

ANNO VII - N. 40

LIRE 250

MODELLISMO

SETTEMBRE 1951

SPED. ABB. POST. GR. III



**NUMERO DEDICATO
SPECIALMENTE ALLA**

COPPA WAKEFIELD 1951

Aeromodellisti!

SIETE INTELLIGENTI?

EBBENE, PIANTATELA CON IL Balsa DEI BARCONI CHE VI DA' SOLO NOIE E SCARTI. LA « SOLARBO », FAMOSA PRODUTTRICE INGLESE DEL PIU' BEL Balsa DEL MONDO, VI DISTRIBUISCE TRAMITE LA DITTA « AEROPICCOLA » DI TORINO I SEGUENTI TAGLI:

FOGLI EXTRA LEVIGATI DA mm. 75x900

Spessori mm.	1	1,5	2	2,5	3	3,5	5	6
prezzi cad.	L. 90	95	110	120	130	180	200	220

LISTELLI SCELTISSIMI, CALIBRATI, LUNGHEZZA mm 900

Sezioni cm.	3x3	4x4	5x5	6x6	3x6	3x8	3x11	4x15
prezzo cad.	L. 20	22	24	30	22	25	30	40

Aeromodellisti attenzione!

Ci teniamo in modo particolare ad avvertirvi che trattasi di Balsa EXTRA scelto, levigatissimo, meraviglioso, stupendo, impareggiabile... BASTA QUINDI CON I RICUPERI... NON PIU' SPRECHL... PERFEZIONE E BONTA'.

LA DITTA AEROPICCOLA - Corso PESCHIERA N. 252 - TORINO - con la sua vastissima organizzazione ha finalmente il piacere di poter soddisfare anche in questo pregiatissimo prodotto le più raffinate esigenze dei più raffinati aeromodellisti.

RICHIEDETELO!!! ne sarete entusiasti e non lo abbandonerete più. SPEDIZIONI IMMEDIATE IN TUTTO IL MONDO DIETRO ORDINI ACCOMPAGNATI CON IMPORTO NON INFERIORE A L. 1000 (mille). SCONTI SPECIALI AI GRUPPI, SCUOLE, AEROCLUB, PER QUANTITATIVI QUOTAZIONI PARTICOLARI A RIVENDITORI. E... NON DIMENTICATE:

Balsa Solarbo dalla Ditta " Aeropiccola di Torino "

Zeus Model Forniture

Via S. Mamolo, 64 - BOLOGNA

OLTRE A TUTTO CIO' CHE VI SERVE PER LA COSTRUZIONE DEI VOSTRI MODELLI TROVERETE PRESSO DI NOI LE NUOVE SCATOLE DI MONTAGGIO PER AEROMODELLI DI PRODUZIONE ITALIANA CHE SI PRESENTANO INFERIORI ALLE SCATOLE DI MONTAGGIO ESTERE SOLO NEL PREZZO

SCATOLA DI MONTAGGIO DEL MOTOMODELLO STRATOSFERA

Il motomodello con il quale G. Gottarelli ha vinto la coppa Reno-Motori da 0,7 a 1,5 cc. L. 1500

SCATOLA DI MONTAGGIO DEL TELECOMANDATO « GIP 46 »
(progetto di G. Gottarelli)

In poche ore di lavoro si effettua il montaggio del modello per motori tipo G 20, OSAM 2500 e similari . . . L. 1900

SCATOLA DI MONTAGGIO DELL'AEROMODELLO AD ELASTICO « CICO » (progetto di L. Arcesilai)

Nella versione terrestre L. 550
Nella versione idrovolante L. 650
Nella DOPPIA versione L. 700

TUTTI RIESCONO A FAR VOLARE IL « CICO »

SCATOLA DI MONTAGGIO DEL MODELLO AD ELASTICO RIPRODUCENTE IL MACCHI M. B. 308. Apertura alare cm. 65 (Riduzione in scala della ZEUS M. P.) L. 1000

Confrontate i nostri prezzi, richiedeteci l'ultimo listino illustrato allegando L. 50 in francobolli.



Modellisti: ecco il vostro motore!

SUPERTIGRE G. 20

GLOW-PLUG cc. 2,46 (classe A)

Il motore che si distingue perchè:

Il pistone, in lega leggera, ha 2 fasce elastiche • Ha un cuscinetto a sfere sull'albero • Pesa soltanto gr. 120 • Fornisce una potenza di HP 0,25 a 15.500 giri

...è il motore dei campioni!

Prezzo

L. 6.300

Lo potrete ricevere a stretto giro di posta richiedendolo alla
MICROMECCANICA SATURNO
Via Fabbri, 4 - BOLOGNA, oppure ai seguenti rivenditori:

AEROMICROSPORT

— Bibano di Carbonera (Treviso) - rivenditore esclusivista per Treviso e provincia

AEROMODELLI

— P.za Salerno, 8 - Roma - rivenditore autoriz.

AVIOMINIMA COSMO

— Via S. Basilio, 49 - Roma rivenditore autoriz.

AVIOMODELLI

— Via Guido Grandi, 25 - Cremona

AEROPICCOLA

— Corso Peschiera, 252 - Torino - concessionario esclusivista per il Piemonte e Liguria

FRATELLI ORLANDO

— Viale S. Martino, 100 - Messina - riv. Sicilia e Calabria

RADIOTECNICA C. GALLO

— Via P. Borselli, 3 - Savona

LOSAPPIO ADRIANO

— Borgo S. Lorenzo, 10 - Firenze - riv. escl. per la Toscana

MOVO

— Via S. Spirito, 14 - Milano - rivenditore escl.

RIO GIUSEPPE

— Via Barberani, 22 - Verona - rivenditore esclusivista per Verona e provincia

TABONE

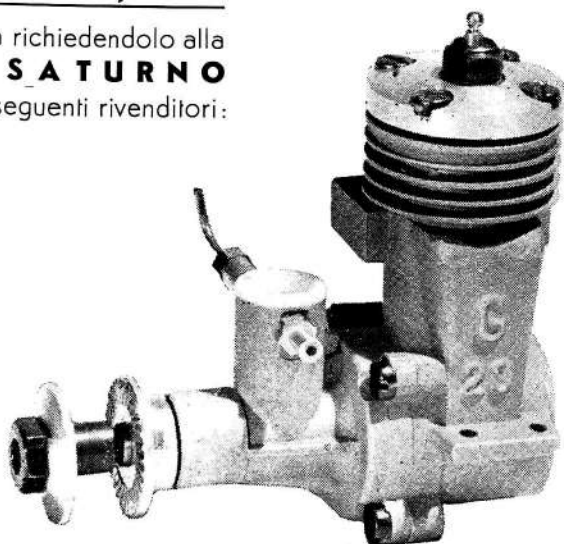
— Via Flaminia, 213 - Roma - rivenditore autor.

SABBADIN MARIO

— Via Lepanto, 8 - Lido Venezia - rivenditore esclusivista per Venezia e provincia

ZEUS MODEL FORNITURE

— Via S. Mamolo, 64 - Bologna - rivenditore esclusivista per Emilia e Romagna



RIVISTA MENSILE

ANNO VII - VOL. IV - NUM. 40
SETTEMBRE 1951

Direttore:

GASTONE MARTINI

Redattore Capo:

GIAMPIERO JANNI

Direz. Redaz. Ammin. Pubblicità
Piazza Ungheria, 1 - ROMA 121
Telefono 877.015

TARIFE D'ABBONAMENTO

ITALIA: 12 N.ri L. 2500 - 6 N.ri L. 1300
ESTERO: 12 N.ri L. 3500 - 6 N.ri L. 2000

Numero speciale dedicato alla COPPA WAKEFIELD 1951

SOMMARIO

Questa capricciosa! di G. Janni	pag. 1079
Allo Svedese Stark la Coppa Wakefield 1951, di L. Kanneworff	» 1080
Giulio Pelegi commenta	» 1086
Il modello vincitore della Wakefield 1951	» 1086
Senza frontiere, di C. Tione	» 1087
Intervista con Frank Ehling	» 1088
Le selezioni britanniche	» 1089
Le selezioni negli U.S.A., di D. Paulovatz	» 1090
1500 concorrenti, 2500 spettatori 2° campionato navimodellistico siciliano	» 1091
La Coppa Ostali dell'ing. Franchetti,	» 1093
« Galletto » S. L. 113, di S. Lustranti	» 1094
Pensieri al vento, di C. Tione	» 1096
I modelli di Cassola e di Pelegi	» 1097
A proposito delle Giornate Ambrosiane	» 1098
Campionato italiano automodelli, 2ª prova	» 1100
Breve panorama comparato dei risultati italiani in automodellismo al 1° luglio '51, di F. Clerici	» 1103
Il segnalamento ferroviario	» 1104
Cronache	» 1108

IN COPERTINA: La sede del quartier generale della Coppa Wakefield 1951, sul campo di volo a vela di Jamijarvi (Finlandia) - (In alto): il modello di Sune Stark, vincitore della gara, che ha aggiudicato alla Svezia la magnifica Coppa.

Questa capricciosa!

Come la grande maggioranza delle meraviglie di genere femminile, anche la Coppa Wakefield è carica di capricci, nè si preoccupa di nasconderli. A somiglianza del collo ingioiellato di una dama, il suo basamento è carico di splendenti targhette recanti incisi i nomi di quanti se la sono portata a casa in passato. Non si sa bene quante volte migliaia di volte la sua effigie sia stata impressa sulla carta. Proprio come una celebre sia stata fotografata, nè quante centinaia di artista, insomma.

Ma sembra che anch'essa, ormai, sia stanca di girare il mondo. Non vuol più saperne di attraversare l'oceano per passare dall'Inghilterra in America e viceversa. Non vuole più rischiare insolazioni sulle roventi piste dell'Ohio, del Texas, del New Jersey. Nè le vanno a genio le nebbie, la caligine ed il vento fuliginoso di Cranfield e degli altri aeroporti intorno a Londra. Specialmente ora, che le hanno concesso il potere di conferire ad un aeromodellista lo scettro di Campione del Mondo.

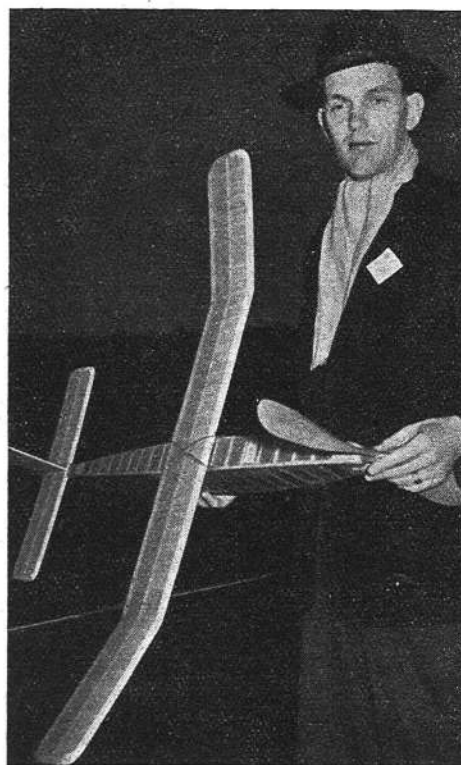
Da un paio d'anni se n'è andata lassù fra i fiordi ed i laghetti ghiacciati, tra gli immensi boschi di pini e di betulle, in quelle terre fiabesche dove in estate il sole non tramonta mai, dove l'inverno è fatto di notte perenne. Ha trovato la pace di quelle regioni senza fretta, regioni non ancora pervase dall'orgasmo del progresso. Lassù gli uomini sono alti e biondi, hanno gli occhi celesti e sono buoni e cortesi. La Coppa Wakefield, stanca di girare per il mondo e di varcare frontiere, ha pensato che, in fondo, non si sta affatto male in quel paese incantato. E ci si è stabilita.

Quest'anno, con una spintarella, Stark s'è fè portata a Stoccolma, nella... casa accanto a quella di Ellila; il quale, stavolta, non ha potuto farla franca. Aveva danneggiato il modello in atterraggio, lo aveva riparato alla meglio, ma... finì col raccogliere molti minuti pezzetti su quella pista che lo aveva visto salire alle stelle! Aggiungiamo che Chesterton può tirare un sospiro di sollievo. Quella figuraccia del '49, dopo il trionfo di Akron, ha trovato una valida compagnia!

Così, a dispetto degli occhi avidi che cinquantasette aeromodellisti, convenuti dalle più disparate regioni del globo, tenevano puntati sul suo splendido argento, a dispetto di quanti sognavano di vedere sul basamento la nuova targhetta con un inciso "... io, Jami järvi, 7-8 luglio 1951...", a dispetto di tutti costoro, la bella Wakefield ha fatto un piccolo passo, si è mossa appena scavalcando una frontiera e s'è sistemata in quel di Stoccolma. Ella ripudia ormai le grandi traversate.

Ma non è certo tutta qui la ragione per cui non è ancora scesa in Italia, nel Paese del sole (o della pioggia?). La Wakefield si lascia conquistare soltanto da chi ne è veramente degno. Da chi per essa ha lottato, da chi ha strappato la vittoria con i denti. Forse Sadorin ce l'avrebbe fatta, nel '49. Bastava ancora un giro di trapano. Leardi, nel '50, era già un pò più lontano. Nel '51, Lustrati col suo 3° posto non si è fatto più avanti, pur aggiungendo in tal modo un onorevole piazzamento all'Italia.

Infine, come accade spesso su questa nostra vecchia terra, anche le Coppe Wakefield possono essere tradite. E' questo il caso di due grandi nazioni dalla comune lingua in-



Vi presentiamo il Campione del Mondo 1951 per i modelli ad elastico. Si chiama SUNE STARK, è svedese e vincitore della XV. edizione della Coppa Wakefield, disputata a Jamijarvi, in Finlandia, il 7-8 luglio u. s.

glese che un tempo per essa fecero follie. Fino al 1938 se ne erano disputato ardentemente il possesso, in un antagonismo che era divenuto proverbiale in tutto il mondo aeromodellistico. Una parentesi francese, aperta da Fillon nel 1937, venne richiusa da Cahill, l'anno successivo. Poi gli Stati Uniti vinsero ancora.

Passò la guerra, la Wakefield finì rincantucciata in qualche armadio e per nove anni nessuno più la degnò di uno sguardo. Divenne triste, ed in America non voleva più rimanere. Gli inglesi, da parte loro, ne agognavano il ritorno in Patria, dopo quell'interminabile esilio: il lunghissimo Chesterton, con una gara prodigiosa, fece sì che questo sogno si trasformasse in realtà, e gli americani, duramente battuti, ci rimisero anche il secondo posto. Da quel giorno sembrò che la capricciosissima Wakefield non volesse più saperne dei masticatori di "chewing gum", preferendo il natio paese del tè e dei sandwiches di pane tostato e pomodoro crudo.

Ma non durò molto, questa rinnovata simpatia. Rammentò che già una volta si era allontanata da quel Paese: rivide le nebbie, la fuliggine delle locomotive, gli autobus gialli e rossi. Volle andare in cerca di nuove avventure; si lasciò abbracciare da Ellila una volta, due. Il resto è noto.

Ora è in Svezia. Ma, diciamo noi, a questa capricciosa dal fiocco azzurro, non verrà un giorno il desiderio di vedere com'è fatta l'Italia? Forse teme di rimanere ammalata dal nostro sole e del nostro mare. E non vuole provarci...

GIAMPIERO JANNI



ALLO SVEDESE STARK

LA VITTORIA NELLA WAKEFIELD 1951

La prima gara qualificata come Campionato Mondiale ha visto ancora l'affermazione di un paese nordico - LUSTRATI si classifica brillantemente al terzo posto, CASSOLA al decimo - gli altri Italiani: LEARDI 23°, PELEGI 27°, SADORIN 28°, FAIOLA 44°. - 51 concorrenti in gara rappresentano 11 Nazioni nella massima competizione aeromodellistica dell'annata 1951

(Servizio speciale per "MODELLISMO" di LORIS KANNEWORFF)

Anche la Coppa Wakefield 1951 è ormai passata. Ora qui, di nuovo nella nostra bella Italia inondata di sole, scrivo queste note, cercando di risvegliare nel mio cervello, ancora intorpidito dalla stanchezza di faticose notti insonni e lunghe giornate di viaggio, tutti i particolari di quelle giornate passate nella lontana Finlandia, nel paese dove a mezzanotte si può uscire di casa per provare i modelli, e dove in pieno luglio può capitare di tremare di freddo, pur con tre maglie addosso, e di sentire il bisogno dei guanti per coprire le mani gelate.

Ed anche quest'anno la squadra italiana ha ottenuto un notevole successo, piazzando uno dei suoi componenti al terzo posto; e solo un complesso di ostacoli vari, fra cui non ultima la sfortuna, le ha impedito di cogliere la grande affermazione, tutti gli anni sfiorata e sempre negata dall'avversa sorte.

Ma procediamo con ordine.

I PREPARATIVI

Dalle selezioni, svoltesi sull'aeroporto di Pisa nei giorni 2 e 3 giugno, la squadra italiana è risultata così composta: Leardi, Faiola, Lustrati, Cassola, Pelegi, Sadorin. Il sottoscritto, rimasto fuori dalla squadra per aver perso il modello, al primo lancio della selezione, aveva deciso di affrontare ugualmente il viaggio in qualità di assistente e di inviato di « Modellismo ».

Cominciano le solite pratiche per avere i passaporti: e qui si incontrano le prime difficoltà. Per noi che risiediamo a Roma, capitale della burocrazia, la cosa è molto più difficile. Ben dieci giorni sono necessari a Lustrati ed a me per ottenere il nulla-osta militare dal Distretto. Faiola invece è nato fuori Roma e deve attendere che questo certificato gli giunga dal paese natio, in provincia di Campobasso.

Passano così i giorni e si avvicina la data della partenza, fissata per domenica 1. luglio. Finalmente Lustrati ed io riusciamo ad avere i documenti a posto e li presentiamo alla Questura, raccomandandoci ai funzionari per la celerità. Faiola attende ancora il certificato che giungerà tre giorni dopo, troppo tardi ormai per fare qualcosa. Tione decide di escluderlo dalla squadra. Povero Faiola! Si era pre-

parato coscienziosamente, aveva costruito un ottimo modello che alla selezione si era rivelato come il migliore in campo; già sognava una vittoriosa battaglia sul campo di Jamijarvi, quando all'ultimo momento è rimasto tagliato fuori da una lungaggine burocratica. Ci sarebbe proprio da darsi alla disperazione! Speriamo che possa rifarsi una prossima volta.

Sorge ora il problema della sostituzione. Oramai non c'è più il tempo per invitare nessuno. Tione perciò decide di farmi lanciare per procura il modello di Faiola. Accetto volentieri, sebbene sappia che ciò mi costringerà ad un indefesso lavoro sul campo per pensare al modello da lanciare, ad aiutare gli altri e provvedere a questa cronaca.

Finalmente i passaporti sono pronti, mancano ancora i visti. Alla Legazione di Finlandia troviamo molta cortesia e riusciamo a sbrigarci in poco tempo. Il visto del Consolato tedesco ci porta fino a lunedì, tanto che siamo costretti a rimandare la partenza al giorno successivo, martedì. Ciò significa arrivare a Jamijarvi la sera della vigilia della gara, stanchi e con poco tempo per collaudare definitivamente i modelli. Si potrebbe recuperare un giorno compiendo in aereo un tratto del viaggio? Alla « Linee Aeree Scandinave » mi dicono che è possibile fare il biglietto ma

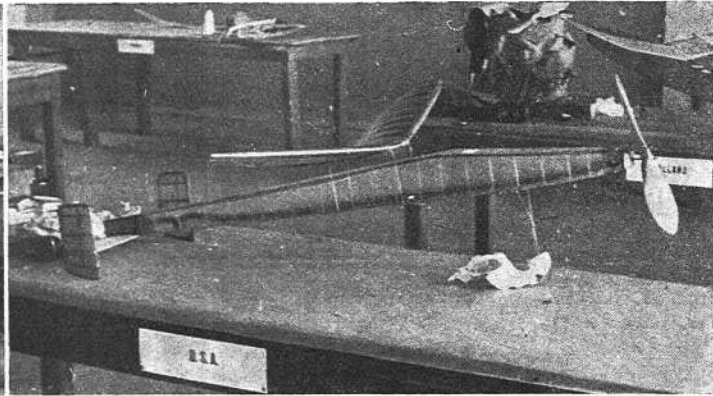
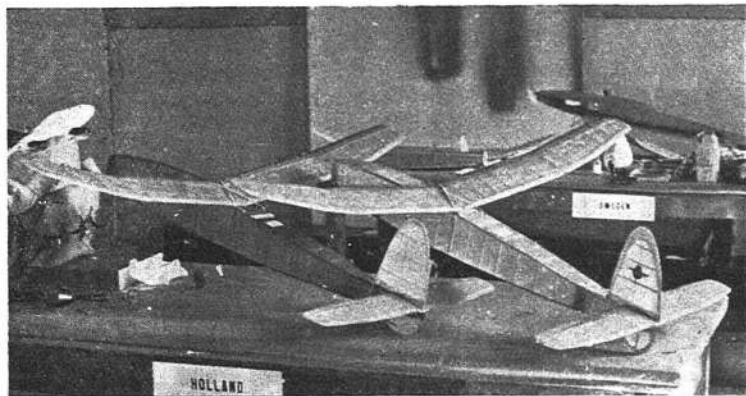
non garantiscono i posti sull'aereo in quel dato giorno. Rimandare di un giorno significherebbe annullare il vantaggio dell'aereo, ed allora decidiamo di iniziare il viaggio normale per nave e treno. Purtroppo ciò produrrà una grave diminuzione nel rendimento fisico della squadra e costituirà uno degli handicap, forse il più grave, che hanno impedito una migliore affermazione.

LA PARTENZA

Sbrigate le ultime formalità, finalmente alle 6,30 del mattino di martedì 3 luglio, dopo una notte quasi insonne trascorsa a preparare i modelli ed i bagagli, finalmente si parte! Alla stazione di Firenze vediamo giungere di corsa Cassola, appena sceso dal treno di Pisa giunto con 40' di ritardo. E per poco non perdeva la coincidenza! A Milano ci riuniamo a Leardi, Sadorin, e Pelegi, e riceviamo il saluto dell'ing. Frachetti e di altri appassionati milanesi, fra i quali la gentile sig.ra Sadorin.

In alto a sinistra: La gara non ha avuto ancora inizio. Sui pennoni più alti le bandiere della Nazione ospitante sovrastano quelle delle altre Nazioni (In basso): La squadra italiana. Da sinistra: Col. Alberto Leardi, Ferruccio Cassola, Edgardo Sadorin, Silvano Lustrati, Giulio Pelegi e Loris Kannevorff





Comincia così l'interminabile e faticoso viaggio per treno, traghetto, treno, piroscalo, ancora treno, autobus. Fortunatamente quest'anno le operazioni doganali sono semplificate, mentre i passaporti individuali eliminano numerosi inconvenienti. Per ammazzare il tempo ci diamo ad interminabili partite a canasta, a ramino, ecc. Sul piroscalo si studia l'aerodinamica dei gabbiani, facendo attenzione ad evitare di esserne bombardati (!?). Finalmente siamo a Jämijärvi.

JAMIJARVI!

Sono le sette di sera, il sole è naturalmente ancora alto ma fa un freddo cane e tira vento. L'ultimo tratto del viaggio, dal paese al campo, l'abbiamo compiuto su un autocarro scoperto che ci ha scaricati letteralmente intrizziti. E pensare che siamo in luglio, ed in Italia si soffoca dal caldo!

Un boccone e poi al lavoro, a preparare modelli e matasse in attesa che calmi il vento. Leardi, aprendo lo scatolone, si accorge di aver lasciato a casa il carrello monogamba di giunco. Si arrabbia, impreca e manifesta propositi di abbandono. Tione naturalmente reagisce, anche noi cerchiamo di convincerlo a trovare una soluzione; la quale non si fa molto attendere e con un giunco è presto realizzata una nuova gamba.

Verso le undici il vento si è un pò calmato e quindi ci decidiamo ad andare a provare i modelli, dopo esserci imbotiti con quanto abbiamo a disposizione, perchè il freddo è veramente pungente. 3-4 gradi sopra zero.

Dal bosco giunge un vento carico di turbolenze; d'altra parte il campo è piccolo ed è necessario lanciare al limite di esso per evitare che ad ogni lancio i modelli ne escano e vadano a compiere atterraggi non troppo igienici sulle cime degli alberi circostanti! Appunto a causa di queste turbolenze, i modelli fanno degli scherzi strani ed occorre un pò di tempo per capirci qualcosa; comunque, dopo un pò, siamo a posto quasi tutti. E' circa l'una e torniamo alla nostra baracca-alloggio; Tione, Leardi, Pelegi, Sadorin se ne vanno a dormire, Lustrati, Cassola ed io torniamo al lavoro, per mettere a punto e provare i modelli di riserva (già, perchè questa volta è ammesso l'uso del modello di riserva da usare in qualunque lancio ed in qualunque caso, anche ove non si tratti di scassatura ma di semplice preferenza; avere a disposizione due modelli è quindi veramente vantaggioso).

Per ben due volte ritorniamo al campo a provare. Alle due assistiamo ad una meravigliosa aurora, non proprio boreale, ma quasi. Alle sei e mezza, finalmente, abbiamo finito. Siamo stanchi morti, ma ormai il sole è alto nel cielo, e come si fa ad andare a dormire? Intanto si è rialzato il vento che ci accompagnerà per tutta la giornata, fra la costernazione generale.

La giornata trascorre fra le punzonature, qualche lavoretto di messa a punto, le matasse da snervare, modelli da osservare, amici da salutare. Si ascoltano le canzoni nordiche trasmesse dall'altoparlante e si ammirano i voli degli alianti della scuola di volo a vela, alcuni veramente magnifici. Così, fra uno sbadiglio e l'altro, il tempo passa e si giunge al grande momento della gara.

LA GARA HA INIZIO

Alle diciannove incominciano i lanci. Giungiamo sul campo qualche minuto prima, e nell'attesa diamo un'occhiata allo schieramento delle varie nazioni. Gli svedesi hanno modelli molto semplici, ma razionali e di buon rendimento, al generalmente ad estremità rialzate, fusoliere a cassetta, modelli in genere molto stabili. Essi presentano solo quattro modelli. I belgi, anche con quattro concorrenti, ed i francesi con tre, presen-

tano modelli più o meno simili, fusoliere a diamante od a cassetta, ali a doppio diedro, tutti monomatassa. Gli olandesi, assai brillanti nelle loro tute bianche, hanno sei modelli con ali a basso allungamento e fusoliere piuttosto piccole. Alcuni di questi dimostrano un rendimento a volte elevato ma certo incostante. Il loro caposquadra, il simpaticissimo Seton, quest'anno lancia per procura il modello del compatriota Thomas.

In campo finlandese non c'è molto buonumore. Il campione Ellila ha avuto il modello danneggiato in prova ed è costretto a presentarsi in gara con un'ala appena riparata ed un centraggio non certo perfetto. Gli altri sono molto al di sotto del valore del vincitore di due Coppe Wakefield.

I modelli canadesi, australiani e sudafricani, lanciati per procura, non presentano particolarità degne di nota. Quindi troviamo lo squadrone inglese capitanato da Evans che, quest'anno, eliminato sfortunatamente nelle selezioni, si è adattato a fare il caposquadra. I componenti, eccettuato il solo Holland, sono tutti nomi poco conosciuti; i modelli tutti monomatassa, assai ben costruiti e rifiniti. Nel complesso, una squadra veramente temibile.

Rimangono gli italiani, i cui modelli vengono presentati in altra parte della Rivista, e gli americani.

(In alto): a sinistra i due modelli di un concorrente olandese, a destra il modello dello statunitense Andrade, 7° classificato e secondo degli americani. (A destra): I belgi hanno visto le lunghissime fusoliere dei concorrenti americani, e non hanno voluto essere da meno. Loro hanno delle fusoliere lunghe metri 1,50? Bene: balsa, collante e carta alla mano, ed eccovi una fusoliera che, signori, è lunga qualcosa come metri 2,65! Ferber (al centro) e Deschepper (a destra) appaiono visibilmente soddisfatti della trovata. Anche se sanno che, poi, il primo volo sarà l'ultimo!



Posizioni alla fine del primo lancio

1)	DE JONG	Olanda	258,1
2)	TUBBS	Gr. Bretagna	252,7
3)	GILG	Francia	236,0
4)	STARK	Svezia	226,2
5)	LUSTRATI	ITALIA	226
5)	ANDRADE	U. S. A.	226
7)	WOODHOUSE	Gr. Bretagna	224
8)	FEBBER	Belgio	223,5
9)	HOLLAND	Gr. Bretagna	221,2
10)	POINTEL	Francia	218,0
11)	DOWSETT	Gr. Bretagna	215,9
12)	ELGIN	U. S. A.	212,1
13)	FOSTER	U. S. A.	211,7
14)	WOOD	Canada	209,1
15)	PERRYMAN	U. S. A.	208,5
16)	DESCHEPPER	Belgio	202,2
17)	HOFFMEISTER	U. S. A.	201
18)	DIJKSTRA	Olanda	197,4
19)	DE VRIES	Olanda	194,8
20)	LEARDI	ITALIA	192,5
21)	KNEELAND	U. S. A.	190,3
22)	SADORIN	ITALIA	186,3
23)	JOON	Australia	186
24)	PELEGI	ITALIA	177
25)	CASSOLA	ITALIA	172
26)	LONERGAN	Australia	164,7
27)	DE KAT	Olanda	158
28)	LIPPENS	Belgio	157,1
29)	WALTER	Canada	151,4
30)	FYLLARTON	Australia	151,1
31)	BOXALL	Gr. Bretagna	149,2
32)	JOHANSON	Finlandia	132,5
33)	ELLILA	Finlandia	130
34)	ELIASSON	Svezia	122,8
35)	THOMAS	Olanda	122
36)	DIJKSTRA	Olanda	119,5
37)	BALASSE	Belgio	118,1
38)	ROCKELL	Gr. Bretagna	115,6
39)	HUHTINEN	Finlandia	115
40)	SILMUNEN	Finlandia	108
41)	KIVIKATAJA	Finlandia	99
42)	VAN RENSBURG	Sudafrica	70
43)	FORD	Canada	61,3
44)	MORRIS	Sudafrica	37,3
45)	BLOMGREN	Svezia	21
46)	GERLAND	Francia	12,5
47)	KING	Australia	6
48)	BORJESON	Svezia	5,7
49)	TAHKAPAA	Finlandia	1
50)	FAIOLA	ITALIA	—
51)	HOLMES	Australia	—

Questi ultimi meritano un discorso a parte. Infatti, escludendo Hoffmeister e Perryman che hanno due modelli a doppia matassa, gli altri presentano tutti apparecchi che spiccano per la lunghezza alquanto abbondante delle fusoliere. La più lunga raggiunge metri 1,65 (dico metri uno e sessantacinque centimetri!). Le matasse sono montate tese e terminano alquanto avanti al piano di coda. Quasi tutti usano 18 fili di elastico Brown T. 56 da mm. 1x6; quell'elastico chiaro che è un pò meno potente del nostro Pirelli o del Dunlop, ma che assorbe un numero di giri più elevato.

Queste fusoliere, naturalmente, hanno destato la più grande attenzione ed i più vivaci commenti. I belgi, appena le hanno viste, dicono che loro non possono essere da meno e, detto fatto, dato di piglio a balsa e collante, costruiscono una fusoliera triangolare lunga due metri e mezzo, adattandoci sopra ali ed impennaggi di un loro modello. Scendono in campo con quell'arnese ed uno scia-

me di fotografi e spettatori è loro addosso. Ma ai primi assaggi con l'aria (o con la terra) la fusoliera, ritenendo di aver oltrepassato il giusto limite, pensa bene di dividersi in due, fra la delusione generale.

LA GARA HA INIZIO

A questo punto, ore diciannove, iniziano i lanci di gara. I concorrenti, partendo dai box, si recano al controllo del peso dove ricevono il cartellino di lancio che successivamente verrà consegnato ad uno dei numerosi cronometristi. Le piste sono formate dai soliti cinque fogli in compensato dell'anno scorso (piste un pò deformate ma ancora in buone condizioni) da cui partono i modelli trascinandosi dietro tutte le speranze dei rispettivi costruttori. Un folto pubblico, molto disciplinato, segue la gara con grande interesse.

Ben presto numerosi modelli sono in volo ed i cronometri cominciano subito a segnare buoni tempi. Da notare che il vento continua a soffiare e, quantunque la sua intensità non sia notevole, i modelli vengono trascinati verso il punto più alto del campo (il campo di Jämi-järvi è costituito dai due versanti di una collinetta) per cui possono atterrarvi su o continuare il volo nell'altro versante, ma comunque scomparendo alla vista con una certa rapidità. E' per questa ragione che i tempi di volo segnati da tutti i modelli sono inferiori alle loro reali possibilità.

Ottimi voli compiono l'olandese De Jong con 258"1, l'inglese Tubbs con 252"2, il nostro Lustrati e l'americano Andrade con lo stesso tempo di 226". Seguono ancora molti altri concorrenti con tempi ottimi. Gli italiani sono poco fortunati in questo primo lancio. Il modello di Leardi segna un tempo assai inferiore alle sue possibilità: 192"5, allontanandosi in mezzo ai boschi e costringendo il colonnello ad una lunga faticosa ricerca. Il modello di Sadorin entra in perdita di velocità, ottenendo soltanto 186"3. Pelegi totalizza 177"; il modello di Cassola risulta, a piena carica, leggermente picchiato sotto motore, tanto che la quota raggiunta non è molto notevole ed il tempo di volo limitato a 172". Il modello di Faiola, infine, lanciato dal sottoscritto, presenta lo stesso difetto ed anche il suo tempo non è eccellente; poi il lancio viene annullato perchè le vibrazioni dell'elica hanno causato la perdita di una gamba del carrello subito dopo la partenza.

Ellila è perseguitato dalla sfortuna, quest'anno: il suo modello parte in stretta virata destra e precipita al suolo. Il lancio è nullo, e viene ripetuto, a carica ridotta, ma il tempo è basso: 130".

Finiscono così i primi lanci ed hanno inizio i secondi, mentre il vento aumenta d'intensità. E questo secondo «round» porterà notevoli mutamenti nelle posizioni di testa. Tubbs, con un volo di 236"9 passa al primo posto, cedendo il secondo a De Jong il quale ha segnato solo 206". Stark totalizza 232"5 e passa dal quarto al terzo posto. Scompare dalla lotta per il primato il francese Gilg che con un volo di soli 137"6 precipita dal 3° al 17° posto. Un notevole balzo in avanti fa invece il belga Deschepper



Incontro di campioni. Ellila, intabarrato e con un berrettino bianco, ed il nostro Leardi discutono davanti alla tabella dei tempi. L'argomento è facile ad indovinarsi: si parla di rivincite, per il 1952

che, con un volo di 243"4, il migliore del secondo lancio, sale dal 15° al 5° posto. Buono anche il 223"5 dell'americano Hoffmeister che si insedia così al sesto posto.

In questo lancio gli italiani compiono ottimi voli e migliorano notevolmente le proprie posizioni. Lustrati con 229"1 passa al quarto posto, Leardi con 228"3 arriva al settimo; Cassola con un ottimo 236" risale dal 24° al 9°, a parità con l'inglese Woodhouse. Pelegi con un 211"7 sale al 14° posto, mentre Sadorin entra ancora in perdita e segna 195". Anche il modello di Faiola, sebbene lanciato per ultimo, quando il vento è ancora cresciuto, totalizza un discreto 183".

Ellila ripete lo scherzo del primo lancio, segna 6"9 e scassa il modello. Ormai è fuori gara e la Finlandia ha perso la Coppa, dato che gli altri componenti la squadra non hanno la classe di Ellila e le loro posizioni in classifica non sono davvero buone.

Gli inglesi, con Tubbs al primo posto, sono molto allegri perchè credono di sentirsi la Coppa in mano, e mr. Rushbrooke chiede a Tione se l'anno prossimo saremmo andati in Inghilterra a fare la Coppa Wakefield. Tione lo ammonisce a non aver troppa fretta. Sagge parole! Sono così giunte le undici ed anche il secondo lancio è ormai chiuso. Dopo aver mangiato un boccone si va a letto con l'intenzione di riposare un paio d'ore.

Ci svegliamo un pò in ritardo sull'orario prestabilito e, per di più, con la mente completamente intorpidita: abbiamo quasi perso la cognizione del tempo. Pensate che avevamo sopportato quattro giorni di viaggio ed ancora una nottata in bianco trascorsa nel provare i

modelli. In queste condizioni, due ore di sonno ci hanno fatto più male che bene. C'è da compiere qualche lavoro sui modelli, qualche piccola riparazione, qualcuno deve cambiare le matasse. Ci mettiamo al lavoro, ma la stanchezza ci fa impiegare il doppio del tempo necessario; intanto giunge l'ora dell'apertura dei lanci, e noi non siamo ancora a posto. Leardi e Tione, che non sono andati a dormire, sono pronti e si avviano. Cassola, Lustrati ed io, li seguiamo dopo una mezz'ora. Sadorin e Pelegi, che hanno da fare di più e sono più assonnati di noi, non sono ancora pronti, ma ci assicurano che verranno fra poco.

Nel frattempo i lanci si sono aperti con un vento dapprima non eccessivo, ma che andrà sempre più aumentando fino a diventare veramente forte sul finale, al punto da stroncare parecchi decolli. Coloro che lanciano per primi riescono a segnare i tempi migliori: l'olandese de Vries compie il miglior volo con 256"5, emergendo così dalle posizioni di centro e piazzandosi sesto nella classifica finale. Altro ottimo volo compie il modello di Stark, con 246"5. E questo volo gli varrà la vittoria, facilitato in questo anche dal tempo mediocre ottenuto da Tubbs: 186"6, tempo che lascerà a bocca asciutta i suoi connazionali e compagni di squadra, i quali stavano già gustando l'ebbrezza del ritorno in patria con la famosa Coppa...

Anche De Jong perde terreno, e retrocede al 4° posto a causa di un modesto 189"8. Buoni invece i voli di alcuni modelli americani.

QUEL RITARDO!

Quando arriviamo, Lustrati, Cassola ed io, manca circa mezz'ora alla chiusura dei lanci. Leardi non ha ancora lanciato perchè non ha trovato aiutanti; mi precipito a dargli una mano, mentre gli altri preparano i modelli. Appena in pista, un colpo di vento sfilta leggermente una semiala infrangendo il modello al suolo. Peccato! Ecco sfumata una buona probabilità di piazzamento. Senza por tempo in mezzo, lancia Lustrati. Il decollo è

buono, la salita magnifica, quota elevatissima. Segnerebbe certamente più di 4', ma purtroppo il vento è forte ed il modello viene spinto lontano, oltre la collina, e scompare alla vista dopo 209"1.

Senza nemmeno inseguire quel modello diamo una mano a Cassola. Sadorin e Pelegi ancora non si vedono! Carichiamo e lanciamo anche questo modello. Il volo, è simile a quello di Lustrati. Scomparsa alla vista dopo 190"2. Mancano pochi minuti alla chiusura dei lanci; Sadorin e Pelegi non sono ancora arrivati. A questo punto, prendo il modello di Faiola, cerco un cronometrista, consegno il cartellino; ma proprio mentre mi accingo a caricare, l'altoparlante annuncio che i lanci sono chiusi. Rimango immobilizzato col trapano in mano; ma non è questo il male peggiore perchè il modello di Faiola aveva già un lancio annullato, e quindi nessuna possibilità per un buon piazzamento. Dispiace invece per Sadorin e Pelegi. Eccoli che stanno arrivando, ma ormai è troppo tardi. Dicono che la messa a punto dei modelli si era potrata oltre il previsto, mentre avevano l'idea che i lanci si sarebbero chiusi alle 5 anzi che alle 4,30. E' un vero peccato, dato che avevano molte ottime carte in mano.

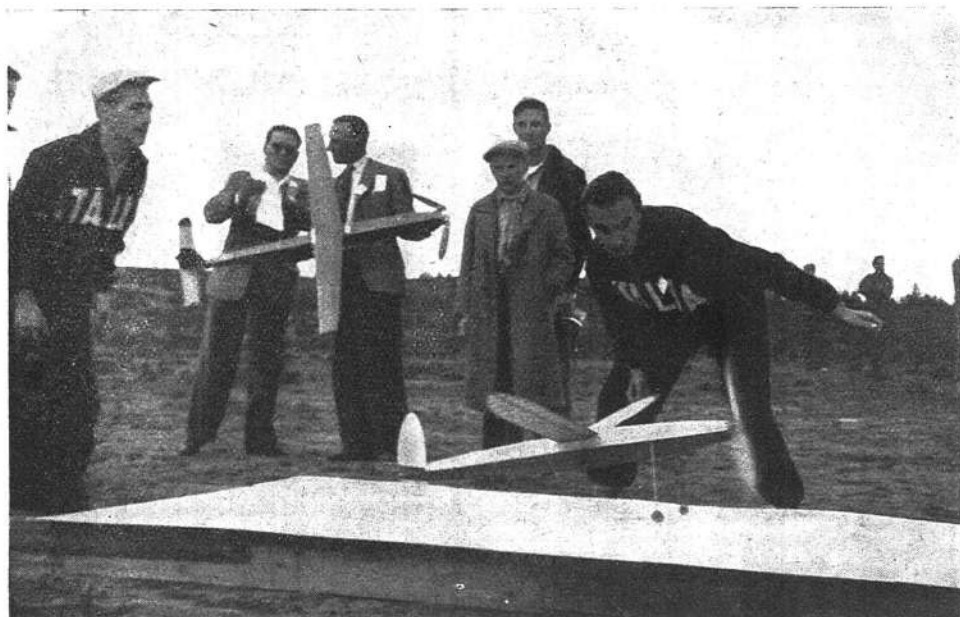
Lasciamo il campo, la gara è finita e Stark ha vinto la Coppa. Poi andiamo a riposare, senza più preoccupazioni, anche se insoddisfatti dei risultati. Più tardi, troviamo che anche quest'anno il tricolore è salito su uno dei tre pennoni più alti, insieme alle bandiere svedese ed inglese. Anche quest'anno, quindi, un risultato c'è stato; ma noi abbiamo la bocca amara e non possiamo gustarlo, perchè sappiamo bene che molto di più si sarebbe potuto fare se molti fattori avversi non ci avessero contrastato la strada del successo.

LA PREMIAZIONE DEL VINCITORE

Alla sera ha luogo la premiazione, seguita da un lauto pranzo accompagnato da birra in quantità e cocktails. Salgono sul podio prima il vincitore Stark, poi Tubbs e quindi Lustrati; tutti ricevono le congratulazioni del prof. Ylisen.

Posizione alla fine del secondo lancio

1)	TUBBS	Gr. Bretagna	489,6
2)	DE JONG	Olanda	464,1
3)	STARK	Svezia	458,7
4)	LUSTRATI	ITALIA	455,1
5)	DESCHEPPER	Belgio	445,6
6)	HOFFMEISTER	U. S. A.	424,6
7)	LEARDI	ITALIA	420,8
8)	HOLLAND	Gr. Bretagna	411,2
9)	WOODHOUSE	Gr. Bretagna	408
10)	CASSOLA	ITALIA	408
11)	ANDRADE	U. S. A.	406,5
12)	ELGIN	U. S. A.	404,1
13)	DOWSETT	Gr. Bretagna	401
14)	DE KAT	Olanda	394
15)	PELEGI	ITALIA	388,7
16)	SADORIN	ITALIA	381,3
17)	PERRYMAN	U. S. A.	378,5
18)	GILG	Francia	373,6
19)	DE VRIES	Olanda	365,1
20)	FOSTER	U. S. A.	364,3
21)	DIJKSTRA	Olanda	351,2
22)	FERBER	Belgio	350,5
23)	FULLARTON	Australia	336,1
24)	DIJKSTRA	Olanda	334,6
25)	LONERGAN	Australia	333,7
26)	WOOD	Canadà	314,3
27)	BALASSE	Belgio	301
28)	BOXALL	Gr. Bretagna	292,6
29)	THOMAS	Olanda	272
30)	LIPPENS	Belgio	265,4
31)	JOHANSON	Finlandia	258,7
32)	ELIASSON	Svezia	252,3
33)	ROCKELL	Gr. Bretagna	252,1
34)	JOON	Australia	250,1
35)	POINTEL	Francia	246,8
36)	HUHTINEN	Finlandia	236,5
37)	BORJESON	Svezia	223,2
38)	KNEELAND	U. S. A.	201,7
39)	FAIOLA	ITALIA	183
40)	BLOMGREN	Svezia	174
41)	WALTER	Canadà	171,4
42)	KIVIKATAIA	Finlandia	158,3
43)	GERLAND	Francia	153,4
44)	ELLILA	Finlandia	136,9
45)	SILMUNEN	Finlandia	128,8
46)	VAN RENSBURG	Sudafrica	116,2
47)	MORRIS	Sudafrica	98,3
48)	TAHAKAPAA	Finlandia	90
49)	FORD	Canadà	61,3
50)	HOLMES	Australia	46
51)	KING	Australia	6



presidente dell'Associazione Aeronautica Finlandese, nonché degli altri esponenti. Ai tre primi classificati vengono consegnate delle piccole coppe, a tutti i concorrenti viene fatto omaggio di un oggetto artistico in legno, tipico prodotto artigianale finlandese. Quindi si aprono i brindisi, la raccolta di autografi e gli scherzi che aumentano d'intensità col progredire delle libagioni. Poi c'è la « sauna », tipico bagno di vapore ad elevata temperatura; dei nostri solo Leardi e Sadorin tentano l'esperienza, uscendone con opinioni nettamente divergenti. Al mattino lasciamo Jämijärvi ed iniziamo il lungo viaggio di ritorno.

Dai, Ferruccio, dai che vai bene! Sembra gridare Lustrati, mentre Cassola ha appena abbandonato il suo modello. Il decollo è veramente impeccabile. In secondo piano, al centro, Evans sta esaminando un modello americano



IN MARGINE ALLA CRONACA

Ed ora, esaurita la cronaca, aggiungiamo qualche commento.

Anche quest'anno, come abbiamo visto, malgrado la sfortuna che ha tolto di gara Ellila, la Coppa non è uscita dai Paesi Scandinavi. Eliminato il campione finnico quello svedese ne ha preso il posto assicurando alla sua nazione il possesso del trofeo più ambito dal mondo aeromodellistico. Beh, se non altro l'anno venturo la gara si svolgerà a un passo più vicino a noi, passo che corrisponde all'incirca a due giorni di viaggio.

Sulla vittoria di Stark nulla da eccepire. Bisogna riconoscere che se l'è meritata, se non altro per la regolarità dimostrata dal suo modello. Si potrebbe forse dire che ha avuto la fortuna di lanciare nei momenti migliori, quando il vento era meno forte; ma, forse, anzi che di fortuna, si dovrebbe parlare di abilità! Comunque si può affermare che colui il quale vince una Wakefield non può essere che un aeromodellista di classe superiore, capace di affermarsi anche quando le condizioni atmosferiche avverse impediscono un regolare svolgimento della gara. Parlano gli esempi degli ultimi anni. Siano perciò resi a Stark la gloria e il merito che gli spettano!

Al secondo posto troviamo l'inglese Tubbs, il quale occupa il posto tenuto l'anno passato dal compatriota Evans. Anche questo posto è pienamente meritato poiché Tubbs, che per la prima volta partecipa ad una gara internazionale — al contrario di Stark, che aveva già partecipato alle due precedenti edizioni della Coppa Wakefield — ha dimostrato di avere un modello perfettamente a punto e dalle ottime caratteristiche di volo. Costruttivamente, un tipico modello inglese.

Degna di rilievo l'affermazione dei doppiamatassa che hanno conquistato il 1°, 3°, 5° e 10° posto. E' doveroso riconoscere che il doppiamatassa, dalla sua « rentree » sui campi di gara ad oggi, ha subito notevoli migliorie che lo hanno portato ad un livello di perfezione tale da renderlo probabilmente superiore al monomatassa, per le sue migliori doti di pianotore e per la precisione del centraggio.

Prima di chiudere voglio aggiungere alcune righe sulla squadra italiana. Indubbiamente le possibilità erano ben maggiori dei risultati conseguiti. Lanciando in un momento più propizio, Lustrati avrebbe potuto comodamente colmare il 41" di distacco che lo separano da Stark. Lo stesso dicasi per Cassola, che avrebbe dovuto avere il modello centrato anche al primo lancio; aveva le stesse possibilità di Lustrati. Leardi ha perso il lancio per un incidente causato dal vento; lanciare prima significava vento di minore intensità oppure possibilità di usare il modello di riserva. Il modello di Sadorin, buono, non si è dimostrato centrato ai primi lanci, ed è andato in perdita, poi ha perduto il terzo lancio; e questo accadeva anche a Pelegi. Infine il modello di Faiola era fortemente handicappato dall'assenza del proprietario e costruttore — miglior conoscitore delle sue caratteristiche — pur essendo un modello dalle molte possibilità grazie alle sue elevate caratteristiche di volo.

E quali sono le cause hanno fatto sì che queste possibilità siano rimaste allo stato potenziale e non si siano risolte in una brillante affermazione collettiva?

Causa principale è stato il ritardo obbligato nella partenza che ci ha fatto arrivare a Jämijärvi per ultimi, lasciandoci poco tempo per provare i modelli e costringendoci a fare la gara in condizioni di netta inferiorità fisica, per la stanchezza ed il sonno accumulati. A ciò si è poi aggiunta una certa dose di sfortuna, concretatasi in parecchi piccoli incidenti e contrattamenti; ne è venuto fuori il risultato già illustrato, ben diverso da quello vagheggiato durante il viaggio di andata. Bisogna dunque pensare fin d'ora all'anno prossimo, al mezzo per evitare il ripetersi di questi inconvenienti.

(In alto): La premiazione. Parzialmente coperto dall'agognatissima Coppa, il Vice Presidente dell'Aero Club di Finlandia, prof. Wegelius, pronuncia il discorso di rito. Poi si passerà alla proclamazione ufficiale del vincitore ed alla consegna dei premi. (A destra): Le tre bandiere finlandesi sono discese dai pennoni più alti. Con questa immagine negli occhi i nostri aeromodellisti hanno lasciato il campo. Al centro la bandiera svedese, alla destra quella britannica, a sinistra il Tricolore

ti. Sarà bene far svolgere le selezioni almeno un mese e mezzo prima della gara, affinché ci sia il tempo sufficiente per svolgere comodamente tutte le pratiche necessarie e non ci sia il pericolo di rimandare la partenza all'ultimo momento.

Ritengo inoltre opportuno che, nella formazione della squadra, a parità di risultati di volo (che rappresentano sempre il fattore principale) vengano anche considerate le condizioni fisiche degli aeromodellisti, preferendo quei concorrenti che godano di una maggiore resistenza alle fatiche.

Bisogna ricordare che, anche nel migliore dei casi, la partecipazione ad una Coppa Wakefield o ad altra gara internazionale comporta sempre un viaggio faticoso, un duro lavoro di preparazione, con poco tempo per riposarsi, spesso notti insonni, ecc. Bisogna poi ricordare che, durante lo svolgimento delle gare, non ci sono « schiavetti » che aiutino e recuperino i modelli: ognuno, quindi, deve essere in grado di recuperare da solo, il proprio modello, dato che gli altri componenti della squadra devono generalmente pensare a sé stessi e ai rispettivi modelli. Questo principio potrebbe apparire duro, ma se l'aeromodellismo viene considerato uno sport, non mi sembra affatto un ragionamento fuor di luogo.

Ci pensino su, i dirigenti dell'aeromodellismo italiano, e speriamo che per il prossimo anno si possa formare una squadra veramente efficiente sotto tutti i punti di vista e che, in terra di Svezia, possa finalmente cogliere quell'affermazione che ha ormai sfiorato per la terza volta.

LORIS KANNEWORFF



COPPA WAKEFIELD 1951 - CLASSIFICA UFFICIALE

1) S. STARK	Svezia	705,2	27) G. PELEGI	ITALIA	381,3
2) H. TUBBS	Gr. Bretagna	676,2	28) E. SADORIN	ITALIA	388,7
3) S. LUSTRATI	ITALIA	664,2	29) J. FORSTER	U. S. A.	364,3
4) J. DE JONG	Olanda	653,9	30) H. ELIASSON	Svezia	362,5
5) A. HOFFMEISTER	U. S. A.	629,4	31) B. BORJESON	Svezia	356,7
6) R. DE VRIES	Olanda	621,6	32) W. ROCKELL	Gr. Bretagna	353,3
7) M. ANDRADE	U. S. A.	614,8	33) A. BLOMGREN	Svezia	338,0
8) P. DESCHEPPER	Belgio	609,6	34) P. HUHTINEN	Finlandia	322,2
9) F. HOLLAND	Gr. Bretagna	598,6	35) H. WOOD (Helenius)	Canada	314,3
10) F. CASSOLA	ITALIA	598,2	36) F. BOXALL	Gr. Bretagna	308,6
11) I. DONSETT	U. S. A.	566,8	37) A. JOHANSON	Finlandia	299,7
12) J. ELGIN	Olanda	560,1	38) E. GERLAUD	Francia	294,0
13) G. DIJKSTRA	Francia	505,1	39) D. KNEELAND	U. S. A.	272,3
14) P. GILG	U. S. A.	487,1	40) B. POINTEL	Francia	246,8
15) G. PERRYMAN	Belgio	463,7	41) T. SILMUNEN	Finlandia	220,8
16) M. FERRER	Gr. Bretagna	456,8	42) M. TAHKAPAA	Finlandia	195,5
17) J. FULLARTON (ROYLE)	Australia	453,1	43) C. MORRIS (Viherialehto)	Sudafrica	184,3
18) A. LONERGAN (Bryant)	Australia	436,7	44) D. FAIOLA (Kanneworff)	ITALIA	183,0
19) C. LIPPENS	Belgio	433,4	45) J. WALTER (Relander)	Canada	171,4
20) R. WOODHOUSE	Gr. Bretagna	431,4	46) A. KIVIKATAJA	Finlandia	158,3
21) A. DIJKSTRA	Olanda	430,6	47) A. ELLILA	Finlandia	136,9
22) E. BALASSE	Belgio	424,1	48) S. VAN RENSBURG (Sarinen)	Sudafrica	116,2
23) A. LEARDI	ITALIA	422,1	49) A. FORD (Kauhanen)	Canada	61,3
24) G. THOMAS (Seton)	Olanda	398,0	50) J. HOLMES (L. Santala)	Australia	46,0
25) A. THOMAS (Santala)	Australia	396,4	51) A. JING (Sandin)	Australia	6,0
26) F. DE KAT	Olanda	395,5			

GIULIO PELEGI COMMENTA...

Nella Wakefield edizione 1951, l'Italia pur avendo conseguito un 3° e 10° posto ad opera di Lustrati e Cassola, non ha figurato come coscienziosamente le compete. Il potenziale della squadra Italiana era tale, senza tema di sbagliare, da permettere un piazzamento di tutti i suoi componenti nei primi 10 classificati, con una probabile e facile vittoria, se la competizione avesse avuto luogo in località più adatta. Senza dilungarmi con divagazioni inutili e fatti di cronaca sterili a queste considerazioni, è mia intenzione di trarre lo spunto per affrontare un problema impellente all'attuale sviluppo del modello ad elastico con l'intento di arrivare sempre più vicino a quelle condizioni ideali che possono permettere un risultato alle competizioni equo e logico.

Il campo di Jamijarvi, secondo il mio modesto punto di vista, non è un posto adatto per fare svolgere una competizione della portata della Wakefield, soprattutto per la sua configurazione altimetrica che varia ovunque con dislivelli di 30 ÷ 40 metri. Per gli italiani il campo di Jamijarvi è stato il primo fattore negativo, il vento ha completato l'opera. Semplice dimostrazione è che il modello di Leardi è sparito alla vista nel primo lancio dopo 192,5" sparendo dietro una collina ad un chilometro circa di distanza mentre il modello si trovava ancora in quota. Cose analoghe sono capitate agli altri italiani con conseguenze più o meno gravi e ricuperi molto strani. In tali condizioni i modelli più provati erano appunto quelli che andavano più lontano perchè la maggior durata del volo permetteva il loro allontanamento a causa del vento. Premesso quanto sopra, il

che si verifica troppo sovente, pure in condizioni del terreno diverso, vorrei toccare ora il punto saliente, onde evitare le principali delusioni agli aeromodellisti.

Oggi il modello ad elastico ha raggiunto un perfezionamento tale da ottenere dei tempi di volo veramente eccezionali in completa assenza di termiche. Questo progresso è stato possibile in quanto, mentre venivano alleggerite le strutture del modello, veniva aumentato il quantitativo ponderale di elastico; in altri termini è stata aumentata l'energia potenziale a bordo del modello che viene poi sfruttata nelle varie forme. Questa forma di progresso è andata fortemente a scapito della robustezza del modello e a svantaggio delle buone linee aerodinamiche. Dunque, un progresso del tutto relativo. Di questo genere di progresso se ne può ottenere ancora un poco, in particolare, da parte di coloro che amano soprattutto il rischio, però anche per loro si approssima un limite critico estremamente pericoloso.

I regolamenti dicono che le gare si fanno con qualsiasi condizione atmosferica salvo casi eccezionali. Nulla da obiettare: esigenze organizzative. Osserviamo infatti che in numerosissime gare l'intensità del vento è tale da trasportare i modelli fuori campo a qualche chilometro di distanza con conseguente perdita del modello e comunque con scassature più o meno gravi. Questo fatto colpisce particolarmente i modelli migliori poichè la distanza che questi percorrono è direttamente proporzionale al tempo di volo in funzione della velocità vento (vedi selezione Wakefield e Jamijarvi). Tutto sarebbe regolare se non ci fosse il vento ma purtroppo certi fe-

nomeni della natura non possono essere da noi domati, perciò, tanto vale aggirare l'ostacolo intelligentemente, ovvero, adattare i regolamenti a scopi prefissi. La soluzione sarebbe abbastanza semplice: limitare il peso dell'elastico in modo da fare abbassare il tempo di volo. Pure nei modelli a motore l'energia è stata limitata gradualmente col progredire dei tempi di volo, attualmente nella categoria M ci sono 2 vincoli che limitano l'energia: cilindrata e tempo motore.

Il tempo motore è tuttora suscettibile di ulteriore diminuzione.

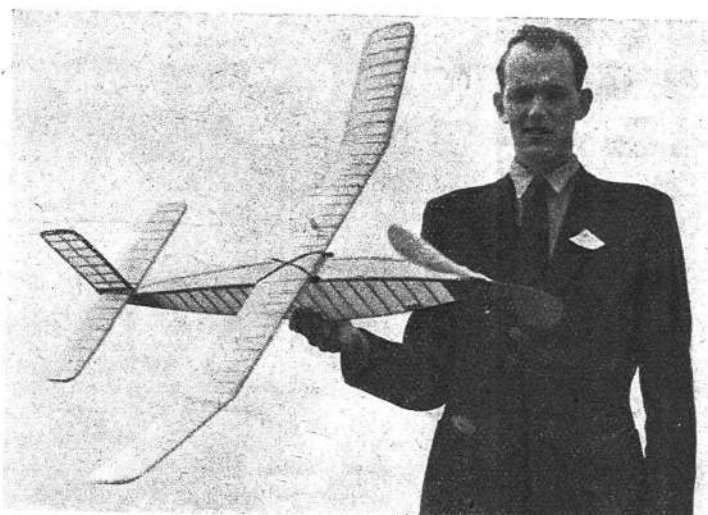
L'idea di limitare il peso dell'elastico non è nuova e ha già una buona schiera di sostenitori. Recentemente, durante la selezione Wakefield a Pisa, parlando di questo argomento trovai alcuni oppositori per poche ore. Al termine della selezione, gli stessi vennero da me a dirmi che avevo ragione; come mai questo rapido cambiamento? semplice; avevano perduto il loro modello (proprio come San Tommaso).

Una persona non è ancora troppo convinta di questa necessità; il presidente della Commissione Centrale per L'Aeromodellismo, il Sig. Tione. Mi dispiace proprio, perchè Tione potrebbe costituire un ottimo baluardo alla realizzazione di questa idea. Malgrado questa diversità di opinioni rispetto il punto di vista di Tione che sarà senz'altro fondato, però, senza mai venire meno a questo rispetto oso pensare che Tione dorme i suoi sonni tranquilli perchè attualmente egli non costruisce modelli ad elastico. Dunque, amici sostenitori, sotto a convincere Tione. Per concludere farò cenno qui di seguito a due limiti che, come inizio, potrebbero soddisfare al caso:

a) massimo peso elastico concesso grammi 80.

b) massimo tempo di volo considerato 240" (per lancio)

(Continua a pag. 1089)



Il modello vincitore della Wakefield 1951

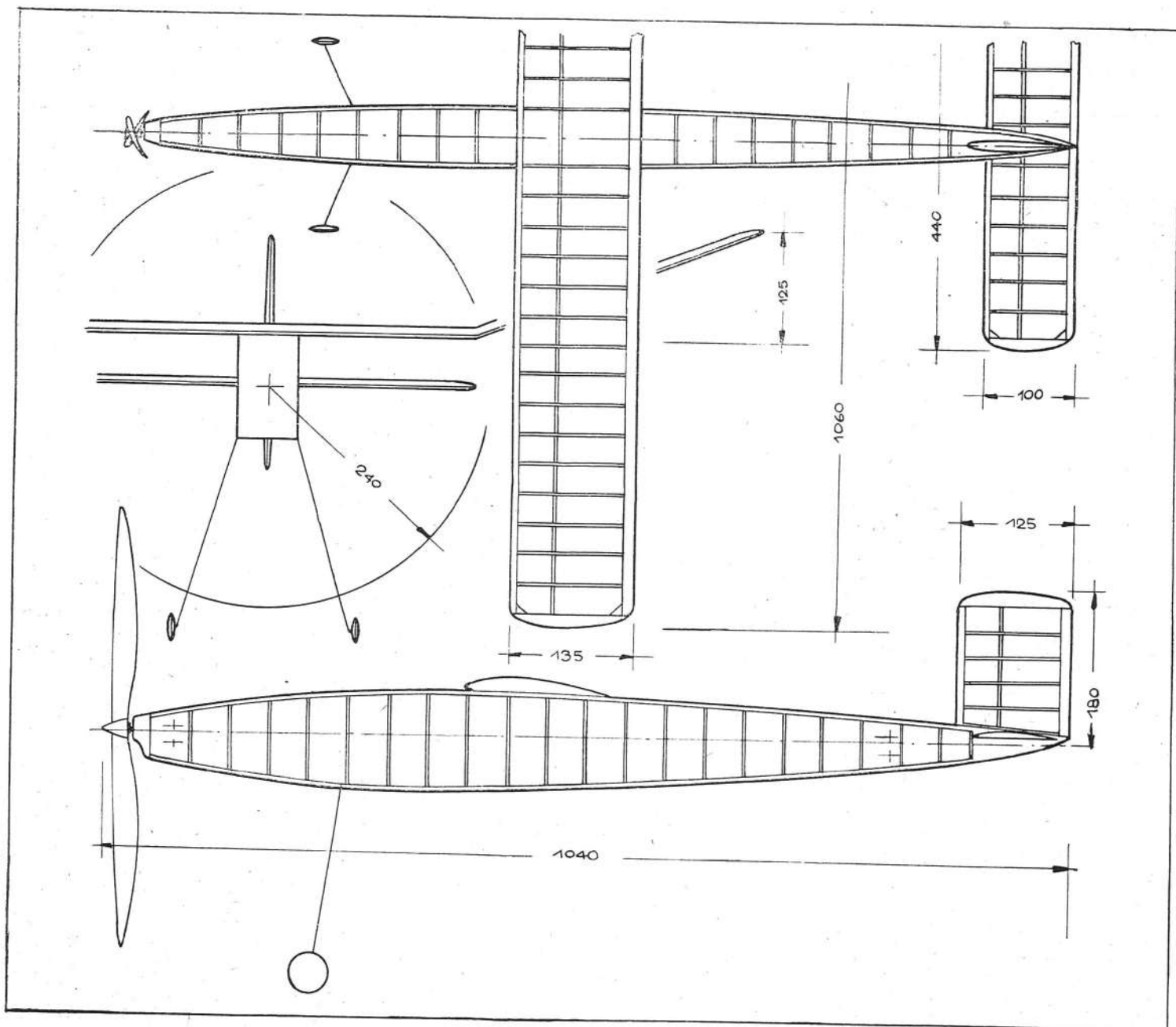
Presentiamo ai nostri lettori, nelle linee e nelle caratteristiche essenziali, il modello dello svedese Sune Stark, che sul campo di Jämijärvi, con tre voli molto regolari di 3'46"2 - 3'52"5 - 4'06"5, ha vinto la massima competizione mondiale per modelli volanti, aggiudicando alla Svezia il trofeo più ambito dagli aeromodellisti di tutto il mondo.

Il modello è un bimatassa di costruzione semplice e razionale. L'ala è a forma rettangolare con estremità quasi tronche. L'allungamento è piuttosto basso: 8,17 e l'apertura di cm. 106 determina una superficie di dmq. 13,5. Il profilo è un NACA modificato dal costruttore: il diedro è del tipo ad estremità rialzate.

Il piano di coda, anch'esso rettangolare, con una apertura di cm. 45 ed una superficie di dmq. 4,5, profilo piano convesso.

La fusoliera, a sezione rettangolare, ha una lunghezza fuori tutto di cm. 104 ed una distanza utile fra i ganci di cm. 78. L'attacco alare è formato da due striscette di balsa tagliate in

Stark si è imposto quest'anno con un brillante crescendo di tempi: dopo aver partecipato con poca fortuna alle edizioni del 1950-51

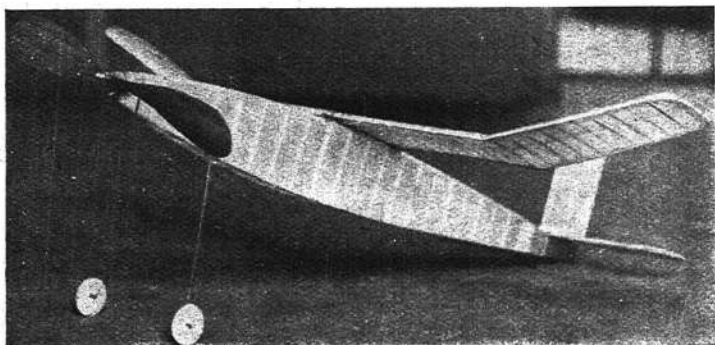


modo da dare all'ala l'incidenza voluta. L'ala è fissata per mezzo di spinotti e legature elastiche.

Il carrello è in filo d'acciaio con ruote lenticolari in balsa, fisso alla fusoliera. Il gruppo ingranaggi è costituito da due ruote di acciaio alleggerite, montate su un supporto, in tubo di alluminio, anch'esso alleggerito. Il tappo anteriore è unico, con un supporto interno per la seconda matassa che, incastrata nella prima ordinata, viene coperto dal tappo. L'elica ha un diametro di cm. 48 e passo 62,4 e presenta un interessante sistema di intercambiabilità. Infatti il dispositivo di scatto libero è posteriore all'elica, del tipo già usato da Ellila nel suo modello dello scorso anno (v. «Modellismo» n. 38); il caricamento avviene per mezzo di un supporto forato di alluminio, fissato con una piccola spina sull'asse dell'elica, anteriormente ad essa. Per cambiare l'elica basta perciò sfilare la spina, togliere il supporto, cambiare l'elica e rimontare il supporto. Tale dispositivo può risultare di grande utilità in gara, quando si verifichi la rottura dell'elica e non vi sia tempo sufficiente per ripararla; potendosi effettuare la sostituzione in due minuti mentre con il sistema normale, per raddrizzare il gancio e poi rifarlo, si perde sempre parecchio tempo, correndo inoltre il rischio, di rompere il filo d'acciaio. Le matasse sono fomite da 14 fili di Dunlop 1x6, montate tese



Anche per Stark è venuta l'ora della celebrità. Eccolo a ricevere la Coppa insieme alle congratulazioni del Presidente dell'Aero Club di Finlandia. (In basso a sinistra): il modello, fotografato dopo la vittoriosa affermazione



fra i ganci (anzi che a treccia) del peso complessivo, di gr. 130 circa che, aggiunti ai 115 del modello, portano ad un totale di gr. 245.

Il modello è ricoperto con carta seta bianca verniciata con collante. Sune Stark è uno dei migliori aeromodellisti svedesi; ha già, partecipato alle edizioni 1949 e 1950 della Coppa Wakefield. La prima volta ebbe poca fortuna, cosa che può capitare anche ai campioni, quando il tempo è avverso. L'anno scorso, poi, riuscì ad eseguire tre buoni lanci e si classificò 12°. Quest'anno ha finalmente colto la sua grande affermazione.

Riuscirà, nel 1952 ad imitare il suo collega finlandese? Noi non siamo indovini e vi rimandiamo al prossimo anno.

K. L.

Parla il "MANAGER", della squadra italiana SENZA FRONTIERE

Gara classica, quanto nessuna altra può esserlo, è la Coppa Wakefield, campionato mondiale per gli aeromodelli ed elastico ed invero ad essa prende annualmente parte il fior fiore dell'aeromodellismo internazionale.

Pochi sono i nomi nuovi, la massa è costituita dagli esperti della specialità, collaudati in decine e decine di gare. Da qui si comprende facilmente che la Wakefield costituisce qualcosa di più di una semplice competizione sportiva.

E' la Wakefield, soprattutto, un raduno di amici vecchi e nuovi, i quali ultimi, dopo la prima mezza giornata si trovano a loro agio nell'ambiente nel quale sono introdotti dalle vecchie firme. E già, alla prima sera, un caldo senso di cordialità pervade l'accoglienza dei giovani (diciamo così) che si accingono a consumare il primo pasto in comune. La lingua predominante è l'inglese e non potrebbe essere altrimenti in quanto fra britannici, canadesi, statunitensi, ecc., sono sempre un bel numero. Ma ove ciò non bastasse, sembra che vi sia un tacito accordo, forse in omaggio a quell'inglese visconte di Wakefield, donatore della Coppa.

Predomina l'inglese, abbiamo detto, ma non spadroneggia, poiché guizza spesso nella conversazione il fraseggiare brillante del francese che regola normalmente i rapporti franco-belgi-italiani. Ancor più curioso è sentir cadere ad un tratto nella conversazione qual-

che frase o parola italiana che, se pur sovente storpiata in modo atroce, giunge sempre cara e gradita a noi che siamo i soli a parlare la nostra lingua e per forza dobbiamo adattare a sostenere la conversazione in quelle altrui.

Si parla, alla Wakefield, di tutto, dai modelli che costituiscono naturalmente la parte preponderante dei discorsi, alle ragazze del paese che ci ospita; dalle bellezze dei nostri rispettivi paesi alle divergenze in fatto di politica internazionale. E alla fine si resta d'accordo su tutto meno che sulla superiorità del bimatassa sul monomatassa o viceversa. Infine, al pranzo che segue la premiazione, tutti, meno uno, sono d'accordo sul fatto che non ha vinto il modello migliore e che ognuno è stato sfortunato, ma si rifarà l'anno prossimo. Ognuno conclude che vincerà; "may be next year in Sweden!". L'anno prossimo in Svezia. Tutti d'accordo pure su questo, anche se sanno che al primo posto potrà classificarsi un solo concorrente (e ognuno crede fermamente di essere lui il potenziale vincitore).

Poi tutti se ne vanno, fra grandi strette di mano, dopo abbondanti libagioni che provocano spesso scherzi atroci, sopportati dai malcapitati con stoica rassegnazione.

Se ne vanno per il mondo, nei loro paesi, a dire che gli italiani sono molto a posto, i belgi in gambissima, gli inglesi sempre



formidabili aeromodellisti, i finlandesi dei cari amici. Continuano poi a scriversi, si tengono in contatto e quando l'anno prossimo si rivedranno, sarà una grande festa. Fra gli aeromodellisti della Wakefield non esistono frontiere. Cioè, chiedo scusa, esiste una sola frontiera che sinora nessuno è riuscito a valicare; quella dei cinque minuti di volo in ogni lancio. Ma anche a ciò si porrà certissimamente rimedio "may be next year!", quando, ci troveremo nuovamente insieme, questa volta ospiti della civilissima Svezia.

CARLO TIONE

Intervista con

FRANK EHLING

a proposito di MODELLI WAKEFIELD

(Estratto da "AIR TRAILS..



D) Frank, quale tipo di modello credi che potrebbe riportare la Coppa negli Stati Uniti?

R) Il modello capace di ottenere i migliori risultati sia in salita che in planata, in completa assenza di termiche. Penso che sia necessario usare la massima superficie consentita dal regolamento e, ad un tempo, la massima superficie alare, riducendo al minimo la superficie del piano orizzontale.

D) Perché useresti un piano di coda molto piccolo?

R) Appunto per ottenere una grande superficie alare; in qualche caso si possono anche raggiungere i 16 dmq.

D) L'area del piano orizzontale fa parte della superficie totale, è vero?

R) Esatto. Piano orizzontale più superficie alare determinano la superficie sulla

quale possiamo giocare. Per sfruttare al massimo la superficie alare è consigliabile costruire un'ala sopraelevata, in modo da evitare delle perdite a causa del tratto coperto dalla fusoliera.

D) Di quanto dovrebbe essere sollevata l'ala sulla fusoliera affinché questo tratto centrale possa godere di una perfetta efficienza?

R) Io penso che, sollevando l'ala di una misura uguale alla metà della corda, questo tratto potrebbe raggiungere la sua massima efficienza. Una sopraelevazione maggiore comporta gravi difetti costruttivi.

D) Pensi che quest'anno verrà riscontrata una minore percentuale di modelli a forte potenza?

R) Poiché in Finlandia anche quest'anno i lanci vengono effettuati in aria morta, di

notte, in condizioni tali da annullare ogni speranza di incontrare delle termiche, la maggior durata di scarica può portare ad ottenere una salita più lenta e più regolare ed una planata più diritta ed uniforme. Noi ci stiamo orientando verso una fusoliera lunga la quale può permettere di usare una minima superficie sul piano orizzontale senza menomare la stabilità longitudinale. In questi ultimi tempi si va anche diffondendo abbastanza largamente l'uso degli ingranaggi in coda e della doppia matassa.

D) Hai visto degli ingranaggi veramente buoni?

R) Ho collaudato una coppia fabbricata da Tom Murphy (1702 Woodbine St., Brooklyn, N.Y.). Si tratta di un prodotto eccellente: le due ruote girano perfettamente e praticamente senza il minimo attrito.

D) I modelli dell'anno passato rimarranno esclusi dalla competizione o se ne potranno ancora vedere su in Finlandia?

R) E' difficile risponderti, e per questa ragione: il modello finnico vincitore è un tipo ortodosso capace di ottenere risultati migliori di qualsiasi altro modello. Non escludo quindi che possano comparire anche i modelli con la vecchia formula.

D) Come spieghi il risultato di gran lunga migliore dato dalla ricopertura del modello di Ellila, in confronto a quello degli altri modelli?

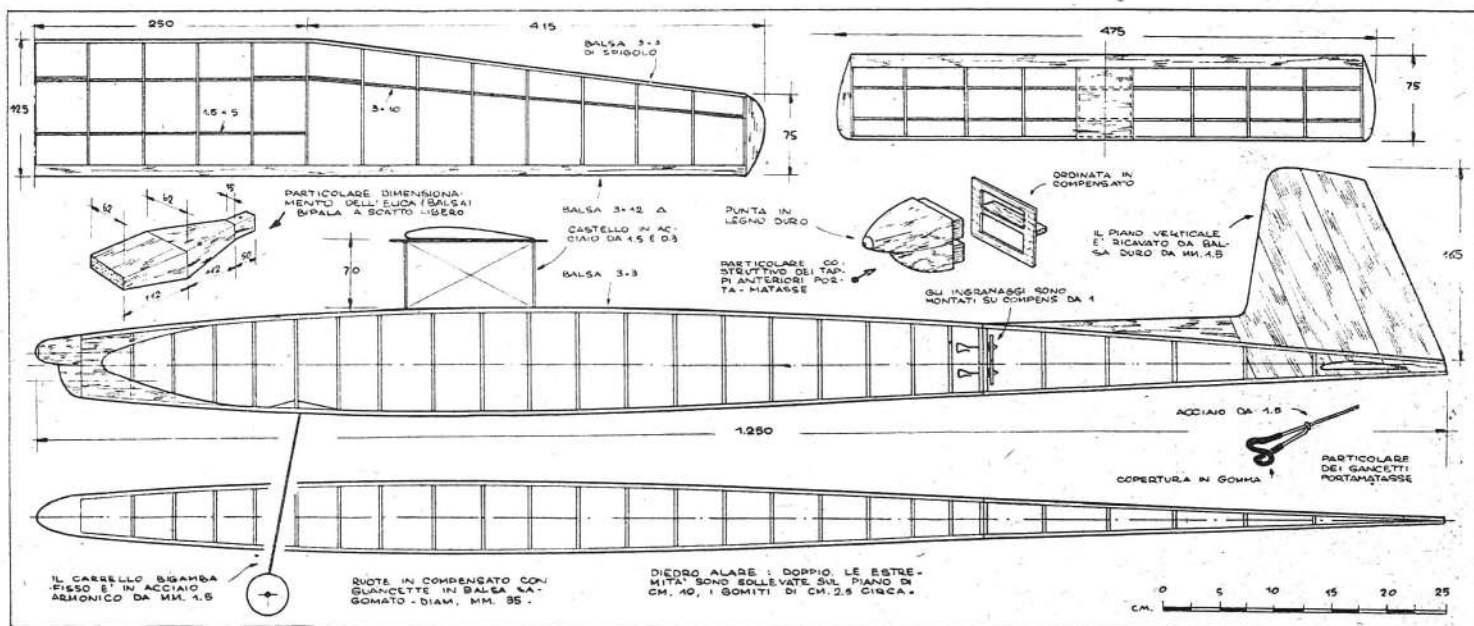
R) La verniciatura non presenta alcun segreto ed Ellila non aveva scoperto nulla in quel campo. Ma il suo modello, volando più lentamente degli altri, era meno sollecitato nella ricopertura. Tuttavia noi disponiamo ora di alcuni modelli ancora più lenti nell'aria. La bassa potenza non viene ottenuta con la riduzione del numero dei fili, bensì riducendo la sezione di ogni singolo filo di elastico; perchè è necessario assolutamente dimenticare la salita veloce in cerca di ascendenze. L'uso di un piano verticale di dimensioni maggiori è reso necessario per ottenere un modello stabile in tutti i sensi e capace di volare costantemente in circolo come un modello "indoor".

D) E quali sarebbero le caratteristiche di una matassa?

R) Penso che non si debba usare meno di 120 grammi di elastico. E' poi molto importante badare che il C.G. non si sposti quando la matassa viene a riannodarsi. Altro fattore di grande importanza, ai fini del rendimento completo di un modello ad elastico, è poi la posizione dell'ala. Se vi trovate ad effettuare delle prove in una giornata più umida di quella in cui centraste il modello, dovrete arretrare un poco l'ala, per poter arrivare alla perfetta messa a punto. Ciò perchè la parte di fusoliera posteriore all'ala

Un tipico modello americano Wakefield 1951, partecipante alle selezioni. Il costruttore è l'ingegnere edile Blend Grove di Woodbridge (N. J.). Notare il notevole sviluppo della fusoliera, sviluppo evidentemente non dovuto, come si usava un tempo, alla necessità di installare una matassa molto lunga!





assorbe un quantitativo di umidità molto maggiore rispetto a quello che viene assorbito dalla parte anteriore della fusoliera stessa. Ecco così spiegata la ragione per cui, in una giornata umida, capita di vedere numerosi modelli andare in perdita di velocità.

D) Che cosa dici del doppio tappo anteriore?

R) Facilita di gran lunga il caricamento; questa operazione non è poi così difficile come a prima vista potrebbe apparire.

D) E quanto pesano quegli ingranaggi di cui mi parlavi?

R) Meno di quindici grammi, forniti di cuscinetti a sfere con ruote in bronzo e montati su una basetta di alluminio fissata al compensato. I ganci per le matasse sono simili a quelli usati da Ellila per il suo modello. Fra l'altro, essi si dimostrati veramente eccellenti.

D) Parlando della Coppa Wakefield in ge-

nerale, pensi che l'interesse per questa gara sia in aumento oppure dici che si tratti soltanto di una competizione tradizionale, particolarmente cara ai "vecchi"?

R) L'interesse intorno a questa gara è generale. Ciò è dimostrato dall'elevato numero di concorrenti che regolarmente vi prendono parte, dei quali alcuni sono anche molto giovani. E costoro non sono i colleghi che costruiscono modelli da vent'anni, ma sono dei giovani che appena sanno come costruire e centrare un modello ad elastico.

D) E dei costruttori americani, cosa pensi?

R) Il modellista americano è senz'altro uno dei migliori in senso assoluto perché esso non si limita soltanto alla costruzione di un determinato tipo di modello. Esso è versatile, e costruisce ogni tipo che gli si presenta davanti. Il modellista inglese, ad esempio, non può procurarsi motorini ed accessori così facilmente né così a buon mercato come il no-

Un tipico modello formula Wakefield americano 1951

stro. I costi in Europa sono talmente elevati che quando si costruisce un modello ci si concentra sopra e se ne ricavano così delle realizzazioni veramente eccellenti. Ma se facciamo svolgere una gara comprendente ogni categoria, con squadre di tutte le regioni, allora potremo osservare come sia sviluppata la nostra attività. Certo, in una gara riservata ad esempio ai soli modelli ad elastico, gli inglesi o gli europei potrebbero eccellere con facilità; ma se invece mettete insieme modelli a volo libero, modelli da sala, elastico e scoppio, acrobazia e velocità, per farne quasi una grande squadra, e poi li fate volare, sono certo che gli americani sarebbero sempre in testa, in qualsiasi competizione internazionale.

Le selezioni britanniche

Le selezioni per la formazione della squadra inglese che avrebbe preso parte alla Coppa Wakefield 1951 si sono svolte insieme a quelle per la formazione della squadra veleggiatori A/2 nelle prime ore del mattino del 9 giugno e nella serata del 10, domenica, sull'aeroporto di Digby.

Il primo lancio ha avuto inizio alle 6 circa, con un ritardo di mezz'ora sull'orario previsto a causa della scarsa visibilità sul campo. I lanci si sono susseguiti intensamente: al termine della prima serie era in testa Revell di Northampton con un ottimo 4'1", seguito da Whittal con 3'02" e da Evans con 2'52". Per costoro, però, i rosei sogni sparirono ben presto e nessuno di essi avrebbe fatto poi parte della squadra ufficiale.

Con il sorgere del sole spuntavano le prime ascendenze che portavano alla realizzazione di ben cinque voli fuori tempo massimo. Questo fatto, naturalmente, non ha certo giovato alla scelta degli elementi da portare in Finlandia dato che questa scelta sarebbe stata determinata dalla clas-

sifica finale. I tempi massimi sono stati ottenuti, in questo lancio, da Copland, Rutter, Gamblin, Dowdeswell. Al termine del secondo lancio Copland era in testa, seguito nell'ordine da quanti abbiamo nominato poc'anzi.

Al terzo lancio la lotta venne ai ferri corti, tanto ambita era la posta in palio; molti concorrenti pretesero troppo dai loro modelli, pur di riuscire a classificarsi entro il 6° posto. Voli di durata massima 5" sono stati questa volta realizzati da Jimmy Tagney (piazzatosi al 3° posto ma non ammesso in squadra perché non era cittadino britannico), da Dowsett, Whittal e Atkinson; ma a nulla gioveranno i 5" per questi ultimi due. Copland che, si presentava fino a quel momento come il n. 1 della squadra, discendeva repentinamente in classifica a causa di un modesto 2'14", tanto da rimanere escluso.

Crediamo ancora interessante riportare lo specchio dei tempi ottenuti dai primi classificati per permettere ai lettori di osservare quanti concorrenti siano raggruppati nel fazzoletto di pochi secondi: quattro in 40", ben sedici in 2', trenta nel tempo di 3' di scarto.

G. Pelegi commenta...

(Continuaz. da pag. 1085)

Se vi interessa, posso dirvi che Ellila sarebbe contentissimo che il peso dell'elastico non superasse i 50 grammi.

La diminuzione del tempo massimo di volo sopra riportato segue strettamente la proposta essenziale e pertanto non sarebbe male che venisse aggiornata come proposto.

Vorrei pregare ora tutti i componenti la Commissione Centrale per l'Aeromodellismo perché ascoltino l'opinione generale a questo riguardo in modo che, nella prossima riunione si possa formulare qualche cosa di concreto da inoltrare, con la prima occasione, alla FAI.

E' necessario che l'aeromodellismo si orienti decisamente verso quella forma di attività fine a se stessa come ogni altra forma di attività tecnica e non si trasformi in esclusive competizioni di atletica leggera e tanto meno ad un gioco alla lotteria.

GIULIO PELEGI

LE SELEZIONI NEGLI S.U.



(Dal nostro corrispondente DARIO PAULOVATZ).

Le eliminatorie degli Stati di New York, New Jersey, Connecticut per la formazione della squadra Wakefield americana si sono svolte il 22 maggio sull'aeroporto privato di Johnsburg a 50 miglia da New York in condizioni atmosferiche proibitive.

I concorrenti erano venticinque, in rappresentanza di una decina di gruppi aeromodellistici, e provenivano dalle preselezioni svoltesi fra un paio di centinaia di aeromodellisti. Era stato in precedenza deciso che le prove si sarebbero svolte in qualsiasi condizione di tempo. La fitta pioggerella incessante continuava anche quando, dopo un'ora di rinvio, vennero iniziati i lanci, il cui ordine è stato estratto a sorte.

Osservando i modelli in campo, possiamo notare come la fusoliera rappresenti la parte ove più si sia sbizzarrita la fantasia dei progettisti: quasi totalità di tipi a cassetta. Ali generalmente alte o sopraelevate, con fissaggio a mezzo di fettuccia elastica, carrelli monogamba retrattili all'indietro, eccettuato un solo bigamba fisso. Ricoperture in carta seta, soddisfacente l'impermeabilizzazione che molti concorrenti avevano effettuato a base di gommalacca, mentre altri, per proteggere le strutture dall'umidità, erano ricorsi ad una leggera spolveratura di talco sulle superfici. Piani di coda a profilo portante, molte doppie derive. Peso di matassa aggirantesi sul 50-53% del peso totale del modello.

Stanley Pillerdorf del Bronx (N.Y.) si esibisce con un modello canard che però non è completamente a punto; dopo una bella salita scodinzola stranamente e poi inizia la planata. I suoi tempi sono mediocri. Prendendo spunto dalla inefficienza di qualche modello, Frank Zaic sostiene che la miglior salita è quella rettilinea, la quale può permettere di guadagnare una notevole quota pur conservando una buona stabilità. I lanci proseguono, ma gli incidenti si ripetono, mentre diversi modelli si mettono in luce per la loro scarsa messa a punto. Il vento, la pioggia e la foschia contribuiscono a peggiorare il quadro della situazione! E nella nebbia John Irving perde il suo modello, dopo un breve volo: 2'53".

Wolk Irving realizza una bella salita, ma la planata, anche disturbata dalle cattive condizioni del luogo, non è eccellente e dopo 2'37" il suo modello tocca terra di nuovo. Al termine del 2° lancio è in testa Alfred Van Wimerisch, il belga che nel 1949 rappresentò alla Coppa Wakefield la sua patria d'origine, e che oggi, tecnico aeronautico presso la «Grumman», concorre per gli U.S.A. Il suo tempo complessivo è di 5'56". Egli ha adottato una vasta superficie alare: dmq. 14,3 a scapito del piano orizzon-

Alcuni colpi d'obbiettivo alle selezioni americane nello Stato di New York.



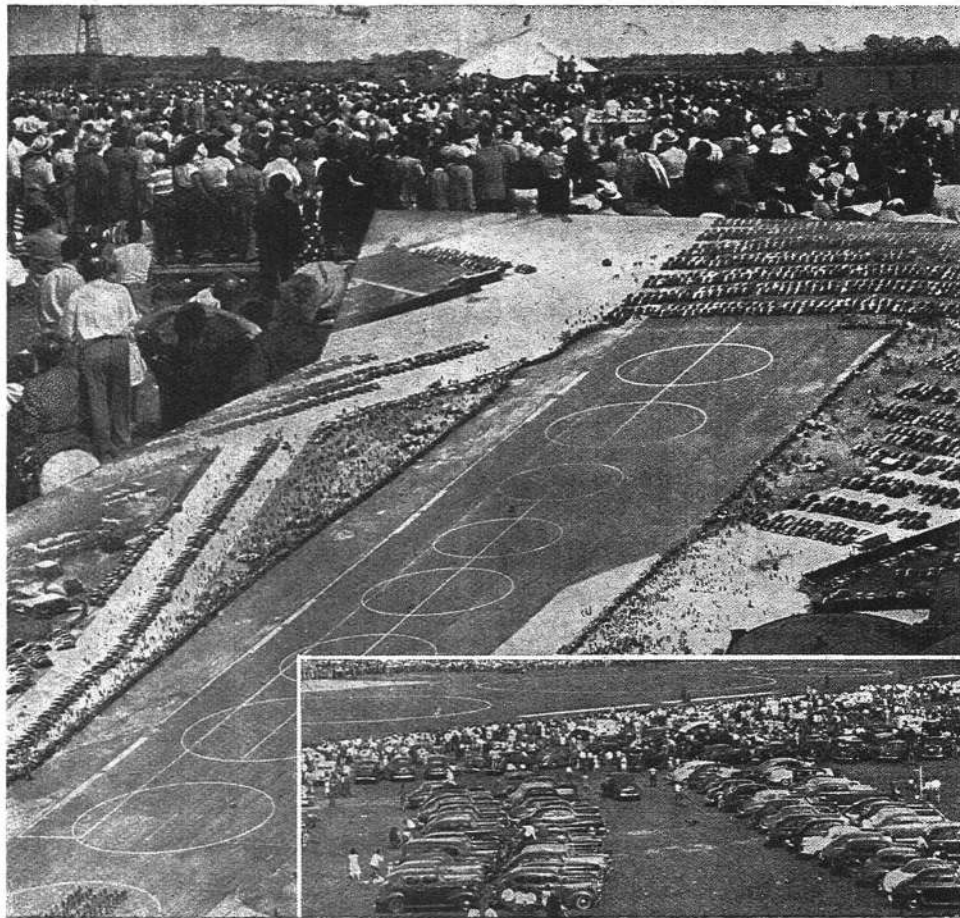
4 DIE, 4 SAVED IN YACHT OVER DAM

250,000 See Mirror Air Fair

1500 CONCORRENTI 250.000 SPETTATORI

No, non abbiamo aggiunto degli zeri a caso. Questo si verifica tutti gli anni, alla prima domenica di giugno, sull'aeroporto della «Grumman» a Bethpage nel Long Island. Potrebbe essere definita la sagra dell'aeromodellismo di New York: la manifestazione è organizzata dal quotidiano «Daily Mirror» ed è conosciuta col nome di «Annual Mirror model flyng fair». I premi posti in palio hanno del favoloso; vanno dai 10.000 dollari in assegni bancari agli apparecchi televisivi, a premi e trofei di vario genere, per terminare con quella meravigliosa coppa d'argento placcata in oro che è il «John Edward Markel Memorial Trophy».

E qui si parla di «divisi l'incasso»....



tales, di dimensioni conseguentemente modeste.

Iniziano i terzi lanci, mentre il tempo non accenna a migliorare. Warren Fletcher, colui che per un soffio fu battuto da Sadorin alla Wakefield 1949, carica a 1300 giri e segna un buon 2'57" ma perde irrimediabilmente il modello. Poi verso la fine, la pioggia cessa; i lanci si intensificano, ma i tempi registrati non sono migliori, spunta fuori anche qualche modello che non è un Wakefield: alcuni Pay-Load, un modello radio-comandato fanno timidamente capolino dalle vetture che li ospitavano.

LE SEMIFINALI

Le semifinali del West Coast per la formazione della squadra Wakefield si sono svolte a Robinsville nel New Jersey il 20 giugno con un vento di 40-50 km. orari. I lanci si sono svolti fra le 6 e le 9,30 del mattino; i tempi ottenuti sono stati notevolmente bassi, non essendosi registrato neppure un solo volto di 3'. Al termine della prova, in testa alla

classifica figurava Austin Hoffmeister con una doppia matassa che ha battuto il grande favorito Van Wimerisch.

Le semifinali del Est Coast, invece, hanno dato risultati sorprendenti; i Califor-

niani Manuele Andrade e Joe Forster hanno ottenuto rispettivamente: 5' - 3'29" - 5' e 4'14" - 4'12"

Entrambi sono andati a far parte della squadra ufficiale statunitense.

C. MALLIA TABONE - Via Flaminia 213 - Roma - Tel. 390385

Carta Silxspan leggera nei colori giallo, vermiglio, blu, formato cm. 50 x 60, al foglio . . . L. 65
 Qarta avio, bianca e gialla, al metro . . . L. 12
 Elastico Pirelli 1 x 3, al metro . L. 13
 Elastico Pirelli 1 x 6 al metro . L. 22
 Lubrificante «Canton», al tubetto L. 220
 Rutine in gomma piena con mozzo di alluminio
 diam. mm. 25 32 38 48 60
 al paio L. 500 550 650 750 900
 Eliche D e R, passo mm. 200, diam. mm. 200 225 250 cad. L. 220
 Eliche semifinite diam. 250 - 275 - 325, nei passi di mm. 250 - 275 - 350, cad. L. 180
 Vernice anticool «Comet», flaconcino gr. 200 L. 280
 Spina e presa corrente leggerissima da applicare su modelli con motore ad incandescenza L. 300
 «Trim film», calcomanie a strisce rosso-nero e giallo-azzurro e scacchi (cm. 30 x 7,5) L. 120
 «Cico» aeromodello ad elastico di facile costruzione L. 550

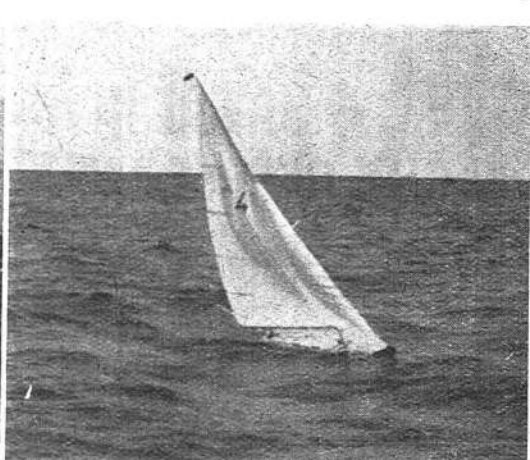
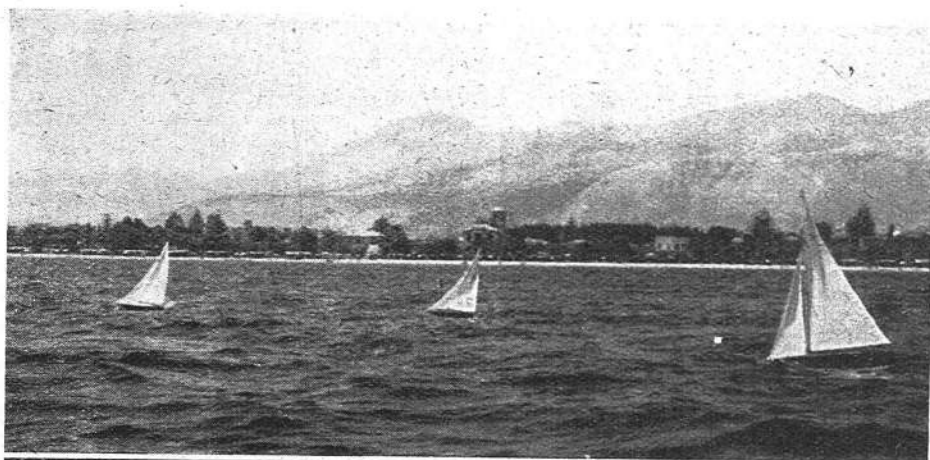
id., versione idro L. 650
 Elicottero «Ascender» con tutti i pezzi lavorati L. 850
 id., in ordine di volo L. 1800
 Veleggiatore interamente in balsa per Jetex 50 L. 1000
 id., in ordine di volo L. 1350
 «Automatic» 5 cc. L. 3000
 «Zena» 0,6 L. 4500
 «Mills» 1,3 L. 5200
 «Pacemaker» 10 cc. (accens. elettrica compresi bobina, condensatore, candela L. 15600
 «Micron» 0,9 L. 8000
 «Baby Mac» (Mc Coy) 0,49 glow L. 7800
 «Spitz Senior» glow compreso elica, serbatoio L. 7000
 «G. 22» 1,13 glow L. 4200
 «K. B. Infant» compresi elica e serbatoio L. 5200

Prezzi franco Roma, imballo al costo, pagamento contro assegno.
 Nel richiedere informazioni si prega aggiungere L. 30 in francobolli.
 Riparazione motorini a scoppio e treni elettrici di qualsiasi marca. Si esegue qualsiasi pezzo speciale per modelli di: aerei, navi, auto, treno.
 Listino motori, materiali, treni ed accessori per navi.

AUTOMODELLISMO

3^a Gara di campionato

Si svolgerà a Roma, sulla pista di patinaggio del CRAL Comune di Roma. Per le informazioni rivolgersi all'AMSCI, Via S. Spirito 14 - Milano. Gli automodellisti romani possono rivolgersi al delegato sig. Tabone, Via Flaminia 213 - Roma.



II CAMPIONATO NAVIMODELLISTICO SICILIANO

Già da tempo si parlava negli ambienti di modellistica navale della nostra città, di un avvenimento formidabile per i costruttori di scafi da regata. Il secondo campionato regionale per le categorie junior ed F-M. La gradita e per molti infausta giornata è sorta domenica 22 luglio. Alle ore 7 del mattino siamo già a Mondello, campo di regata, nei locali del Circolo Canottieri «Ruggero di Lauria». Spira brezza leggera di levante. Cominciano ad arrivare i costruttori tenendo tra le braccia il frutto delle loro fatiche e delle proprie capacità modellistiche. Gli scafi vengono collocati sui cavalletti, montate le alberature, controllati i sistemi di timoneria. I modellisti girano tra gli scafi altrui, esaminando con occhi critico, da esperti, le costruzioni. Ammiratissimi gli scafi del sig. M. Giovanni Simoncini, presidente della Sez. «Navimodel» di questa città. Le sue costruzioni sono degne di un cenno particolare. La perfetta finitura, la meticolosità, direi quasi, la pignoleria della costruzione, fanno del signor Simoncini uno dei più quotati e temibili modellisti navali italiani. Fra tutti i suoi lavori spicca il magnifico Mariadel ispirato alle linee degli scafi plananti, in particolare a quelle del «Flying» 15 - di Uffa Fox. Scafo rotondo a -fin-keel, esso grazie a questa sua caratteristica ed alle linee plananti della chiglia, riesce a sviluppare velocità incredibili ed impensate. Altre splendide costruzioni: il Walkiria, scafo a bulbo, sviluppate notevoli velocità, e un magnifico Star, - l'Anna - in perfetta scala.

La classe junior vedeva allineati sette modelli: tre Moth, due dei quali dalla non perfetta finitura, uno sharpie da m. 0,80 del sig. Nino Orlando, modello di ottima estetica, una riproduzione magnifica sia come rifinitura che come rendimento del -V- (costruito in scala 1:2 su piani dell'Ass. Mod. Nav. Veneta), uno sharpie da m. 0,75, il -Mariella- del sig. Nino Simoncini, uno Star del sig. Enzo Piscitello, varato la mattina stessa della regata e costruito in circa sette giorni.

Alle ore 10 circa, le barche con a bordo i concorrenti della classe junior, attraversano con i modelli... alati a secco sulle braccia e sulle gambe il campo di regata, costituito dal braccio di mare tra lo stabilimento balneare e il moletto del Circolo R. Lauria, portandosi sulla linea di partenza.

Spira un seccantissimo levante teso che imprime alle barche dei concorrenti un forte

rollio Nessuno, per quanto grande sia la sua passione, vorrebbe trovarsi a bordo dei modelli, oggi! Dopo aver coperto circa 400 m. di percorso, il primo giudice di regata, prof. Marletta, dell'Istituto Nautico, concede cinque minuti per la mensa a punto dei modelli. Sono le ore 10,10 circa. Un colpo di fischietto: modelli sulla linea di partenza; secondo fischio: il via. Col vento che rinforza continuamente, e il debole fischiare delle raffiche tra la selva del sartame degli scafi regatanti, con la coperta spazzata da prua a poppa dalla schiuma delle onde, il cutter -V- del sig. Nino Simoncini si porta al comando degli scafi. Il distacco aumenta sempre più, lo scafo fila di bolina con le mure a dritta, inclinatissimo, seguito da un Moth del sig. Sirtoli, dall'annomino rosso stellato del sig. Nino Orlando, dal Mariella del sig. Michele Simoncini, e dall'arrazzato (per i continentali «finito in fretta») Star di Enzo Piscitello. Il -V- detto «a spingula» (la «spilla» per le sue profilatissime linee) avanza ancora, mentre lo scafo del sig. Nino Orlando è costretto al ritiro per aver mostrato spericolate tendenze a percorrere il cammino in senso opposto a quello stabilito. Il -V- avanza ancora verso il traguardo, ma ad una ventina di metri circa da questo, devia di un quarto a dritta e viene qualificato. E' un peccato.

Il deviato percorso del -V- dà agio al Moth del sig. Sirtoli di tagliare per primo la linea di traguardo, seguito dal Mariella del sig. Michele Simoncini. Gli altri modelli sono stati costretti al ritiro per reazionarie tendenze deviazionistiche, dovute al mare veramente mosso e al levante in vena di scherzare. Sono di scena successivamente i magnifici scafi classe «M-F», prendono il via alle ore 11,40 circa, nella stessa direzione, ed in analoghe condizioni di vento e di mare. Immediatamente in testa il diabolico «Mariadel», proprietario il sig. Carlo Orlando, seguito dallo Star «Anna» del comm. Enrico Mazzarella, dal cutter «Tanuzza» del sig. Nino Simoncini, dal cutter «Walkiria» del sig. G. Simoncini, dallo Star «Aldebaran» del sig. Elio Puglia e dallo Star «Lilia» (classe M) del sig. Pietro Niceta.

La regata continua nello stesso ordine per circa 5 minuti, quando il «Walkiria» a causa della troppa inclinazione a dritta dello scafo, perde l'alella del timone Vane. Rimasto senza controllo mette la prua sulla direzione dello Star del sig. Elio Puglia che lo sperona in

pieno sull'anca dritta. Il «Walkiria» è costretto al ritiro, mentre lo Star continua la rotta ma arriva tra gli ultimi a causa della rottura della ritenuta del fiocco. Peccato perché questi due modelli meritavano un buon piazzamento. Dopo questo incidente l'ordine degli scafi è il seguente: «Mariadel», «Anna», «Tanuzza», «Star Lilia». Ormai nessuno scafo può raggiungere l'atomico «Mariadel» che taglia per primo il traguardo, secondo Star «Anna», terzo cutter «Tanuzza» e quarto Star «Lilia».

La classifica generale delle due classi è quindi la seguente:

Classe Junior (scafi sotto il m.):

1) «Moth» del sig. Sirtoli, che copre la distanza di m. 400 in 18';

2) «Mariella» del sig. G. M. Simoncini, a 4 minuti di distacco.

Ritirati: Cutter «V» che, nonostante la squalifica, ha coperto la distanza in 14', due «Sharpis», due «Moth».

Classe «M» ed «F» (scafi m. 1):

1) Cutter «Mariadel» del sig. Orlando comm. Carlo, che copre la distanza di m. 600 in 12';

2) Star «Anna» del sig. Mazzarella comm. Enrico a 4' di distacco;

3) Cutter «Tanuzza» a 10' di distacco dal primo classificato;

4) Star «Lilia» del sig. Piero Niceta, a 13' di distacco dal «Mariadel».

Inviemo un caloroso ringraziamento all'Assessorato Pesca e Attività Marinare, alla Camera di Commercio ed alla Cassa di Risparmio, finanziatori la manifestazione; al Circolo Canottieri «Ruggero di Lauria» e ai giudici di gara signori prof. Marletta dell'Istituto Nautico, prof. Di Salvo e sig. Puleo, giunga il nostro più vivo grazie per l'ospitalità concessaci e per l'equità dei loro giudizi.

LUIGI MASSARA

(Foto in alto): La regata degli scafi da m. 1. Avanti sono «Tanuzza» e «Walkiria», più indietro lo star «Niceta». In piena navigazione, il cutter del comm. Orlando ha ormai staccati gli altri concorrenti e procede verso la vittoria. (In basso): la premiazione dei vincitori. (A sinistra): la sign. Puglia consegna la coppa al vincitore della cat. F-M. (A destra): Ettore Sirtoli riceve la coppa della categoria junior, dalle mani della signorina Simoncini

LA "COPPA ALBERTO OSTALI,"

Anche quest'anno il Centro Aeromodellistico Milanese, dell'Aero Club di Milano, ha organizzato questa gara di specialità sulle acque dell'idroscalo, nella cornice elegante del CRAL aeronautico.

Buon concorso di modelli, superiore a quello precedente, segno che la gara interessa e piace. Veramente è una gara divertente ed affascinante, soprattutto se si svolge in una bella giornata di sole, come quella del 22 luglio.

Contorno di pubblico svariato sulle rive del bacino, contorno elegante e cordiale nell'ambiente aeronautico, con la presenza di molti ufficiali tra gli aeromodellisti. Una vera e cordiale collaborazione; un susseguirsi di aiuti da parte del Comando della I Z.A.T. ha suggellato il brillante svolgimento della manifestazione, destinata a destare sempre maggiore interesse.

La premiazione, fatta sul campo a fine gara, senza perdite di tempo ha chiuso in allegria la bella giornata con un arrivederci alla prossima! Madrina è stata la sig.ra ved. Ostali, che ha assistito a tutta la gara, consegnando poi la Coppa ai vincitori. La sua presenza ci ha fatto sentire tra noi lo spirito del nostro grande Amico!

La prova di galleggiamento è stata superata senza difficoltà dai 24 modelli presenti. Un vento moderato e regolare, sui 10-15 km.ora, ha increspato il bacino, facilitando i decolli, seppure con qualche imbardata inevitabile, quando si sta su di una base mobile. La base di decollo, composta di un moscone a zattera e due barche, veniva trainata nel punto più confacente secondo il vento e comunque a volontà del concorrente, mettendolo in condizione di lanciare a suo piacimento. Ben 60 lanci sono stati effettuati nel tempo previsto dal regolamento, senza incagli e senza discussioni dei soliti « insoddisfatti », che però non fanno mai nulla e non concludendo altro che mormorii... Nessuno incidente ha turbato la gara; e dai trasporti, agli alloggi, alla cameratesca mensa servita all'ombra degli alberi, al servizio di ricupero ed alla nostra « Checca », la motobarca del Comando di Linate, che ha fatto un bel servizio di rifornimento alla base di lancio, tutto ha funzionato a dovere.

Due commissioni di gara sono rimaste in barca per tutta la durata, mentre a riva sedeva la commissione centrale di controllo. Un abbondante servizio fotografico ha fis-

sato le fasi più salienti mentre il Flm Giornale Universale ha preparato un ricco documentario, che viene ora proiettato col n. 276.

I risultati tecnici sono stati abbastanza buoni ed abbiamo avuto la sensazione che tra breve molti aeromodellisti ci faranno assistere anche in questa specialità a tempi notevoli. Gli svizzeri sono scesi in sette da Lugano, rimanendo soddisfatti.

Un bel volo di Zaugg, il vincitore dello scorso anno, è stato annullato per una differenza di soli 2" sul tempo motore, ma altri voli sono stati interessanti. Sono state presentate varie soluzioni di galleggianti; dai tre soliti « scarponi » (due anteriori ed uno posteriore) soluzione adottata soprattutto dagli Svizzeri, che sono usi a decollare ed amarrare sul loro lago, non sempre tranquillo, ai tre « scarponi » invertiti; altri hanno preferito la soluzione classica diremo dei due galleggianti gemelli; così il modello di Mozzarini, sfortunato al primo decollo, ed il Dindi, che molti conoscono. Doveva conoscersi, anche una soluzione a scafo centrale, a cui si era lavorato molto, ma un incidente durante le prove, ne ha impedito la partenza.

Ha vinto, nei motomodelli, Castiglioni Sergio del C.A.M., che si è preparato a dovere nel ritiro di un laghetto di provincia in compagnia di Caputi. Peccato che il modello di quest'ultimo non abbia potuto la settimana prima, perchè sarebbe stato dare quello che ha fatto vedere durante forse il vincitore.

Negli elastico ha vinto Sadorin, quello mezzo Finlandese e mezzo Milanese, che stimolato, ha messo gli scarponi al suo modello ed ha avuto soddisfazione; sono certo che con maggior tempo disponibile per la messa a punto del suo modello, avremmo visto cadere il record italiano di categoria. Ma non è detta l'ultima parola, poichè è intenzione precisa di attaccarsi al record europeo delle due categorie quanto prima.

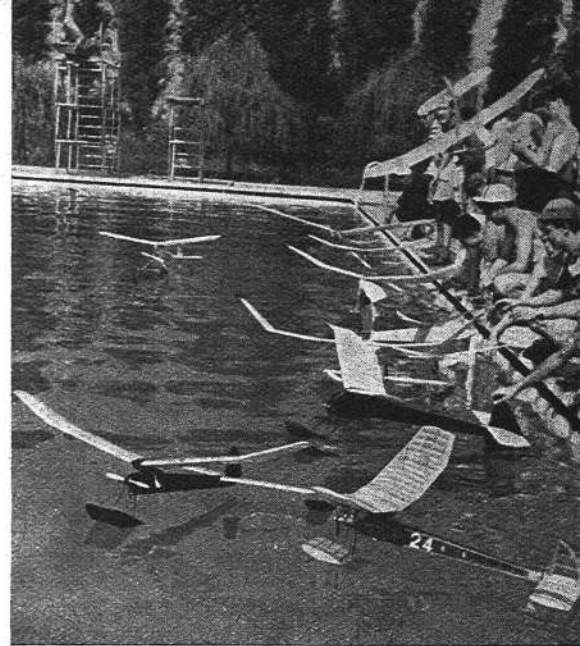
Ed ecco le classifiche:

Categ. IS: 1. Sadorin Edgardo del CAM di Milano, punti 109,5;

2. Pino Franco del CAM di Milano, p. 41

Categ. IM: 1. Castiglioni Sergio del CAM di Milano, punti 176,2; 2. Zaugg Giuseppe di Lugano, p. 139,2; 3. Bergamaschi Carlo comandi Felice di Genova, p. 54,4.

Ing. NINO FRACHETTI



UNA DOMANDA DI SOLARO:

MA LA PROPAGANDA?

Bellissima giornata e debole vento. Partito da Trecate con l'intenzione di assistere alla gara di idromodelli, faccio ricerche sulla spiaggia dell'idroscalo per trovare gli aeromodellisti. Gira di qua, gira di là, nessuno sapeva dirmi dove si svolgesse la gara. A forza di girare, alla fine riuscii a scovare gli aeromodellisti; nascosti come cospiratori, erano rinchiusi coi loro modelli in un angolo fuori mano dell'idroscalo, e precisamente in zona militare: nessuno poteva avvicinarli. Il cartello parlava chiaro, ed un massiccio cancello sbarrava il passo; un tale abbastanza maleducato faceva capire che di lì non si passava e che la gara si poteva vedere anche dal di fuori. Persuaso, attesi. Dopo un po', venne fuori dalla darsena una barca a motore con sopra quattro fortunati che se ne andavano a spasso coi modelli, e la gara ebbe inizio a 200 metri da me. Nessuno se ne accorse, anche se l'idroscalo era gremito di bagnanti.

Ora, dico io, i lanci era necessario farli al largo, e fin qui va bene, ma, tranne qualche potuto essere osservati da un folto pubblico che si sarebbe certamente interessato. Invece niente. Poche persone (i figli del capitano e parenti) guardavano i modelli di là dalla barriera senza eccessivo interesse. Tirando le somme, si può dire che tre erano i gatti in gara e sei gli spettatori.

Mi avvicinai ancora al cancello, la passione in conflitto con l'orgoglio ferito, ma un ometto

(Continua a pag. 1109)

(In alto): i modelli sono schierati per la prova di galleggiamento. (In basso): Sadorin si accinge a lanciare il suo idromodello ad elastico - Egidi è sul pontone delle partenze, il motore del suo modello è già in moto - Sadorin, vincitore della categoria elastico, riceve la Coppa dalla signora ved. Ostali



IL PRIMO CLASSIFICATO DEGLI ITALIANI GALLETTO S. L. 113

Tutti i modelli dovrebbero essere presentati come SILVANO LUSTRATI presenta il "GALLETTO... Egli narra, in ogni particolare, come dal primo progetto, attraverso successive modifiche, ha eliminato gli inconvenienti iniziali fino ad arrivare alla conquista del terzo posto nella COPPA WAKEFIELD 1951

Questo modello nacque nel novembre 1950 quando, da poco tornato dal Concorso Nazionale, mi accinsi a progettare un modello che, una volta messo a punto, non avrebbe dovuto darmi fastidi di sorta. Cominciai col riflettere sul modello che avevo presentato in quella gara, cercando di comprendere la ragione degli scherzi che esso mi aveva combinato.

Il modello presentato al detto Concorso Nazionale era stato approntato nell'ultima settimana che precedeva la gara e, provato in due diversi giorni, si dimostrò di centraggio completamente variato. In principio pensai che si potesse trattare della diversa composizione delle matasse nelle due diverse prove: pur essendo uguale la lunghezza, il numero dei fili, la sezione, poteva essere ammessa una leggera differenza nella misurazione. Pensai allora di lasciare il modello come era stato centrato nell'ultima prova, usando in gara la medesima matassa.

AL CONCORSO NAZIONALE 1951

Il mattino della gara, a Bologna, provai il modello: sembrava centrato. Ma nei lanci di gara non lo fu davvero, quantunque mi preoccupassi di verificare ad ogni lancio la posizione del tappo, le incidenze, osservando l'eventuale formazione di nodi in coda. Tornato a Roma cercai di trovare le cause di quello che si andava verificando e, per eliminazione, giunsi a ravvisarne il motivo nella escursione baricentrica dovuta alla irregolare formazione dei nodi sulla matassa. Come tutti gli elasticisti sanno, nella matassa tipo Chesterton (treccia, lunghezza molto maggiore della distanza fra i ganci), al momento in cui le matassine, sottoposte a carica in senso orario per la formazione della treccia si vengono a trovare separate e parallele, si formano delle file di nodi che servono a trattenere la matassa nella fusoliera che di solito è molto più corta. E' qui che si verifica l'inconveniente. Se la matassa, prima di essere caricata per un lancio di gara presenta una più che regolare formazione di nodi (formazione imposta da chi ha fatto la treccia), dopo tale lancio, a causa dello snervamento dell'elastico, avrebbe bisogno di qualche altro giro di treccia perchè tutta la sua lunghezza potesse regolarmente coprirsi di nodi; ed è qui che si verificano dei nodi irregolari che spostano il baricentro della matassa. Questo naturalmente si verifica con matasse molto lunghe, dato che, com'è noto, l'allungamento dovuto alla snervatura è in funzione della lunghezza della matassa stessa.

Per scavalcare questo inconveniente preferii tornare alla doppia matassa, la quale, con l'elastico teso fra i ganci, da-

va migliori garanzie di continuità nel centraggio.

Come già accennato, il modello fu terminato nel novembre del '50 ma, a causa delle continue piogge, non lo si poté provare prima del gennaio di quest'anno. Sin da principio il modello si dimostrò molto stabile, anche sotto vento, tanto che, dopo tutte le prove, il progetto iniziale non subì la minima variazio-

ne. Le sue qualità di planatore, inoltre, erano eccellenti, dato il buon allungamento e la pulitezza delle linee. Prove diverse furono effettuate soltanto variando la composizione del gruppo propulsore. Nella prima prova usai infatti una elica da cm. 46 di diametro con 66 di passo ed una scarica di circa 70". Il modello, a dire il vero, non saliva troppo bene e la scarica era troppo breve, tanto che i tempi registrati difficilmente superavano i 4', sempre in assenza di ascendenze. Pensai allora di sostituire l'elica e ne montai una da 48x69 con massima superficie all'estremità. Miglioramento abbastanza evidente, dato che ero riuscito ad ottenere una scarica di 85" ed un tempo medio di volo complessivo di 4'20". In questo modo la salita era più lenta, la quota raggiunta superiore, ma non di molto. Cambiai ancora l'elica, mantenendo identici passo e forma, ma portando il diametro a cm. 46. La durata di scarica si accor-

ciava di 7-8" ma la quota raggiunta era decisamente superiore. Effettuai con questa elica una prova di notte, allo scopo di giudicare meglio il comportamento del modello in condizioni sfavorevoli. Il lancio venne effettuato a due terzi di carica dato che, a lume di luna, il ritrovamento non sarebbe stato certo impresa molto facile. Il tempo ottenuto in quelle condizioni fu di 4'13". Ne deducemmo che, a carica massima, un tempo totale di 5' sarebbe stato possibilissimo.

LA SELEZIONE DI PISA

A quell'epoca il modello aveva una matassa del peso di gr. 125, mentre il peso totale era di 255 grammi. Ritenendo che sarebbe stato impossibile alleggerire quel modello, presi a costruirne uno nuovo; ma alla prima prova questo scomparve alla vista ed ogni ricerca fu vana. In quell'occasione persi anche l'elica che

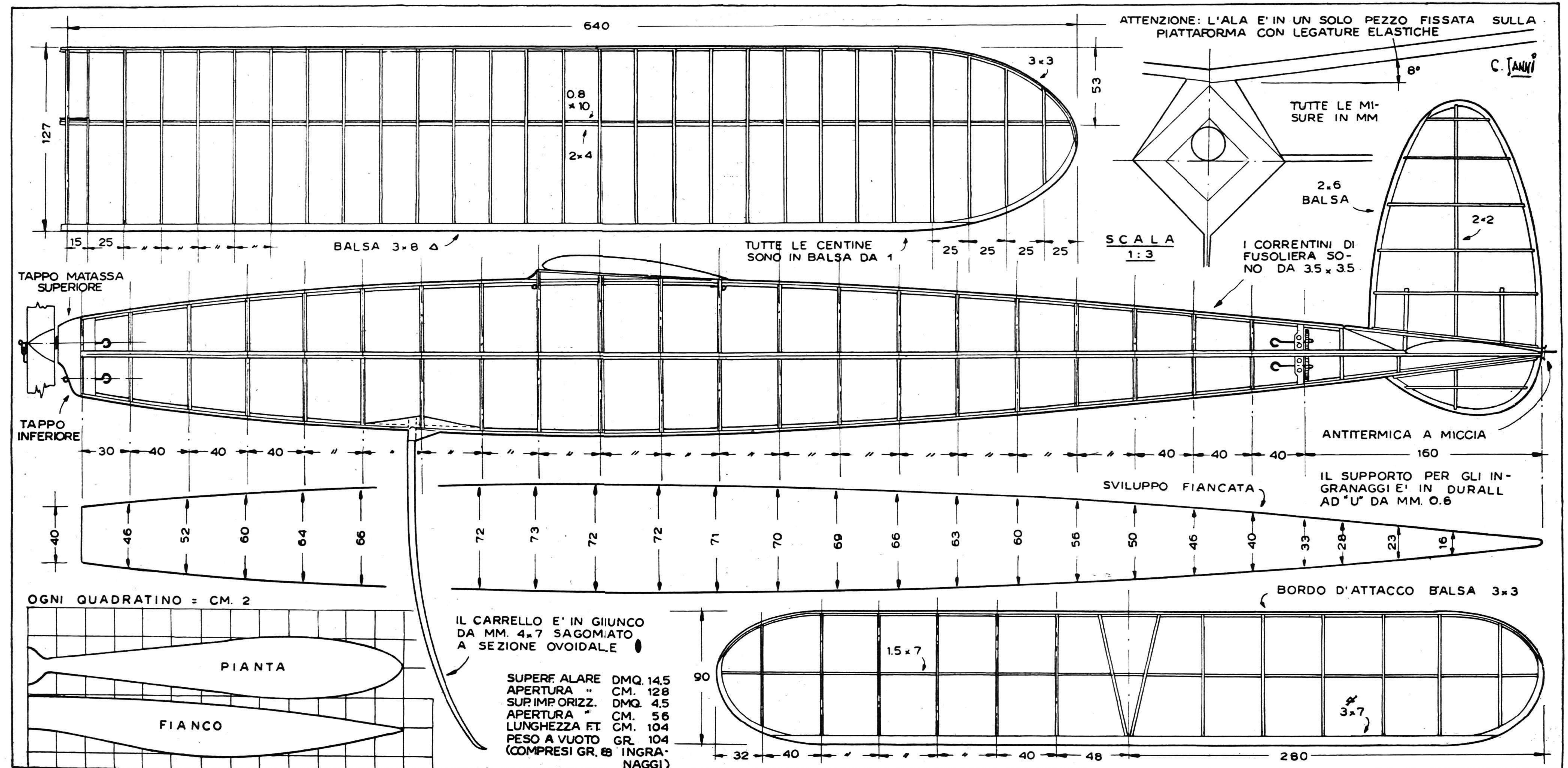
avevo trovato migliore, per cui dovetti presentarmi alla selezione di Pisa con una nuova elica dalle pale leggermente più larghe, ed il modello da centrare nuovamente. Dato il forte vento, il centraggio venne effettuato coi lanci validi per la selezione, totalizzando ugualmente un punteggio sufficiente per essere ammesso nella squadra.

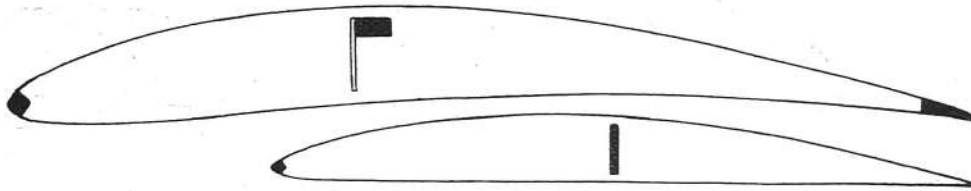
Tornato a Roma, pensai che non sarebbe stato prudente portare ad una gara internazionale un modello così mal ridotto e mal centrato: mi accinsi ad una rimessa a nuovo. Tolti la ricopertura algergeri qua e là, sostituii gli ingranaggi di bronzo con altri più leggeri in acciaio e ricoprii di nuovo. Ne venne fuori un bel modello nuovo fiammante che pesava qualcosa come 26 grammi in meno. Per questo motivo aumentai le dimensioni dell'elica, portando il diametro a cm. 52 ed il passo a 80. Centrato nuovamente a Roma, con matassa di 14 fili «Pirelli» 1x6, saliva lentamente ed

in assetto molto cabrato raggiungendo nei 100" di scarica, una quota valutata sui 120-130 metri.

LE MODIFICHE A JAMIJARVI

A questo punto, il modello venne posto nella cassetta da dove uscì solo sul campo di Jamijarvi, dove giungemmo alle 20,30 del 6 luglio. Alle 23,20, in un chiarore incredibile, iniziammo le prove. Contrariamente a quanto verificatosi l'anno passato, questa volta sul campo spirava un forte vento, che accennò a diminuire d'intensità solo verso mezzanotte. Effettuai qualche lancio in planata: tutto sembrava a posto. Ma quando lanciavi con carica, osservai che la salita non era più quella di Roma. Ciò non mi stupì affatto, perchè in partenza era già previsto che quel clima avrebbe incrementato la perdita di lavoro a causa dell'isteresi elastica. Ovviai a questo inconveniente con un metodo più che rudimentale, cioè aumentando la sezione





I profili del "Galletto", in grandezza naturale

della matassa che da 84 mmq. venne portata a 90, aumentando così il peso complessivo da 141 a 150 grammi; questa volta anche la salita era a posto.

Tutta la giornata del 7 fu trascorsa nel collaudare i modelli di riserva, nello snervare matasse, nelle punzonature. La squadra disponeva di ben 12 modelli, e per ognuno di essi era necessario preparare più d'una matassa: è facile immaginare quanto breve fosse il tempo disponibile in rapporto al lavoro da compiere.

I LANCI DI GARA

La gara ebbe inizio alle 19 precise nello stesso avvallamento ove si svolse l'edizione 1950, ma con un vento abbastanza forte che spingeva i modelli su una collina irta di pini sopraelevata d'una trentina di metri sul punto di lancio. Anche i modelli migliori, quindi, realizzavano delle medie che si aggiravano sui 3'30".

Mentre mi accingevo al primo lancio la spina dello scatto libero, incastrata di colpo nell'arresto, saltava via. Ritirai il cartellino per lanciare più tardi, verso la fine dei primi lanci. Dato che la riparazione non era perfetta e l'incollatura non ancora asciutta completamente, non forzai molto, limitando la carica a 800 giri; fortunatamente, in quel momento il vento era calato d'intensità, sì che il modello atterrò prima della collina, su una specie di altopiano, segnando 3'46".

Trovai appena il tempo per cambiare le matasse, poi mi accinsi al 2° lancio. Caricai a 1050 giri, ma il vento, di nuovo forte, mi spinse il modello oltre la collina, ed il tempo registrato fino alla scomparsa alla vista fu di 3'49". Alle 23, chiusura del 2° lancio. Si cenò e trascorse qualche ora di intervallo in una oscurità appena definibile. Venne il nuovo giorno: il caso volle che ricorresse il compleanno di Cassola ed il mio. Ci scambiammo gli auguri e scendemmo in campo per il terzo lancio che aveva inizio alle 3. Qui «tirai il collo» alle matasse, superando i 1200 giri: salita meravigliosa, quasi quanto il vento che imperversava, più violento che al 2° lancio. I belgi che assistettero a questo volo cronometrarono 4'15"; il tempo comunicato dal cronometrista ufficiale era invece di 3'29" (a questi cronometristi ufficiali ci vorrebbe un corso di allenamento speciale per osservazioni a grande distanza!).

Così terminò la mia gara. Ce ne siamo tornati a casa con un piazzamento identico a quello dell'anno passato, ma tuttavia senza la Coppa. Ora non mi resta che augurare miglior fortuna a chi, nel '52, sarà chiamato a difendere in Svezia i colori dell'aeromodellismo italiano.

COSTRUZIONE

Ala: Bordo d'attacco balsa 3x3 di spigolo; uscita 3x8 triangolare; Longherone ad «L» rovescio con soletta in balsa da 8/10 e listello 2x4; centine in balsa da 8/10.

Impennaggi: sezioni identiche a quelle dell'ala.

Fusoliere: Cortentini in balsa 3,5x3,5; traversini 1,5x3,5.

Carrello monogamba in giunco. Il terzo punto d'appoggio è ottenuto con un altro giunco sottile posto a 45° sul lato destro dell'impennaggio verticale.

Ricopertura: Ala ed impennaggi in «Jap Tissue» gialla. Fusoliera in «Silxspan» leggera rossa, il tutto verniciato con parecchie mani di collante diluito.

Ingramaggi: Il supporto in dural ad «U» da 6/10 sorregge due ingranaggi in acciaio del diametro di mm. 21 con 26 denti mod. 0,75 mm. ed assi in acciaio da 1,5.

Motopropulsore: Elica diam. 52 passo 80 cm. a scatto libero con albero in acciaio da 1,5 e doppio tappo per la seconda matassa. Ogni matassa è formata da 15 fili di elastico «Pirelli» 1x6, della lunghezza di cm. 72.

Centraggio: Il centro di gravità deve cadere al 70% della corda dal bordo d'attacco; l'ala è calettata a circa +2°30' ed impennaggio a -0°5'. L'asse dell'elica è a -1° ed 1°30' in controcoppia; il piano verticale ha 1°30' di virata destra.

SILVANO LUSTRATI

Pensieri al vento

di CARLO TIONE

Monomatassa o bimatassa? Questo dubbio amletico tormenta ogni progettista di modelli Wakefield.

Sono tre anni ormai che la vittoria è colta da una bimatassa: Ellila nel 1949 e nel 1950, Stark nel 1951. Sembra che ormai dimostrata la superiorità di questo tipo di modello, pur tuttavia è necessario ricordare che se vittoria vi è stata, si deve pure riconoscere che la superiorità non è poi così netta da permettere un giudizio definitivo. Al riguardo, la classifica di quest'anno è interessante. Abbiamo detto infatti che la vittoria è toccata al bimatassa dello svedese Stark, ma al secondo posto troviamo il monomatassa dell'inglese Tubs; al terzo posto è il bimatassa di Lustrati, ma al quarto il monomatassa dell'olandese De Jong, seguito dal bimatassa di Hofmeister. Vittoria del bimatassa, dunque, ma ai punti, di stretta misura.

Sarà l'anno venturo quello dello scontro decisivo e senza possibilità di appello? I sostenitori di ciascuno dei due tipi giurano di sì. Staremo a vedere. Comunque siamo portati a credere nella quarta vittoria consecutiva del bimatassa. Ma non è che una nostra opinione e chiediamo perdono di averla espressa ai vari Leardi, Sadorin, ecc.

Intanto una cosa è certa: sinora alla Wakefield non abbiamo visto un solo modello compiere tre voli di cinque minuti. Saranno state le avverse condizioni atmosferiche ad impedirlo, ovvero i vari voli di simile durata, ottenuti nelle prove di volo e nelle eliminatorie, saranno stati frutto di termichette vaganti e biricchine, apportatrici di illusioni fuori luogo? Questa insinuazione solleverà un piccolo vespaio e non mancheranno uomini di coraggio pronti a scommettere la testa che in aria «calma» il loro modello è capace di fare

tre voli consecutivi di cinque minuti e più. Ma noi sull'aria «calma» abbiamo delle strane opinioni da seccici blu dei bei tempi andati.

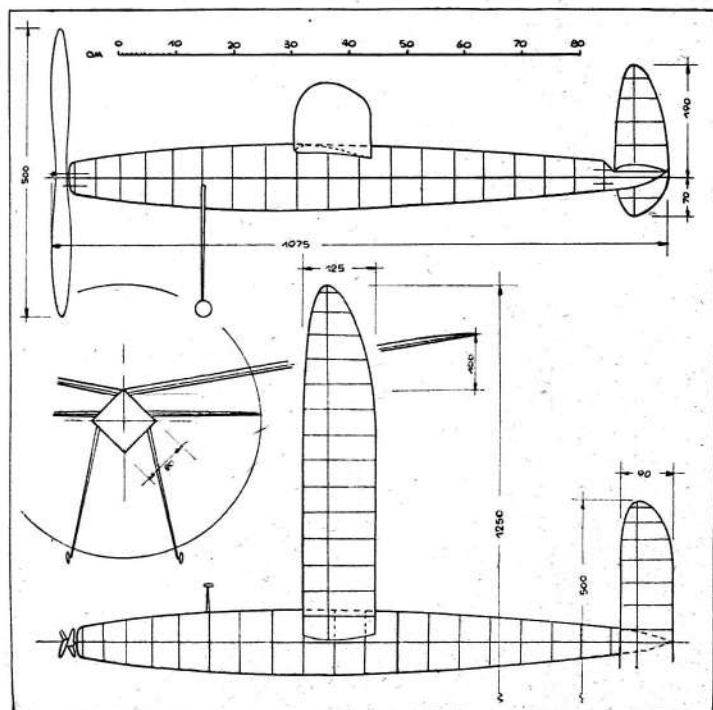
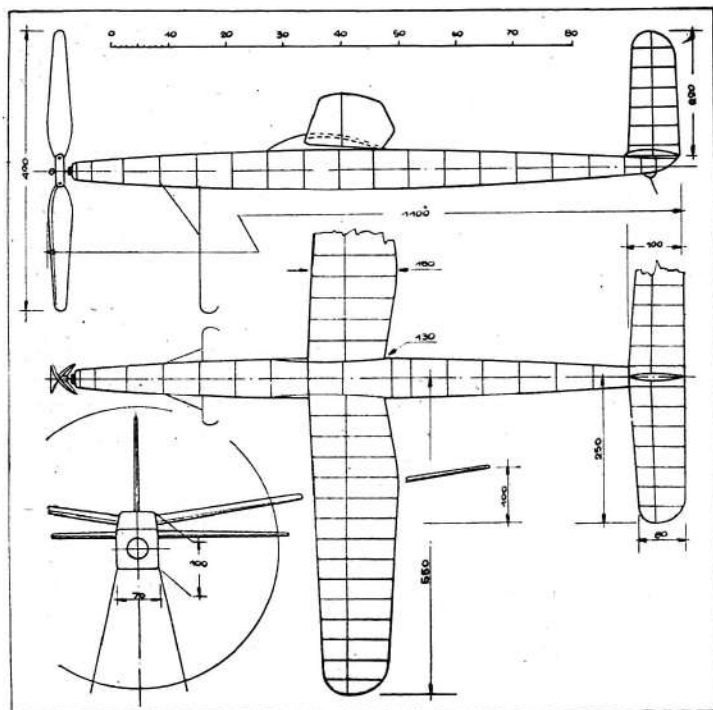
Quando parliamo dei modelli canards e delle loro grandi possibilità vediamo ovunque risolini ironici. Uno solo non ha riso e da un canard non a punto (perché virato stretto all'inizio della scarica) ha ottenuto ripetuti voli di tre minuti e mezzo.

Invece di ridere non sarebbe il caso di studiare un pò a fondo questo tipo di modello? E se poi dovesse essere un canard il vincitore delle selezioni del prossimo anno, che figura farebbero i produttori di queirisolini che canards come quelli dei Ciampolini, dei Beltrame e di tanti altri non hanno visto con i loro occhietti neonati?

Qualcuno vorrebbe ridurre la quantità di elastico attualmente impegnata nei modelli Wakefield. Uno di questi è Pelegi, un altro Ellila. Quest'ultimo vorrebbe che non fosse permesso usare più di 50 grammi di elastico. Giustifica il suo punto di vista col fatto che così non si perderebbero i modelli.

Premesso che nelle due ultime gare in Finlandia (e se ci ricordiamo bene nemmeno in Inghilterra, con il furioso vento di Cranfield) alcun modello è andato perduto, non comprendiamo come il perdere un modello sia un fatto così grave, specialmente ora che in gara è permesso l'uso di un modello di riserva.

Dice Pelegi che avere poco elastico va bene per non perdere il modello, specialmente quando v'è del vento. La nostra esperienza al riguardo si chiama, fra l'altro, Cranfield oppure — per restare più vicini — Coppa Tevere 1951. Sarà vero che con meno elastico il modello atterra più vicino al posto di lancio, ma è ancora più vero che nel vento — specialmente nella fase di decollo — tutti i modelli



MODELLI DELLA SQUADRA ITALIANA QUELLO DI CASSOLA (A DESTRA) E DI PELEGI (A SINISTRA) NEL PROSSIMO NUMERO PUBBLICHEREMO GLI SCHEMI DEI WAKEFIELD DI SADORIN E DI FAIOLA

con scarsa potenza si vanno a scassare al suolo. «Ma almeno così non si perdono», esclameranno alcuni. Bene, chi si contenta gode, rispondiamo noi. Del resto, la cosa non ci preoccupa molto perché comunque tutti si troverebbero nelle stesse condizioni. Solo sarebbe un ritornare in dietro; e non credo che sarebbe ben fatto.

Altre sono le strade da percorrere per avere modelli dal volo sicuro e di non grande durata, ma non è possibile parlarne qui, ché dovremmo dilungarci di molto.

Comunque, per rispondere a qualcuno che ci rimprovera di avere un punto di vista diverso dal suo, diciamo che anche se ci schierassimo dalla sua parte, non per questo i Regolamenti internazionali e conseguentemente nazionali potrebbero mutare prima che la maggioranza dei emri della Commissione Modelli Volanti della F.A.I. venisse in questa determinazione. E pare ne siamo piuttosto lontani.

E' uno sport l'aeromodellismo? Questa domanda sembra strana, ma in realtà non lo è.

Nelle gare ottengono i migliori risultati quegli aeromodellisti che — a parità di altre condizioni — dimostrano maggiore resistenza fisica, maggiore padronanza dei propri nervi, maggiore volontà di lotta e capacità di reagire alle circostanze avverse. Requisiti questi che si richiedono precisamente agli atleti e senza i quali non si diviene campioni. Quindi l'aeromodellismo è, come dovevasi dimostrare, uno sport.

E agli sportivi non si addice né la bambagia, né pantofole e papalina, cosa questa che non è necessario dimostrare.

Quando vinceremo la Wakefield?

Secondi a Cranfield con Sadorin, terzi a Jamijarvi con Leardi nel 1950 e con Lustrati nel 1951, siamo sicuri di vincere l'anon prossimo in Svezia. Se poi non

sarà l'anno prossimo, ne riparleremo nel 1953. Dobbiamo vincere in questi due anni, perché non è mica bello continuare all'infinito ad essere secondi o terzi!

Piuttosto, se dovessimo vincere, chi si sentirà di organizzare la gara dell'anno seguente? Dio ce la mandi buona!
(Il seguito al prossimo anno).

CARLO TIONE

Chi sono e cosa fanno i componenti la squadra Wakefield britannica

W. ROCKELL, disegnatore meccanico 38 enne, rimasto più volte escluso dalla squadra per un soffio. Ma stavolta ce l'ha fatta!

R. WOODHOUSE, del Manchest ha 28 anni, commerciante di utensileria casalinga, costruisce dal 1936.

FRANK HOLLAND, del Club di Swansea, ha partecipato alla Wakefield 1949. Negoziante di stoffe, risiede ad Aberdare ha 34 anni ed è un sostenitore della scuola di Warring. Costruisce dal 1931 ed è sposato con un bimbo.

HENRY TUBBS, venticinquenne dello Yorkshire e membro del MAC di Leeds, aeromodellista dal '41. E' ingegnere.

F. H. BOXALL, uomo di punta della squadra 1951, vive a Fittleworth nel Sussex, membro del Brighton DMAC. Telefonista 30enne, costruisce dal 1937.

JAN DORSETT è il membro più giovane: 19 anni. In servizio nella RAF, disegnatore della Wilmot Mansure, aeromodellista dall'età di 8 anni.

Rivenditori diretti

AVIOMINIMA-COSMO

Via S. Basilio, 49-a - ROMA

AEROMODELLI

P.za Salerno, 8 - ROMA

MOVO

Via S. Spirito, 14 - MILANO

MODELLALFA

Via R. da Bari, 113 - BARI

GIOCATTOLI NOE'

Via Manzoni, 26 - MILANO

MICROMODELLI

Via Volsinio, 32 - ROMA

Aggiornate le collezioni!

Le copie arretrate di "MODELLISMO", vanno rapidamente esaurendosi. Affrettatevi a completare le vostre collezioni!

I numeri arretrati vengono inviati franco di porto dietro rimessa a mezzo vaglia postale od assegno bancario.

N. 1 e 2	esauriti
Dal 3 al 6	L. 50 cad.
Dal 7 al 26	L. 100 cad.
Dal 27 al 33	L. 200 cad.
Dal 34 in poi	L. 250 cad.

Indirizzare alle Edizioni **MODELLISMO**
Piazza Ungheria, 1 ROMA 121

A partire da questo numero, per evitare un ulteriore aumento del prezzo di copertina della Rivista, dovuto alle continue maggiorazioni nel costo della carta, siamo stati costretti a sopprimere la tavola al naturale fuori-testo.

Informiamo tuttavia i lettori che metteremo presto in vendita delle ottime tavole costruttive a prezzi modicissimi.

MODELLISMO

A proposito delle "Giornate Ambrosiane,"

Viste da sinistra...

Parlando di una gara milanese mi piacerebbe poterne dir bene, invece sono costretto, per amor di verità, a dirne tutt'altro.

Si tratta delle « Giornate Aeromodellistiche ambrosiane » che organizzate anche nei minimi particolari lo scorso anno col risultato di un notevole successo, sono state questa volta troppo trascurate e, più che di una gara internazionale, hanno dato l'impressione di un disordinato susseguirsi di lanci in un ambiente poco adatto e niente affatto preparato.

Intanto è doveroso chiedersi come mai ad una gara di tale importanza (l'unica in Italia e una delle poche in Europa) sia mancato un rappresentante dell'Aero Club d'Italia, mentre tante grane sono venute proprio da Roma per la stesura del regolamento, che tra l'altro era stato redatto secondo le norme FAI.

Accennato brevemente al comportamento degli organi centrali, passiamo alla situazione « milanese » che non si può dire fosse proprio delle più rosee. Ecco alcuni inconvenienti che avrebbero dovuto essere evitati, tenendo presente che ciò era possibile.

1. - **Pista inadatta.** — La pista era attraversata diametralmente da un giunto metallico che sporgendo alcuni millimetri dal terreno disturbava alquanto il decollo dei modelli da velocità; si sarebbe dovuto provvedere a diminuirlo, se non ad eliminarlo, le conseguenze di ciò raccordando tali giunti col terreno, in modo da evitare lo scalino; era stato stabilito di far questo e non lo si è fatto.

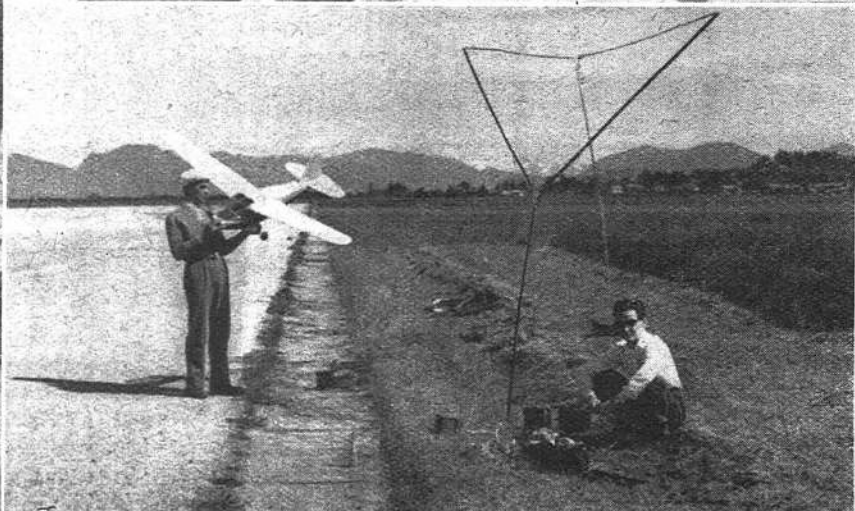
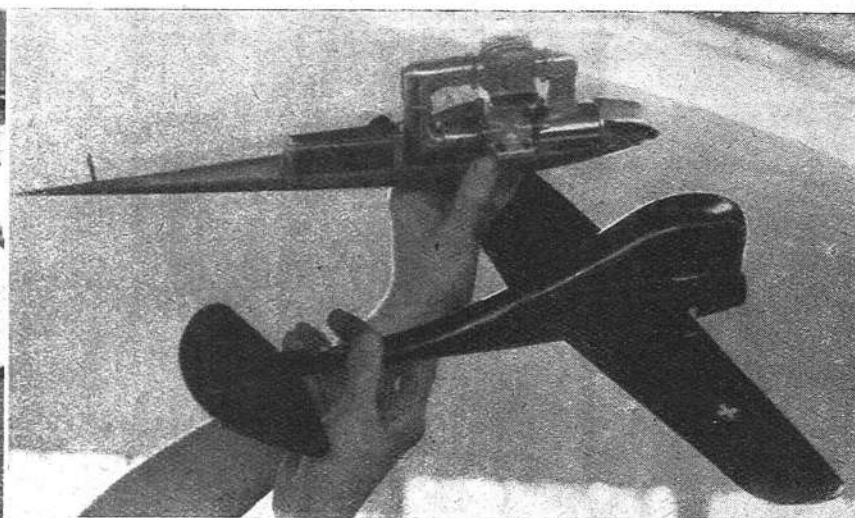
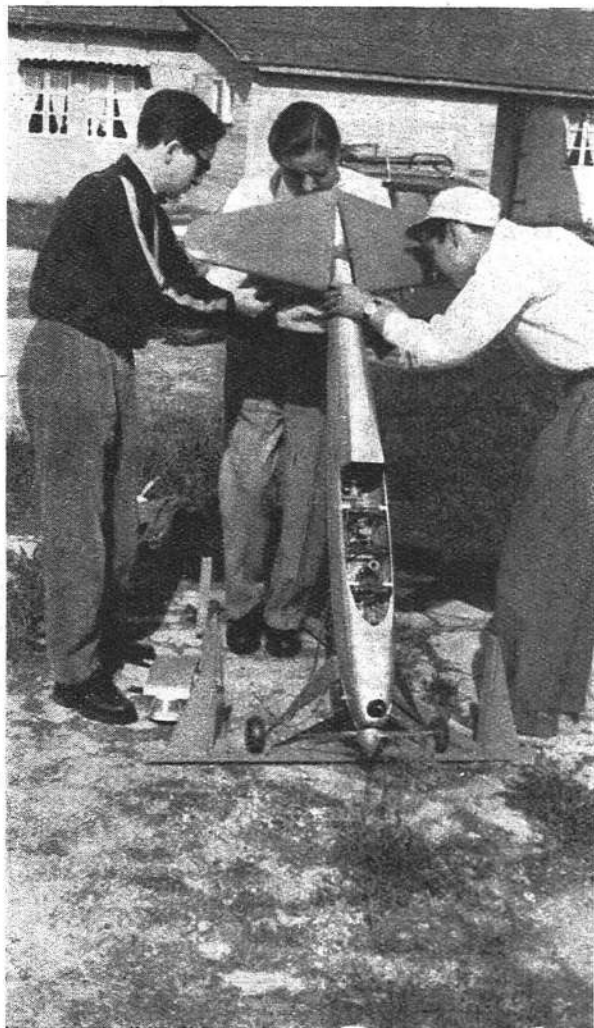
2. - **Mancato controllo della pista.** — Il primo a decollare per la gara di acrobazia, fu lo Svizzero Senn. Appena il suo modello fu abbandonato dall'aiutante, lo si vide girare a terra senza controllo del pilota e andarsi a sfasciare dopo pochi giri. Era semplicemente accaduto questo: i cavi si erano impigliati in un pezzettino di latta sporgente dal terreno. Fu allora fatta una ispezione alla pista che risultò cosparsa di tali aggeggi. Non si poteva provvedere prima che avesse inizio la gara?

3. - **Errata misura dei cavi.** — Questa pare una malattia congenita della nostra gara; infatti due anni fa quando fu organizzata per la prima volta una manifestazione aeromodellistica al « Palazzo dello Sport » un modello di Pelegi si andò a spiacciare contro una lampada; gli era stata data la misura dei cavi di m. 20 che era poi risultata eccessiva. Lo scorso anno, dopo complicatissimi calcoli trigonometrici, era stata stabilita la misura di m. 16; il primo concorrente che lanciò con tale misura (per la cronaca Giussani, di Milano) vide il suo modello andare contro una lampada, facendo la fine che tutti possono immaginare. La stessa cosa è accaduta quest'anno al « Palazzo della Meccanica »; in un primo tempo era stato detto che si poteva volare con m. 23 di cavo, poi con m. 19. Il concorrente francese Malfait, fidandosi di noi, aveva lanciato con m. 18 o 18,50 e verso la fine del lancio il suo modello andò contro la solita lampada che fu ridotta a mal partito, ma ancora peggio fu ridotto il modello, e così fu tolto di gara uno dei probabili vincitori. Si seppe poi che 18 metri vi erano, ma dal soffitto al terreno, cosicché la misura dei cavi avrebbe dovuto essere minore (così pare agli aeromodellisti). E' da notare, particolare curioso, che due anni fa, l'anno scorso e quest'anno le misurazioni dell'ambiente sono state affidate sempre alla stessa persona.

4. - **Incompetenza delle giurie.** — In varie occasioni, durante la gara e prima, è risultato che la maggior parte dei commissari di gara conoscevano in modo del tutto insufficiente il regolamento F.A.I., e lo stesso direttore di gara ha dimostrato di non essere immune da tale lacuna, anche se in modo meno notevole. La cosa è stata rilevata da qualche concorrente, e ciò non si può dire che sia proprio simpatico. A parte questo, dalla classifica risulta che il concorrente francese Labardé si è classificato 1 nella categoria « C » e 1 nella categoria « B » di velocità; il re-

MB 308... padre e figlio, quest'ultimo di Arve Mozzarini - Castellani presenta una perfetta riproduzione con motore Arden - Alcuni modelli partecipanti alla gara, schierati sul campo poco prima dell'inizio dei lanci





giocamento generale di gara all'art. 4 dice che ogni concorrente può partecipare con un solo modello ad ogni gara. Come mai si è permesso ad un concorrente, sia pure di classe internazionale come il sopracitato, di partecipare con due modelli ad una stessa gara? Basterebbe questo per impugnare tutta la classifica. Un conto è lo spirito sportivo e un conto il rispetto dei regolamenti, perché ammessa un'eccezione bisogna ammetterle tutte.

5 - **Disordine nei lanci.** — In una gara che si rispetti, particolarmente se internazionale, i lanci si fanno a chiamata (per la nostra gara questo era addirittura previsto dal regolamento). Generalmente si ricorre ad un altoparlante in modo che la chiamata sia chiaramente udibile nello stesso tempo dai concorrenti e dalla giuria. Chissà perché l'altoparlante non lo si è visto e i lanci si sono susseguiti come nelle garette tipo « famiglia » dove ognuno fa quello che gli pare e quando qualcuno è in pista i commissari di gara non sanno se si tratti di uno che sta prendendo la misura dei cavi o di un concorrente che si prepara alla terza prova del secondo lancio. Il regolamento F.A.I. stabilisce che al concorrente sono concessi per lanciarsi due minuti prima dalla chiamata, ma se nessuno sente la chiamata, il tempo da quando lo si prende? Peggio ancora per l'acrobazia dove si dà un punteggio al concorrente che lancia entro un minuto, vi sono tre minuti per il decollo e complessivamente otto minuti per la prova. Per la gara di acrobazia le giugere separatamente per il conferimento dei punteggi erano due e se il loro lavoro si doveva svolgere, doveva essere invece uno stretto collegamento per l'ordine di lancio, i tempi dalla chiamata, il controllo dei modelli, ecc.; tutto questo è completamente mancato e c'è voluto del bello e del buono perché si potesse lavorare con un certo ordine. Fortunatamente i concorrenti a questa gara erano solamente dieci, di cui più di uno eliminato al primo lancio, e così le cose non hanno potuto andar peggio di come sono andate.

Quanto sopra per quanto riguarda alcune deficienze riscontrate durante lo svolgimento delle gare. Ma c'è dell'altro, e non si può dire tutto, perché ci vorrebbe troppo tempo e spazio. Era stato stabilito che le «GIORNATE» sarebbero

A destra in alto: Una interessante applicazione sperimentale di un concorrente svizzero, su modello vincolato da velocità munito di motore Mc Coy 60. Il modello è esternamente completamente chiuso senza alcuna presa d'aria. L'aria entra frontalmente dall'ogiva dell'elica; sull'albero è applicato un piccolo compressore che comprime l'aria e che dopo essere passata attorno al cilindro per il raffreddamento, viene direttamente immessa nei venturi del carburatore e quindi fuoriesce dallo scarico. Il serbatoio è a pressione. Esecuzione alla «svizzera». Il sistema manca ancora di messa a punto perché funziona con modello in forte velocità - In basso ed a sinistra: Bestetti senior e junior al lavoro intorno al modello radiocomandato. Tutto l'apparato è stato costruito personalmente dal dott. Bestetti

state precedute da una manifestazione aeromodellistica in piazza del Duomo, come quella dello scorso anno che vide l'affluenza di circa cinquemila spettatori; alla manifestazione avrebbe seguito una buona propaganda attraverso la stampa, la radio e le scuole. Ciò avrebbe assicurato che, se si fossero svolte come un anno fa, avrebbe una larga partecipazione di pubblico alle gare ben avuto grandissimo effetto propagandistico sia per l'Aero Club che per l'aeromodellismo. Ma c'era altro da fare (per esempio il lancio dello la gara « nazionale » di modelli d'elicottero, che essendo del tutto prematura non poteva riuscire, come infatti non è riuscita); per queste manifestazioni si è trascurata quella più importante che è stata organizzata al tempo record di meno di sferico, di cui a Milano nessuno si è accorto, e una settimana (a titolo di cronaca lo scorso anno per l'organizzazione si lavorò più di due mesi), con i risultati che purtroppo conosciamo.

Qualcuno durante la cerimonia della premiazione ha avuto il coraggio di parlare di « riuscitissima manifestazione » o qualcosa di simile; evidentemente il mondo è variato e le opinioni sono sempre molte, ma il buon senso e la sincerità non consentono certe affermazioni.

E' anche da notare che a suo tempo, esattamente fin dal dicembre scorso, era stata proposta dal sottoscritto una organizzazione completamente diversa che comportava forse un tantino di lavoro in più, ma avrebbe dato migliori risultati sportivi e propagandistici; nativamente la proposta fu lasciata tale, perché i padretorni la pensavano diversamente ed hanno esattamente agito come pensavano, con risultati non certo invidiabili.

Non è ammissibile che tali cose si ripetano: di fronte agli aeromodellisti italiani ne scapita

il prestigio dell'Ae.C. Milano e degli aeromodellisti milanesi, e di fronte agli aeromodellisti stranieri il prestigio dell'Aero Club d'Italia e di tutto l'aeromodellismo italiano. Se questo piace ai dirigenti centrali e periferici dell'Aero Club, lascino pur fare e non si preoccupino di far controllare lo svolgimento delle massime competizioni da persone particolarmente competenti.

Sono quasi certo che queste note, se saranno pubblicate, lasceranno il tempo che trovano, ma forse ogni tanto non è male dire le cose come sono, senza le solite montature, ed è anche opportuno, sapendo di dire la verità, firmarsi non con pseudonimi più o meno geografici, ma col proprio nominativo.

FLAVIANO FERMI
Presidente della Sezione
Aeromodellistica del C.S.I.Milano

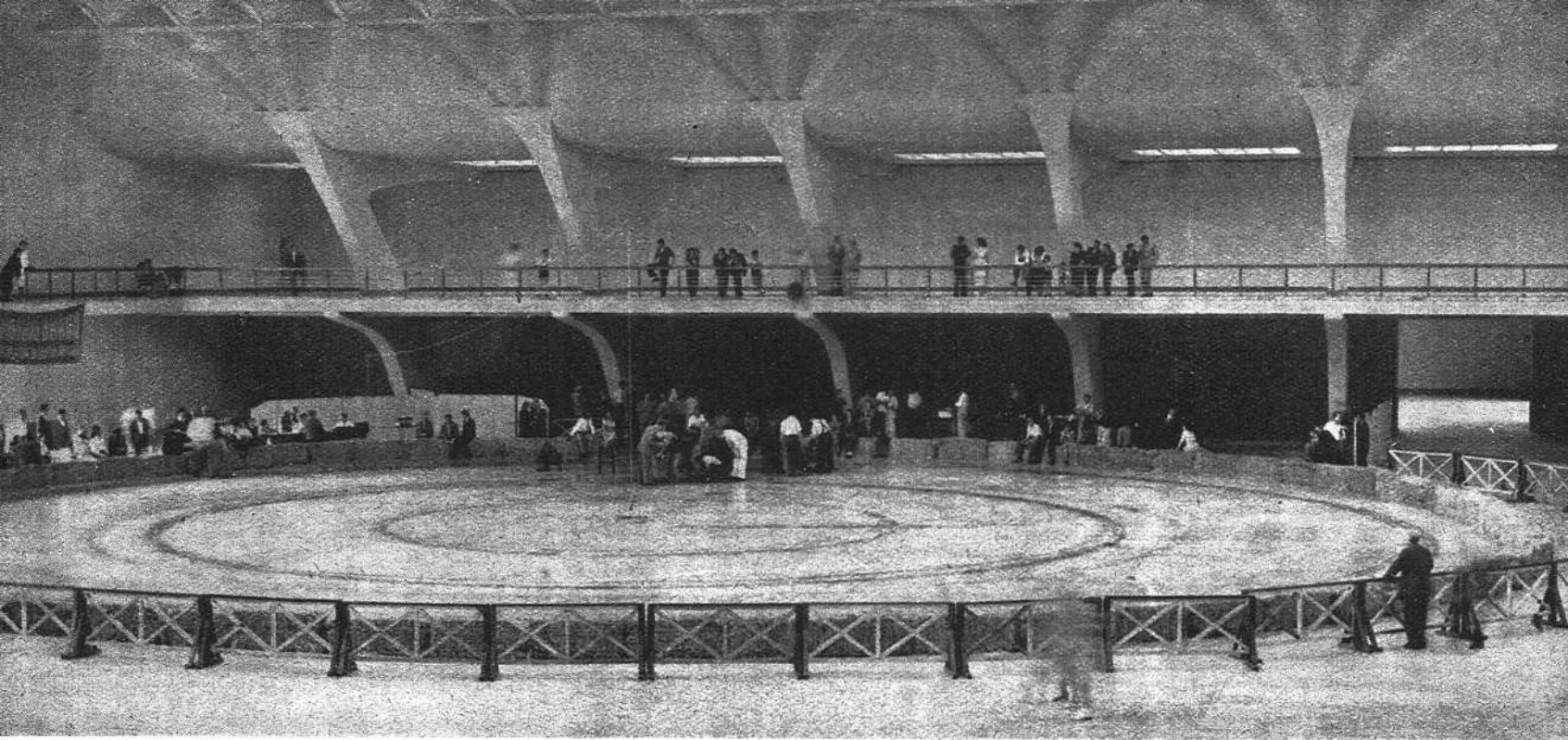
Aeromicrosport

Carbonera (Trevise)

presenterà in questo spazio, dal prossimo numero, i suoi prodotti.

Questo sarà il suo biglietto da visita per i vecchi e nuovi clienti.

Chiedete il nuovo listino illustrato inviando L. 40



CAMPIONATO AUTOMODELLI

Seconda prova - Torino - Palazzo delle Esposizioni - 1° luglio 1951

Il continuo miglioramento dei primati nazionali dimostra abbastanza chiaramente come in netto miglioramento sia la situazione dell'automodellismo italiano. In meno di due mesi, nel corso di tre competizioni, sono stati abbassati quasi tutti i primati, spesso con scarti veramente rimarchevoli. Ciò sta a significare che l'automodellismo progredisce, mentre le altre branche modellistiche stanno lì a guardare. E se continuiamo di questo passo, possiamo anche augurarci di arrivare ben presto a toccare i risultati ottenuti dai nostri colleghi d'oltre oceano. Dispiace soltanto che, almeno nelle medie e grosse cilindrate, si sia ancora costretti a ricorrere ai motori americani, la cui superiorità è tutt'ora indiscussa.

Anche il numero delle macchine partecipanti può essere considerato soddisfacente: ben 45 erano i concorrenti giunti

a Torino, il 1° luglio, per disputare questa interessantissima competizione sulla pista del Palazzo delle Esposizioni al Valentino. Sei erano le scuderie rappresentate, e precisamente: Felix, Milano, Alfa Romeo, tutti di Milano, Olivetti di Ivrea, Cif lingotto di Torino, e Dorica di Ancona.

Il locale, amplissimo e dal fondo perfettamente levigato, si sarebbe anche prestato ottimamente per accogliere un folto pubblico, qualora questo fosse stato richiamato in qualche modo, per mezzo di manifesti murali, di avvisi sui giornali, ecc. Ma mentre in tutti gli altri sensi la gara non ha lasciato affatto a desiderare, qui poco o nulla è stato fatto. Il vasto loggione, donde si poteva seguire comodamente lo svolgimento di tutta la competizione, avrà ospitato, al massimo, un centinaio di persone, durante tutta la

giornata. Ecco sfumata una magnifica occasione per fare della buona pubblicità in favore dell'automodellismo. Il locale centralissimo, la giornata favorevole, il buon numero dei concorrenti e l'andamento della gara fornivano ottimi spunti per una sapiente operazione propagandistica. E invece, niente di tutto questo.

La classe A, come sempre misera nel numero dei concorrenti, i quali poi hanno modelli che fanno regolarmente le bizze salvo qualche rara eccezione. E' questo il caso della macchina di Felix Riva il quale, alla seconda prova, ha migliorato il proprio stesso primato di ben 13 km. circa, portandolo cioè alla media oraria

(In alto): una veduta del magnifico salone delle Esposizioni al Valentino, dove si è svolta la gara. (In basso): lo schieramento degli automodelli all'inizio della competizione

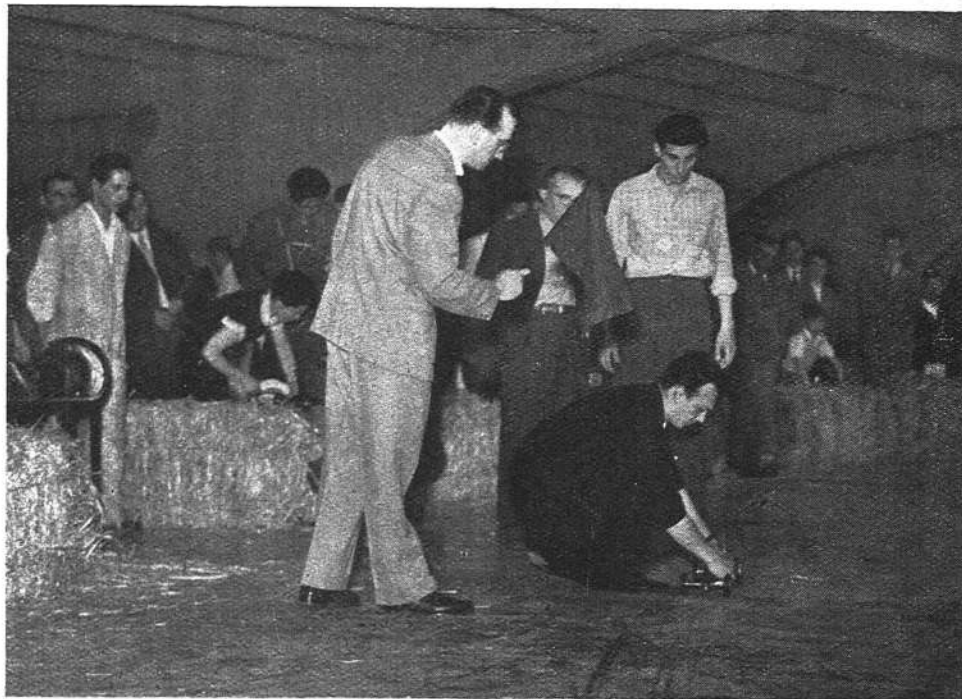


di 89,999 su base m. 250. Si tratta dell'unica macchina che in questa classe ha effettuato tutti i lanci. Di dimensioni veramente minuscole, montava un G. 20 ad incandescenza da 2,5 cc., motore che si è dimostrato di gran lunga superiore ai suoi rivali, permettendo a Riva di vincere col punteggio pieno: egli, infatti, era riuscito primo nelle tre prove. Al secondo posto troviamo Benaglio, con il nuovo M.T. 247 ad incandescenza il quale è stato però handicappato dalla perdita del primo lancio.

Come al solito, la classe B (motori da 2,5 a 5 cc.) è stata la più numerosa. Il motore più comunemente impiegato in questa classe era il Dooling 29: su 18 concorrenti, ben 11 avevano appunto quel motore che oggi, praticamente, non ha rivali, nè in Italia, nè all'estero.

Ci si attendeva in questa gara un accanito duello fra Conte e Casanova, dato che quest'ultimo avrebbe tentato in tutti i modi di strappare al torinese quel primato di cui era stato privato pochi giorni prima, ad Ivrea. Il duello infatti c'è stato: i primati di classe sono stati abbassati più volte. Iniziava Conte, con una « Victory » tipo Gran Premio, il quale migliorava il suo stesso primato portandolo a 109,090 orari. Rispondeva Casanova, con una bellissima corsa a 113,207, applauditissimo: la sua macchina, insieme alla elevata velocità, aveva dimostrato doti eccezionali di regolarità e stabilità. Ma la storia non finisce qui, anzi qui incomincia. Conte ritenta: 112,500. Poi dà di piglio ad un'altra macchina che nel primo lancio gli aveva dato un risultato mediocre, con soli 80 orari. Stavolta, però, la velocità è ben più elevata, tanto elevata che il primato di Casanova è caduto: sono 115,384. L'anconitano ribatte, migliora animato e la vittoria di categoria sono nelle cora ottenendo 113,924, ma ormai il primati di Conte.

Alle spalle di questi due « assi » premeva Leutzingher il quale, dopo aver effettuato i primi lanci a 104 e 105 circa, ottiene il suo miglior tempo al 3, segnando



do 111,111. Ma i primi due sono ben più in là, ormai irraggiungibili. Inutile aggiungere che i motori montati da Conte, Casanova e Leutzingher erano dei Dooling 29. Notiamo ancora che la media migliore ottenuta con un motore di costruzione nazionale è rappresentata dagli 83,333 di Broglia, il quale montava un ottimo G. 19 ad incandescenza.

Passiamo ora alla classe C, quella che ha offerto allo scarso pubblico ed ai numerosi concorrenti le più grandi emozioni della giornata. Anche qui la lotta si è ben presto ristretta fra Dooling 61 e Mc C Coy 60. Inoltre, mentre nella classe B abbiamo assistito ad un interessante duello fra due concorrenti, qui assisteremo ad

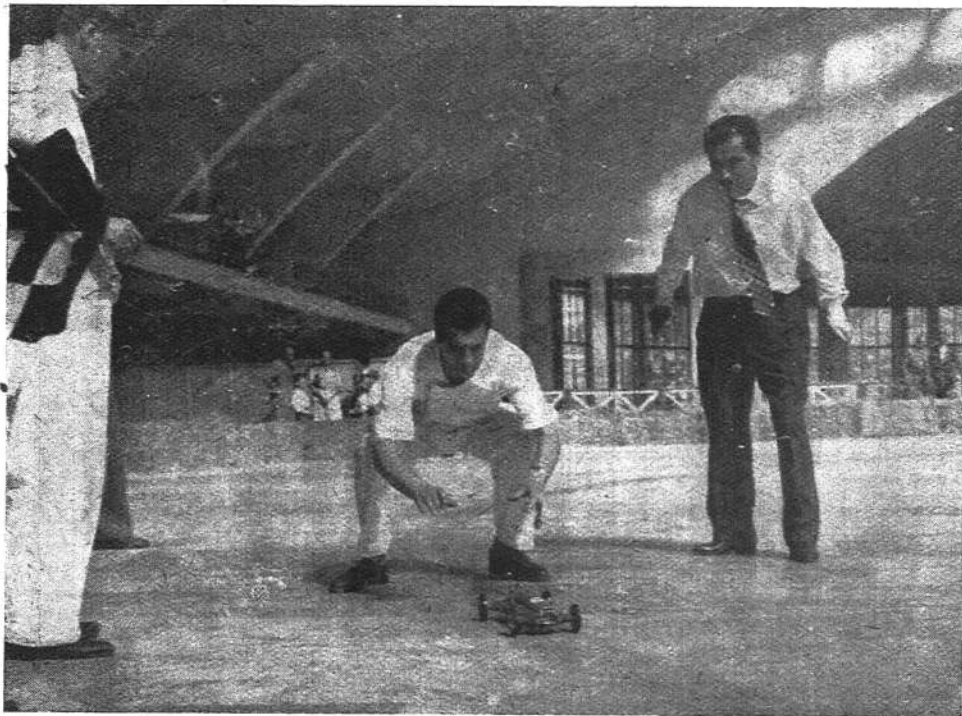
un emozionantissimo « serrate » a cinque. Ma andiamo per ordine.

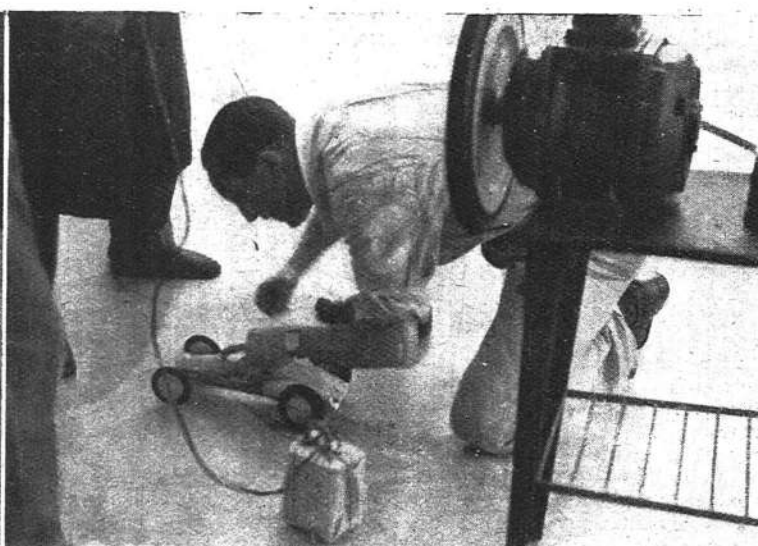
Sin dal primo lancio le medie non sembravano troppo elevate: c'era perfino qualche tipo in vena di scherzi, concorrente nella classe B, il quale andava dicendo che la prossima volta avrebbe corso con la stessa macchina anche nella C! E non aveva poi tutti i torti, perchè alla fine del primo lancio il miglior tempo era quello ottenuto da Fanoli con 113,207, seguito da Rozzi con 107,784! Non c'era da stare molto allegri. Tuttavia le sorprese non tardavano a giungere. La sorpresa, per il vero, era rappresentata soprattutto dal 2. lancio di Castelbarco con la vettura Dooling originale: 124,567. Il primato ottenuto dall'ing. Rozzi ad Ivrea era crollato, sia pure per poco. Anche Clerici aveva ottenuto un buon 120 spaccati, mentre Carugati segnava 110 e rotti e mentre Fanoli scendeva a 106.

Senza volerlo, abbiamo fatto i nomi di coloro che alla fine del 2. lancio, trovandosi in una ristretta cerchia di punti, avevano pressochè identiche possibilità di vittoria: Fanoli (punti 569), Carugati (394), Castelbarco (400), Rozzi (427) e, un pò staccato, ma non certo fuori combattimento, Clerici (300). Non è difficile comprendere quanto facessero gola i 400 punti che rappresentano la dote del primo classificato nella terza prova.

Tanto facevano gola, quei punti, che abbiamo potuto assistere ad una vera e propria « corsa al nitrometano ». Non si sapeva più a quale strattagemma ricorrere, a quale santo votarsi; ed allora, sotto a modificare miscele, a confabulare in segreto. « Ma è troppo, il 60%... » « Dài, che va bene. E poi, tentiamo... » discorsi di questo genere afferravamo in quell'atmosfera arroventata.

(In alto): Fanoli, vincitore della classe « C », si accinge ad abbandonare il suo modello. Maina funge da mossiere, Ferrari osserva. (A sinistra): Franco Conte alla partenza della sua « Victory », la macchina che ha più volte migliorato il primato nazionale classe « B »





Ma quei poverini si beavano nell'illusione che il nitrometano avrebbe potuto compiere chissà quale miracolo. Invece... la media migliore era ottenuta da Carugati, che marciava a 104,956. Un pò troppo poco, per la verità! Fanoli segnava 99,722. Rozzi addirittura 80,717, gli altri neppure riuscivano a partire e tanto meno a compiere la base prescritta. La macchina di Castelbarco partiva dopo che il tempo regolamentare era scaduto e la prova (km.h 94,240) non veniva giustamente presa in considerazione. In tal modo, Fanoli si era aggiudicato la vittoria, dopo che gli altri avevano dovuto cedere per aver troppo chiesto. Motori resi instabili dall'alterazione delle miscele, dall'aggiunta in proporzione esagerata di quel micidiale ingrediente che è il nitrometano il quale, se usato sapientemente, può dare risultati sorprendenti, ma se invece viene buttato giù così, senza misericordia (con quel che costa, poi!), come è avvenuto a Torino, è da attendersi tutto fuori che delle piacevoli sorprese.

Alla sera l'aria del locale era divenuta irrespirabile, tanto era impregnata di gas combustibili ed ammorbanti esalazioni di miscele. La giuria si accingeva a compiere l'ultima fatica, per completare le classifiche in base ai tempi che, con encomiabile precisione, erano stati rilevati dai cronometristi ufficiali sigg. ing. Zizi Pozzi e rag. Vitalini, per mezzo del consueto impianto di cronometraggio elettrico. Poi, finalmente, proclamazione dei vincitori, consegna di vistosi premi in coppe, targhe, oggetti e... bustarelle!

GIAMPIERO JANNI

CLASSIFICHE UFFICIALI

Classe A:

1) RIVA Felice (Felix) p. 1.200 (vel. 65,853 — 79,999 — 72,973); 2) BENAGLIO Elia (Alfa Romeo) p. 600, (motore M.T. 47 (64,285 — 48,868); 3) DURANTI Galileo (Dorica) p. 469, motore Osam 2500 (33,540 — 43,037); 4) DOSSENA Enzo (Alfa Romeo) p. 225, motore G. 20 (60,000). N. p. Bonetto Emilio (Alfa Romeo).

Classe B:

1) CONTE Franco (Felix) p. 927 (vel. 80,000 — 115,384 — 114,6493; motore Dooling 29; 2) CASANOVA Piero (Dorica) punti 769, motore Dooling 29 (92,783 — 113,207 — 113,934); 3) LEUTZINGER Arturo (Olivetti) p. 694, mot. Dooling 29 (104, 651 — 103,448 — 111,111); 4) PREDÀ Mario (Milano) p. 296, mot. Dooling 29 (87,804 — 89,109); 5) GENAGLIO Mario (Alfa Romeo) p. 237, mot. Testa Rossa (67,669 — 75,630 — 67,164); 6) CIRANI (Milano) punti 225, mot. Dooling 29 (97,836); 7) BROGLIA (isol.) p. 222, mot. G 19 (83,333 — 82,568); 8) MIRETTI Adriano (CIF Lingotto) p. 135, mot. Dooling 29 (68,965 — 59,016); 9) MORANDI Giuseppe (Olivetti) p. 115, mot. Dooling 29 (51,724 — 67,924 — 46,997); 10) MANCINELLI Elso (Dorica) p. 105, mot. Testa Rossa (59,210 — 44,544 — 52,173); 11) BENAGLIO Battista (Alfa Romeo) p. 83, mot. Teseta Rossa (52,631); 12) BRIANZOLI (Milano) p. 71, mot. M.T. 480 (63,829); 13) RIVA Felice (Felix) p. 40, mot. Dooling 29 (59,016). Non partiti: Frison Luciano (Alfa Romeo), Be-

nazzi Bruno (Alfa Romeo), Bonetto Emilio (Alfa Romeo), Bordignon Abramo (Milano).

CLASSE C:

1) FANOLI Mario (Milano) p. 827, mot. Dooling 61 (113,207 — 106,508 — 99,722); 2) CARUGATI Vitaliano (Milano) p. 794, mot. Mc Coy 60 (72,874 — 110,091 — 104,956); 3) ROZZI Piero (Olivetti) punti 596, mot. Dooling 61 (107,784 — 106,824 — 80,717); 4) CASTELBARCO C.te Aldrigo (Milano) p. 400, mot. Dooling 61 (124,567); 5) SARDINO Giulio (Olivetti) p. 320, mot. Pantera (96,256 — 96,744); 6) ENRICO Bena (CIF Lingotto) p. 318, mot. Elia 10 (84,112 — 77,586 — 58,823); 7) CLERICI Gustavo (Milano) p. 300, mot. Mc Coy 60 (120,00); 8) BIANCO Memore (Olivetti) p. 252, mot. Pantera 10 (72,727 — 67,164 — 80,536); 9) BINDI Mauro (Olivetti) p. 222, mot. Pantera 10 (83,720 — 86,538); 10) PITTATORE (isolato) p. 71, mot. Penna 10 (85,308); 11) MANCINI Filippo (Milano) G. 17, p. 71 (77,753).

Classifica assoluta squadre:

1) Scuderia SMILANO, punti 964; 2) Scuderia FELIX, p. 813; 3) ALFA ROMEO, p. 618; 4) OLIVETTI, p. 617; 5) DORICA, p. 555; 6) CIF Lingotto, p. 148.

(In alto, da sinistra): La scuderia «Felix» - Casanova ha appena messo in moto il suo «Dooling 29»; si notino l'avviatore elettrico e le batterie di accensione. Franco Conte mostra la velocità ottenuta nel primo lancio: poi migliorerà ancora - Lo schieramento dei concorrenti con le macchine. (Foto Janni)

PANORAMA COMPARATO DEI RISULTATI ITALIANI AL 1° LUGLIO 1951

dell' Ing. FRANCESCO CLERICI

E' interessante fare il punto, a chiusura del primo ciclo di manifestazioni estive automodellistiche del 1951, sulle velocità raggiunte in questi primi mesi di attività del 1951 e di confrontarle sia con i record italiani del 1950, che con i primati inglesi a tutto il maggio 1951 (purtroppo non abbiamo notizie nè dei risultati americani, nè di quelli francesi o svedesi).

Riportiamo nella tabella i primati italiani del 1950 e quelli del 1951 confrontandoli direttamente con quelli inglesi, anche se su base diversa (le velocità inglesi in miglia/h sono state trasformate in km/h ed arrotondate, come sono state arrotondate pure le velocità italiane).

Le considerazioni che, ad una prima analisi, si possono trarre sono:

1) nella categoria 2,5 cc. il confronto è pressochè impossibile perchè finora sono state disputate in Italia due sole gare ed entrambi con 3-4 concorrenti. Occorre attendere che ci sia una maggiore diffusione della categoria. E' comunque interessante notare che il record italiano di Felice Riva è stato ottenuto con un G. 20, cioè con un motore di concezione e costruzione italiana;

2) nella categoria 5 cc. il divario esistente sui piccoli percorsi (sull'ordine del



Il conte Carlo Biscaretti di Ruffia si intrattiene con alcuni esponenti dell'automodellismo nazionale; interessandosi vivamente ai problemi della specialità. Alla sua destra è Clerici, il presidente dell'AMSCI, a sinistra Fanoli

20-30%) viene addirittura annullato sulle lunghe distanze in cui l'Alfetta di Elia Benaglio con un Testa Rossa ad autoaccensione si impone con uno scarto abbastanza sentito;

3) nella categoria 10 cc. la differenza è tuttora notevole, ed è forse questo il punto debole dell'automodellismo italiano. Progressi indubbi si faranno allorchè i primati saranno stabiliti con il cavo adatto anzichè come finora con un cavo da gara di prudenziale notevole sezione.

L'ottimismo ci può essere consentito visto il crescente diffondersi dell'automodellismo, ed il continuo miglioramento dei record nazionali, e se dovessimo az-

zardarci nelle previsioni, potremmo così sintetizzarle: alla fine della stagione 1951 fra i risultati inglesi e quelli italiani, nelle categorie 2,5 e 5 non dovrebbe esserci un divario maggiore del 10-20%. Lo stesso divario dovrebbe intercorrere anche sulle lunghe distanze della categoria 10 cc., mentre sarebbe già un ottimo risultato che qualche italiano raggiungesse i 150 km/h nelle 10 cc. sul chilometro ».

La conferma alle previsioni la potremo avere solo ad attività concluso e l'appuntamento è quindi per il novembre del 1951.

ING. FRANCESCO CLERICI

PRIMATI ITALIANI				PRIMATI INGLESI			
BASE	ANNO 1950	ANNO 1951		BASE	ANNO 1951		
Classe A							
250 m	—	Riva Felice	80, km/h	¼ miglio	Buck	110 km/h	
500 m	—	—	—	½ »	Snelling	116 »	
1000 m	—	—	—	1 »	Snelling	117 »	
5000 m	—	—	—	5 »	Buck	73 »	
10000 m	—	—	—	10 »	Buck	73 »	
Classe B							
250 m	—	Conte Franco	109 km/h	¼ miglio	Moore	148 km/h	
500 m	—	Conte Franco	115 km/h	½ »	Moore	138 »	
1000 m	Conte Franco	65, km/h	Leuzinger Arturo	1 »	Catchpole	128 »	
5000 m	—	—	Benaglio Elia	5 »	Stoke	64 »	
10000 m	Benaglio Elia	73 km/h	Benaglio Elia	10 »	Stoke	49 »	
Classe C							
250 m	—	—	—	¼ miglio	Moore	193 km/h	
500 m	—	Clerici Gustavo	125	½ »	Garrod	186 »	
1000 m	Castelbarco Luigi	116	Castelbarco Luigi	1 »	Buck	161 »	
5000 m	—	—	—	5 »	Moore	106 »	
10000 m	—	—	—	10 »	Chiltern	87 »	

IL SEGNALAMENTO FERROVIARIO

SEGNALI SEMAFORICI E LUMINOSI

Prima di illustrare la costruzione di qualche tipo di semaforo, l'ing. Enzo Palmentola, che è un tecnico approfondito in materia ferroviaria, ha creduto opportuno illustrare ai lettori le caratteristiche e la funzione dei vari tipi di semafori comunemente impiegati

Ho con questa rubrica il preciso intento di illustrare ai lettori il complesso organico del segnalamento ferroviario, spiegandone, oltre al concetto di funzionamento, anche i particolari sistemi usati nel tempo in relazione alle crescenti esigenze del traffico, fino al raggiungimento del moderno segnalamento. Questi segnali si classificano in «fissi» e «mobili». I segnali fissi, che si trovano lungo la linea o nelle stazioni, si distinguono in «segnali semaforici», «segnali luminosi», «indicatori di direzione», «segnali bassi». Inizierò con il trattare i segnali semaforici e luminosi corredando ogni trattazione con progetti e descrizioni adatti alla realizzazione di modelli funzionanti. Ma desidero che i modelli, realizzati attraverso i miei suggerimenti ed i disegni, riproducano con la maggiore fedeltà possibile quelli reali, anche se sarò costretto a ricorrere a particolari sotterfugi per raggiungere questo scopo.

I SEGNALI SEMAFORICI E LUMINOSI

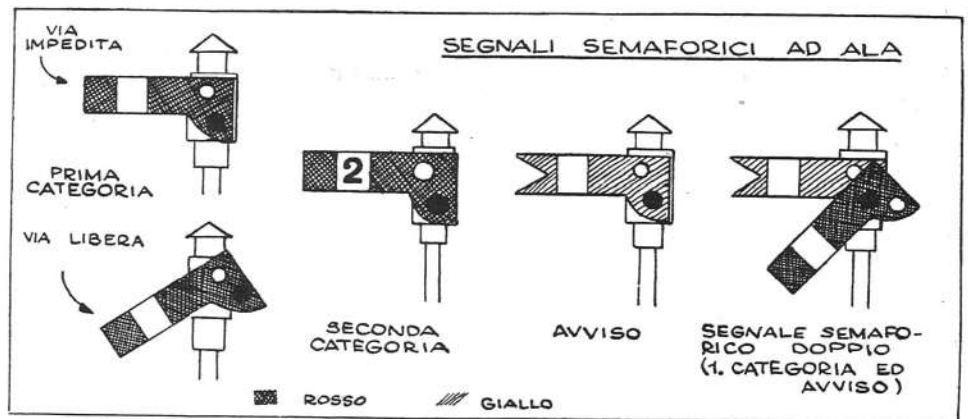
Sono gli organi più complessi della circolazione ferroviaria e fanno parte del cervello che controlla e regola il movimento di ogni singolo convoglio adeguandone le condizioni di marcia alle permissioni dei binari, sia come indipendenza che armamento. Questi segnali sono rispettati dai macchinisti con assoluta rigosità, dato che il non osservare le loro indicazioni rappresenterebbe una sicura catastrofe. E' dal regolare funzionamento di questi organi, delicati e costantemente attivi, che dipende l'incolumità e la sicurezza dei convogli stessi. Si può, senza tema di esagerare, affermare che è stato possibile raggiungere alte velocità (quelle cui sono spinti i treni moderni), ed aumentare il numero dei convogli in circolazione su uno stesso tronco di binario, in quanto si è giunti alla realizzazione del sistema di segnalazione oggi in atto sulle reti ferroviarie. Inoltre la complessità e la perfezione di questi impianti di segnalazione sono la

prova evidente di quali studi abbia formato oggetto questo sistema di segnalazione e di quello che la tecnica ha dovuto escogitare per conseguire un risultato che ormai si può definire perfetto, cui hanno collaborato tutti gli Stati, allo scopo di renderlo rapido, preciso e sicuro a profitto del traffico e delle comunicazioni ferroviarie.

Uno dei primi sistemi di segnalamento in uso nelle Ferrovie Italiane era il «disco girevole» che, montato su apposita colonnina, segnalava l'indipendenza della linea a seconda della posizione assunta dal disco stesso. Il disco posto trasversalmente al senso di marcia del treno (fronte binario) indicava via impedita; il disco parallelo all'asse simmetrico del binario (lungo binario) indicava la via libera. Di notte questo disco era munito di apposita lanterna ad olio che veniva collocata nella parte posteriore di esso ed in corrispon-

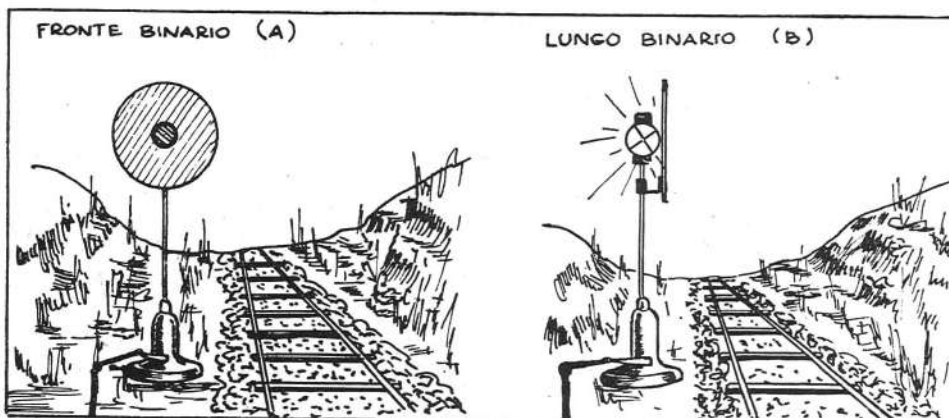
mano, ed era effettuato sul posto da un incaricato. Successivamente, aumentando le esigenze di esercizio, i sistemi di segnalamento si perfezionarono consentendo l'azionamento dei segnali dalle stazioni o da appositi posti che vennero chiamati «di blocco»; fino ad arrivare ai nostri giorni in cui i treni stessi azionano i segnali al loro ingresso nella sezione semaforica, proteggendosi opportunamente durante il loro viaggiare. Due treni possono così essere istradati sullo stesso binario, ma non potranno mai raggiungersi dato che fra essi vi sarà sempre una sezione semaforica a protezione.

Dal disco rotante si giunge così, ben presto, al sistema di segnale «ad ala», usato per moltissimi anni ed ancora in funzione su alcune linee italiane ed in molti paesi del Nord Europa. La loro struttura è costituita da un albero verticale che porta alla sinistra, rispetto



denza del suo centro. Si otteneva così che quando era disposto a via impedita emetteva luce rossa, data la presenza di un filtro rosso montato al centro del disco appositamente forato. A via libera, invece, la rotazione del disco scopriva la lanterna la quale irradiava così, nella direzione della provenienza del treno, la sua luce bianca che successivamente, per mezzo di un apposito filtro, venne tramutata in luce verde. L'azionamento di questo disco, in un primo tempo, avveniva a

alla direzione dei treni cui il segnale dà il comando, un'«ala» che può assumere due posizioni ben definite: una orizzontale (via impedita) detta comunemente segnale chiuso, e l'altra inclinata verso il basso di circa 45° (via libera) detta comunemente segnale aperto; sull'albero di sostegno è montata una lanterna che viene accesa di notte affinché proietti verso il treno luci diverse a seconda della posizione assunta dall'ala stessa. L'azionamento di questa ala si ottiene a mezzo di una corda metallica (tirante) che congiunge l'ala del segnale al posto di blocco, permettendo così il comando meccanico a distanza. Le due posizioni sono garantite da una leva a contrappeso che evita le posizioni ambigue, mentre il congegno è studiato il modo che, nel caso di mancato funzionamento del tirante stesso o del suo logorio, la posizione assunta dall'ala sia sempre quella orizzontale: via impedita. In tal caso il macchinista, dopo aver fatto trascorrere il tempo regolamentare, provvederà comunque a stabilire contatto con la stazione che comanda tale segnale, informandosi sulle ragioni del prolungato «chiuso», ottenendo, eventualmente, l'autorizzazione a proseguire contrariamente alla indicazione del semaforo. A tale scopo sono collocati, in prossimità dei se-



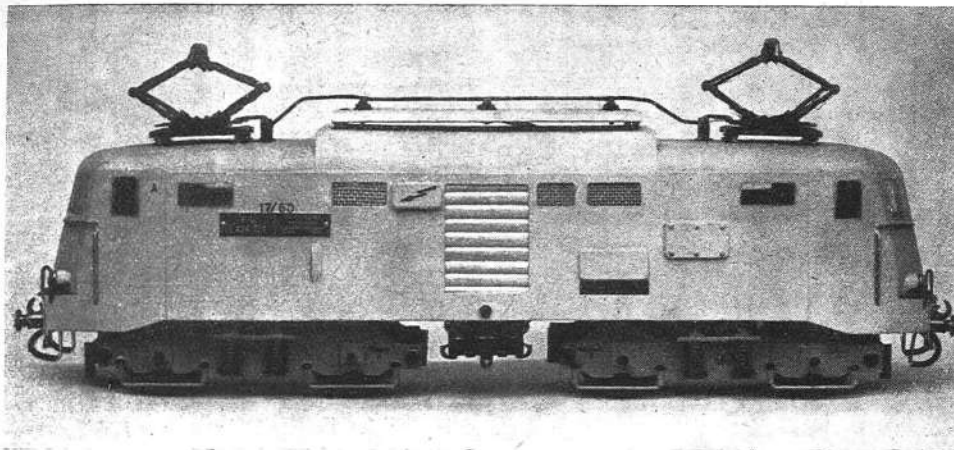
gnali, piccoli caselli aventi dipinti sulle fiancate, in nero sul bianco, delle grandi «T» ad indicare la presenza di un apparecchio telefonico, capace di stabilire il collegamento con le stazioni limitrofe.

Questi segnali ad ala, che rientrano nella categoria dei segnali semaforici, possono essere di prima o seconda categoria o di avviso. Il semaforo di prima categoria ha la faccia della sua ala rettangolare, dipinta in rosso (faccia rivolta ai treni che comanda) con una striscia bianca verticale al centro dell'ala. La lanterna montata su di essa, di notte, proietta luce rossa quando l'ala è in posizione di via impedita (orizzontale), luce verde quando l'ala è in posizione di via libera (inclinata verso il basso).

Il semaforo di seconda categoria è identico a quello precedente, con la sola differenza che sulla striscia bianca è indicato il numero 2. Il semaforo di avviso, invece, ha struttura identica ai precedenti, con la differenza che la sua ala ha l'estremità forgiata a coda di pesce e la faccia (rivolta ai treni che comanda) dipinta in giallo con una striscia verticale bianca. La sua lanterna, di notte, proietta luce gialla o verde a seconda che l'ala sia disposta orizzontalmente o inclinata verso il basso.

Dalla parte opposta a quella cui comandano, i segnali semaforici mostrano, di giorno, l'ala dipinta in bianco con una striscia verticale nera, di notte le loro lanterne emettono luci violette o bianche relativamente alla posizione della loro ala. Il colore rosso fu scelto come via impedita in quanto, sin da tempo molto remoto, sta ad indicare il pericolo, mentre la scelta del verde e del giallo va ricercata in ragioni ottiche, in relazione anche alle distanze raggiunte da questi colori.

Per chiarire la differenza delle categorie di segnali, aggiungo che i segnali di prima categoria sono quelli posti in precedenza immediata del punto protetto e che, quando indicano via impedita, non possono essere oltrepassati dai treni, i quali sono tenuti ad arrestarsi qualche metro prima del semaforo stesso. I segnali di avviso sono quelli posti prima dei segnali di 1. categoria e ad una conveniente distanza da essi per indicare al macchinista la segnalazione del prossimo segnale di 1. categoria, affinché egli possa adeguare la velocità del convoglio alle esigenze del caso. Se il macchinista troverà il segnale d'avviso chiuso provvederà cioè a rallentare la corsa del treno poiché sa che, oltrepassando questo semaforo, troverà quello di 1. categoria in posizione di via impedita. Può tuttavia accadere che un attimo dopo la luce venga a cambiare, il semaforo di 1. darà via libera; in tale caso il macchinista riprenderà la corsa. Se, invece, troverà il se-



UNA BELLA RIPRODUZIONE DELLA E. 424 IN SCALA 1/32 (I)

Un appassionato lettore di «MODELLISMO», il sig. Ermanno Terragni di Milano, ha realizzato questa perfetta riproduzione della nuova «E. 424», la locomotiva a quattro assi motori adatta alte velocità ed alla circolazione per linee acclivi con curve di piccolo raggio. Il modello è stato realizzato in lamierino d'ottone da 5/10 saldato a stagno I particolari (quali finestre, prese d'aria, saracinesche), vengono ricavati per mezzo del seghetto da traforo. La trazione è data da un motore da 75 watt alimentato a 20 volta che sviluppa 2500 giri al minuto primo. Il motore prende corrente sia dai pantografi che da due pattini striscianti (per usare eventualmente la terza rotaia). Tutti gli assi sono montati su cuscinetti a sfere. Il modello è dotato di luce bianca e rossa, a seconda del senso di marcia, il cui invertimento è dato da un relais a sovratensione. La lunghezza fra i respingenti è di mm. 480, peso gr. 3800, scartamento «I» in scala 1/32

gnale di avviso aperto procederà senza rallentare, poiché questa segnalazione indicherà che il semaforo di 1. categoria è disposto a via libera. I semafori sono preceduti da alcuni paletti (sulle linee elettrificate si fa uso dei pali di sostegno della rete aerea) verniciati a fasce bianche e nere, in posizione orizzontale per i segnali di 1. categoria, inclinati per i semafori di avviso; il macchinista è così in grado di sapere quale semaforo incontrerà.

I segnali di seconda categoria sono quelli che vengono posti in precedenza del punto protetto ma ad una distanza maggiore di quelli di 1. categoria: ciò allo scopo di permettere al treno di ricoverarsi oltre il segnale ma in modo da non impegnare il punto protetto, arrestandosi con la coda subito dopo il semaforo. Pur essendo giunti ad un sistema che già possedeva enormi vantaggi rispetto ai segnali primitivi, gli studiosi non si sono arrestati qui, ma sono giunti ai segnali luminosi, perfezione ammirevole della tecnica moderna.

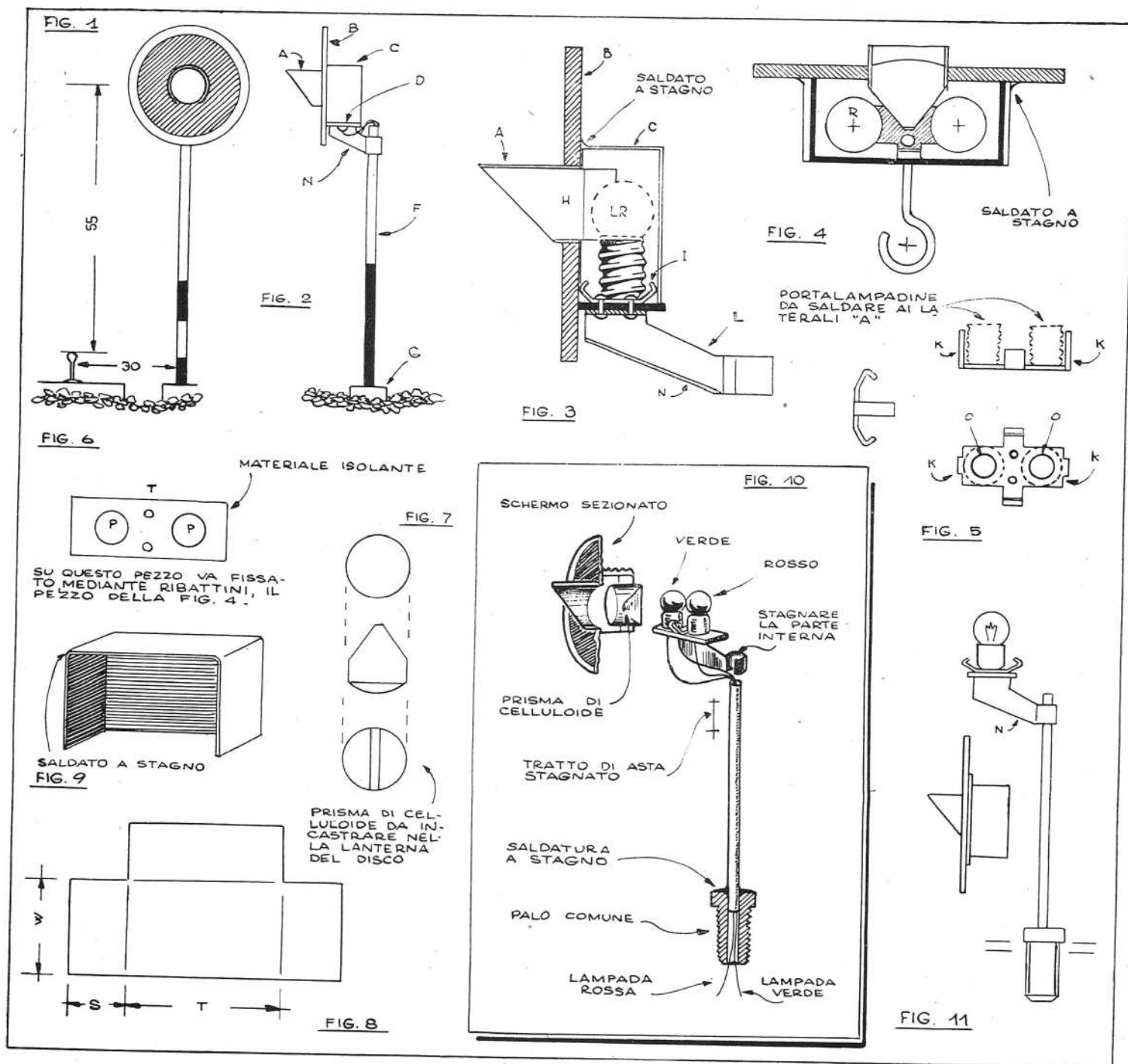
I segnali luminosi danno le segnalazioni a mezzo di luci sia di giorno che di notte e sono costituiti da fanali speciali applicati ad uno schermo dipinto in nero. Sono muniti di speciali lenti atte a proiettare le loro luci a grande distanza onde ottenere una ottima visibilità delle segnalazioni, anche di giorno; ed a tale scopo

le lenti sono protette dai raggi solari per mezzo di appositi parasole (cuffie para-fuoco) fissati agli schermi e da essi sporgenti. Tra le lenti ed i fanali sono interposti dei filtri colorati rotanti, costituiti dai tre colori fondamentali del segnalamento ferroviario: rosso, verde e giallo. Questi filtri sono azionati da appositi apparati elettrici rotanti che provvedono ad interporre l'uno o l'altro a seconda dell'impulso ricevuto. Il loro azionamento è effettuato a mezzo di comandi elettrici dalle cabine di blocco cui i segnali sono collegati per mezzo di appositi conduttori. Il sincronismo fra gli apparati elettrici rotanti ed i filtri colorati è creato in modo che, in assenza di sollecitazione elettrica, i filtri interposti fra lenti e fanali siano sempre rossi. Se però il macchinista troverà uno di questi segnali spenti deve ritenere che esso indica via impedita e si fermerà giacché, quando lo spegnimento è voluto (per ragioni tecniche, riparazioni, ecc.) a questo segnale saranno applicati speciali segnalatori che avviseranno il macchinista del voluto spegnimento del segnale, autorizzandolo a procedere nella marcia ma con velocità limitata a 30 km. orari, fino al raggiungimento del prossimo segnale o stazione. Questi segnali luminosi vanno man mano sostituendo quelli semaforici, dato che essi presentano il grande vantaggio di eliminare la trasmissione meccanica per il loro azionamento; le Ferrovie Italiane possono oggi vantare l'uso di segnali luminosi su tutte le principali linee, mentre è in programma l'estensione a tutta la rete ferroviaria. Tornerò nuovamente sull'argomento per illustrare dettagliatamente i vantaggi offerti da questi segnali fra i quali, meraviglioso, il sistema che consente ai convogli di autoprottegersi, eliminando l'opera dell'uomo in un servizio così delicato, permettendo inoltre il massimo sfruttamento dei binari di corsa.

Per quanti ci chiedono istruzioni sulle modalità per collaborare a Modelling, precisiamo che i disegni possono essere a matita, su qualsiasi tipo di carta, possibilmente più grandi della nostra pagina e completi di tutti i dettagli. Foto chiare, nitide, stampate su carta bianca lucida. Evitare gli sfondi confusi, fare in modo che il modello si distingua nei particolari. La descrizione deve trattare anche la costruzione del modello, ma soprattutto lo sviluppo subito dal progetto nelle varie fasi.

Tutto ciò vale sia per l'aeromodellismo che per l'auto ed i navi e trenomodellismo.

LA COLLABORAZIONE A MODELLISMO E' APERTA A TUTTI!



COSTRUZIONE DI UN MODELLO DI SEGNALE LUMINOSO

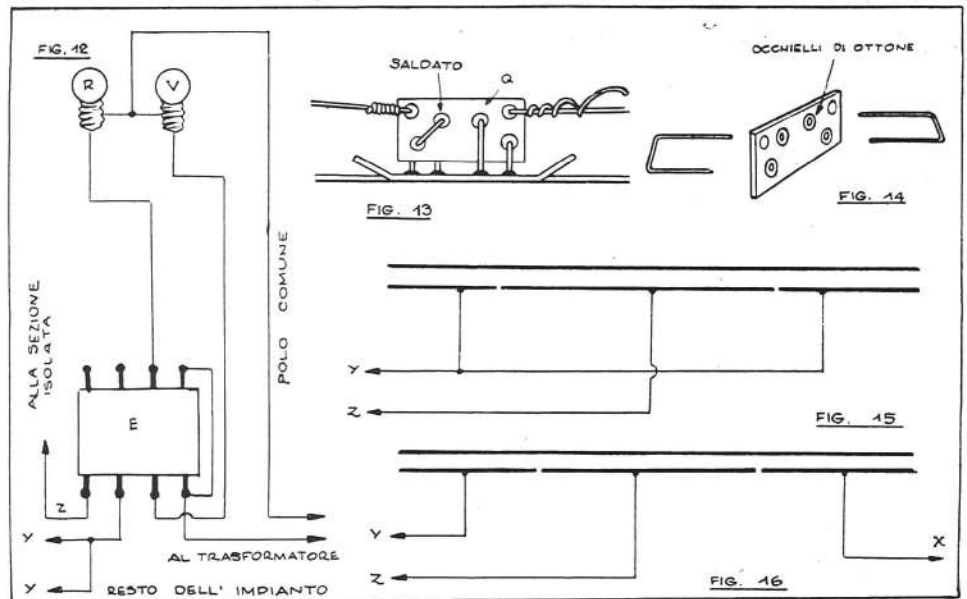
Giunto a questo punto illustrerò la costruzione di un segnale luminoso a due luci (figg. 1 e 2) che saranno rosso e verde, nella riproduzione di un segnale di prima categoria, giallo e verde nel caso di un segnale d'avviso. Data la facile realizzazione, resa chiara dagli stessi disegni, mi limiterò ad indicare il materiale occorrente e qualche accorgimento utile nella costruzione. Gli accenni fatti nelle proporzioni riguardano il supermodello «HO» e faccio presente che, per ricavare le dimensioni relative agli altri scartamenti, si procederà nel modo seguente: per il modello «O» si aumente-

ranno le misure dello schermo della metà in più di quelle descritte, mentre come lampadine possono anche essere usate quelle appresso indicate. La lunghezza del palo di sostegno, invece, seguirà le proporzioni della scala adottata.

Lo schermo «B» si può realizzare con una rondella di rame (reperibile presso qualsiasi ferramenta) della misura di mm. 18 di diametro esterno con relativo foro centrale che, di solito, ha un diametro di mm. 6. Il parafulco «A» può essere ricavato da un tubetto di ottone usato per le tendine da finestra incastrato nel foro della rondella e sagomato come da figura. Nel foro del parafulco si incastrerà il pezzo cuneiforme di figura 7. Alla parte posteriore dello schermo si salderà la scatola del fanale ricavandola da un lamierino di ottone, dello spessore di mil-

limetri 0,3, secondo le indicazioni delle figg. 3-4-8-9. Lo schermo è creato in modo che la asportazione ne risulti facile ogni qualvolta occorra sostituire la lampadina (figg. 10-11). Le misure della scatola S-T-W del fanale di fig. 8 debbono essere stabilite in relazione alle lampadine di cui si fa uso, rimanendo stabilito che per il supermodello «HO» è indispensabile l'uso di lampadine «micromignon» del voltaggio pari o superiore (non di molto) a quello disponibile all'uscita del trasformatore (a tale scopo si adatta benissimo quello usato per i campanelli). E' necessario che, fra le due lampadine, vi sia uno spazio sufficiente per alloggiare la coda cuneiforme del pezzo «H» di fig. 7 (come mostrano le figg. 3-4-10). I portalampada si fisseranno ai bracci «K» dei pezzi «I», mediante saldatura

(figg. 3-5-10-11), ricavati anch'essi da lamierino di ottone da 0,3. Prima di saldare i portalamпада al pezzo «I» si provvederà però a fissare questo su di una bassetta «D» di materiale isolante (bachelite, cartone, isolante doppio, ecc.) di cui alla fig. 6; la misura «T» sarà leggermente maggiore rispetto alla stessa della cassetta «C». La unione di questi pezzi si otterrà per mezzo di ribattini di alluminio da mm. 1 provvedendo a fissare, contemporaneamente, dalla parte opposta del pezzo «I», il supporto «N» (fig. 3) anch'esso ricavato dallo stesso lamierino di cui sopra. Con l'aiuto di una pinzetta a becchi quadri, al supporto «N» verrà fatto un angolare come da fig. 3. Al montaggio dei portalamпада ai bracci «K» del pezzo «I» si farà in modo che i loro contatti isolati inferiori capitino in corrispondenza dei fori «O» del detto pezzo, i quali, a loro volta, corrispondono con i fori «P» del pezzo isolante «D». Ai detti contatti isolati inferiori si salderanno rispettivamente un filo coperto e sufficientemente sottile da entrare, unitamente al secondo, nel tubetto «F» formante l'asta di sostegno del segnale. Qualora non si riuscisse a trovare in commercio un filo sufficientemente sottile e rispondente a tale scopo, lo si potrà ottenere usando del filo smaltato per avvolgimenti di trasformatore e ricoprendolo con del tubetto «sterling» acquistabile presso qualsiasi negozio di materiali radio. Questi conduttori, provenienti dai contatti isolati dei portalamпада, rappresentato dal pezzo «I» che, attraverso il sostegno «N», prenderà corrente dalla asta «F» alla cui base sarà stato saldato uno dei poli della alimentazione stessa. Quest'asta, per comodità di montaggio, può essere innestata in una boccia filettata esternamente e ad essa saldata. L'asta è formata da un pezzo di tubetto



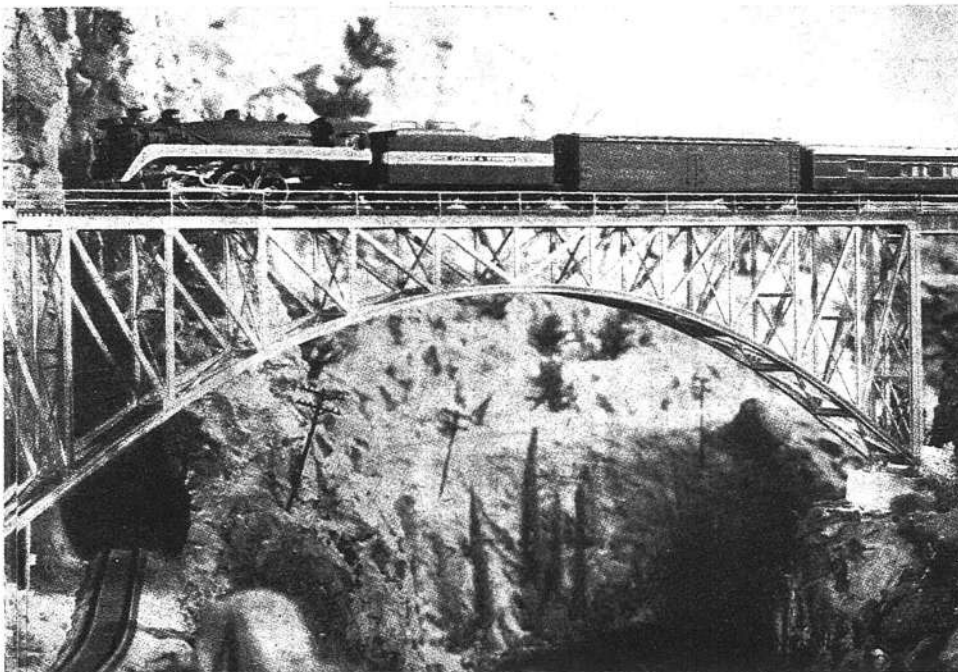
che per lo scartamento «HO» sarà di mm. 3 di diametro esterno (trovabile presso venditori di accessori per auto) alla cui estremità superiore si salderà il sostegno «N». E' utile stagnare prima del montaggio ogni pezzo soggetto a saldatura, in modo da facilitare poi la presa, e per ottenere delle saldature veramente perfette e pulite. I fili provenienti dai contatti isolati dei portalamпада raggiungeranno, attraverso il foro della asta «F», l'interruttore «E», e verranno saldati come da fig. 12 (anche questo interruttore rientra nel materiale radio); il conduttore «Z» va al tratto di rotaia, rete aerea o terza rotaia da isolare, mentre il conduttore «Y» è isolato al resto

dell'impianto (figg. 12-15). Il segnale che sarà montato al congiungimento di due tratti, alimentati da differenti trasformatori, avrà il conduttore «Z» accoppiato (attraverso l'interruttore «E») alla sezione protetta dal segnale stesso, al fine di disimpegnare la sezione in uscita non appena il treno sarà entrato nella sezione semaforica. Il conduttore che rappresenta il polo comune verrà saldato alla boccia «M» di cui alla fig. 10. Volendo montare sulla linea ferrata in miniatura un segnale di prima categoria con il rispettivo segnale di avviso, distanziandoli opportunamente, elettricamente potranno essere montati nel modo seguente: i conduttori singoli delle lampadine rossa e gialla si salderanno sullo stesso contatto dell'interruttore «E»; così anche le verdi. Le aste dei due segnali così sincronizzati verranno messe in contatto elettrico fra loro. Le figg. 13 e 14 mostrano il sezionamento di un filo aereo dove il pezzo «Q» è cartoncino bachelizzato su cui vengono praticati quattro fori inclinati come da figura, nei quali verranno ribattiti altrettanti occhietti di ottone (per «HO» da mm. 2) nei quali si introdurranno, in senso opposto fra loro, due pezzi di filo di alpacca a forma di «U» del diametro pari al foro interno degli occhietti e ad essi saldati. Si piegheranno quindi verso il basso e si taglieranno tutti sulla stessa lunghezza, rispetto al lato del settore di cartone verso il quale si sono piegati i fili suddetti; quindi i fili sezionali della rete verranno saldati, rispettivamente, ai gambi risultanti da ogni «U». Naturalmente, per realizzare un tratto semaforico, occorrono due degli isolatori precedentemente illustrati, montati a conveniente distanza fra loro. E' importante non dimenticare di curvare verso l'alto i terminali dei fili aerei risultanti nei punti dell'isolamento, come mostra la fig. 13.

Gli indicatori di direzione, i segnali bassi ed i segnali multipli verranno trattati in un prossima rubrica sul segnalamento ferroviario. Nel prossimo numero parleremo di locomotive a vapore e locomotori elettrici, corredando gli articoli con ampia documentazione fotografica.

Ing. ENZO PALMENTOLA

Il plastico ferroviario si presta a realizzazioni veramente suggestive. Osservare la bellezza di questo ponte, sospeso su di una voragine; in fondo alla voragine c'è un piccolo lago. Gli alberelli che crescono ai margini, i pali telegrafici piantati sull'orlo completano il quadro, rendendo perfetta l'immagine della natura selvaggia, di un tratto montagnoso ancora allo stato primitivo, dove l'uomo è passato soltanto per costruire quel ponte. Naturalmente si tratta di una realizzazione americana. (Da «Model Railroader»)



Le migliori pubblicazioni modellistiche inglesi sono ora
a Vs. completa disposizione

RIVISTE:

- « AEROMODELLER » mensile di aeromodellismo. 76 pagine L. 250
Abb. 12 numeri L. 2300
- « MODEL MAKER » mensile di automodellismo, treni-
modellismo, navimodellismo L. 300
Abb. 12 numeri L. 2900
- « Le modèle réduit de bateau » bimensile di navimodelli-
smo. Abbonamento annuale L. 700
- « Le modèle réduit d'avion » mensile di aeromodellismo.
Abbonamento annuale L. 1200
- « Modèle magazine » mensile di modellismo. Abbonamento
annuale L. 1200

MANUALI:

- « AEROMODELLER ANNUAL 1950 »
Rassegna, documentata e riccamente illustrata, delle
novità aeromodellistiche in campo interna-
zionale L. 950
- « CONTROL LINE MODEL AIRCRAFT »
Il più completo ed esauriente manuale, ampiamente
illustrato sui modelli telecomandati L. 950
- « RADIO CONTROL FOR MODELS »
L'ultimo trattato sul volo Radiocomandato, con sche-
mi degli apparecchi meglio riusciti L. 1100
- « MODEL CAR MANUAL »
Manuale pratico per la costruzione di numerosi au-
tomodelli, dal tipo più semplice, ai più progrediti
modelli da corsa L. 950
- « MOTOR RACING IN MINIATURE »
Rassegna dei migliori automodelli in campo inter-
nazionale L. 950
- « MODEL BOAT BOOK »
Quanto di meglio sia apparso fino ad oggi sul Navi-
modellismo L. 950
Inoltre tutte le migliori pubblicazioni internazionali
per il modellista.

Agente esclusivo per l'Italia: **CEIGA** Via Manin, 23 MILANO

SI CERCANO RIVENDITORI ZONE LIBERE

*Riuscirete ottimamente da soli se rammenterete sem-
pre che per costruire Modelli in « HO » vi è un solo vero
indirizzo utile ed un solo articolista*

LINSE TOSI

Via S. Stefano N. 11 (int.) - BOLOGNA 224

“MODELLI DI FERROVIE HO,”

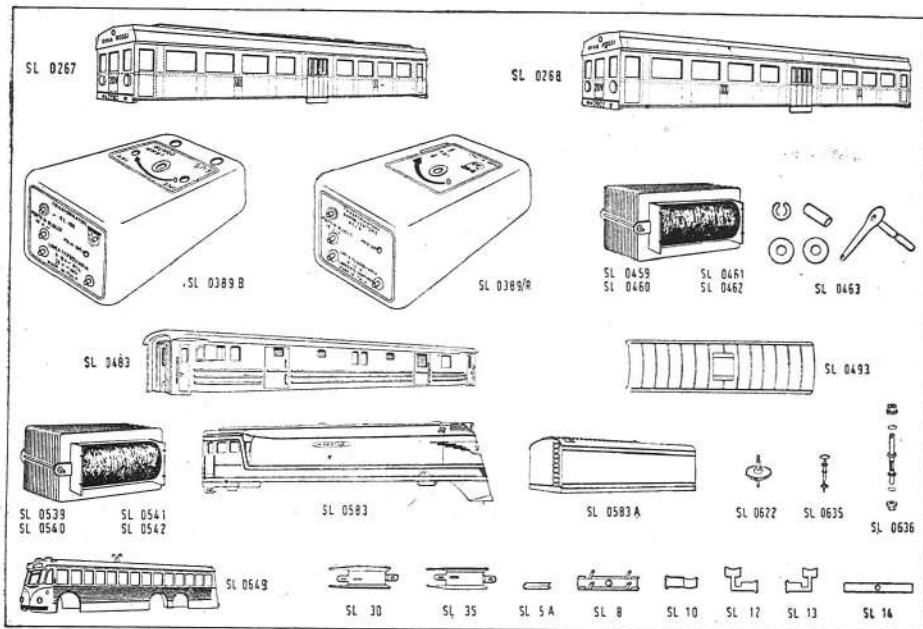
In preparazione: MODELLI DI FERROVIE HO -
I vol. - Capitoli 1° al 7° - oltre 400 figure

« il primo ed unico manuale per la costruzione ed il fun-
zionamento di modelli ferroviari in scala »

*“Un modellista
ai modellisti,”*

Prenotatevi! Il numero delle copie è limitato - l'inte-
resse enorme - l'occasione unica.

(nel chiedere informazioni unire il francobollo per risposta)



*Ecco come si presenta la seconda del-
le sei pagine del foglio che illustra
le nostre « Parti di Ricambio e per
Modellisti » e che potete richiederci
direttamente (per descrizione e
prezzi vedere il nostro catalogo e
listino-prezzi)*

RIVAROSSI

OFFICINE MINIATURE ELETTROFERROVIARIE

Soc. Acc. Sempl. di A. Rossi, F. Brunner & C. - Como, Via Conciliazione, 74 - Tel. 30.46

È l'unica Rivista del genere che esista in Europa :

La Rivista del Giocattolo

Si pubblica in tre lingue, trimestralmente e contiene un repertorio completo di tutti i nuovi giocattoli che vengono lanciati in tutto il mondo.

La Rivista del Giocattolo

è riccamente illustrata a colori e presenta in ogni numero una speciale sezione in cui sono illustrati i cosiddetti giocattoli scientifici, insieme a modelli con relativi disegni in scala e schemi costruttivi.

La Rivista del Giocattolo

è la Rivista di tutti gli appassionati di tecnica e di nuove invenzioni.

Ogni numero: Lire 300
Abbonamento annuo: L. 900

Per ogni informazione scrivete alla

“Rivista del Giocattolo,”
VIA CERVA, 23 - MILANO

AEROMODELLISTI
AUTOMODELLISTI
NAVIMODELLISTI
TRENOMODELLISTI

MODELLISMO è l'unica rivista italiana dedicata esclusivamente a voi.

MODELLISMO vi mantiene al corrente di tutte e novità modellistiche del mondo, grazie alla sua ottima rete di corrispondenti e di collaboratori.

ABBONANDOVVI

- Ci consentirete di migliorare ancora la quantità e la qualità del contenuto.
- Acquisterete la rivista ad un prezzo notevolmente inferiore; 12 numeri a L. 250 = L. 3.000. Risparmio netto di L. 500.
- Riceverete la rivista con notevole anticipo rispetto alle edicole.
- Sarete certi di non perdere nessun numero della collezione.
- Riceverete la rivista non per un anno, ma per 12 o 6 numeri.
- E soprattutto, ci aiuterete nel non facile compito di sviluppare, potenziare e divulgare il modellismo!

ABBONATEVI!

L'abbonamento a 12 num. costa L. 2500;
a 6 num. L. 1300. Effettuate le rimesse a mezzo vaglia indirizzando a:

EDIZIONI MODELLISMO

Piazza Ungheria, 1 - Roma

AVIOMINIMA COSMO

s. r. l.

Modelli di aerei
Modelli di navi
Modelli di treni
Modelli di auto

e tutti i loro accessori

Servizio assistenza
RIVAROSSI

La migliore produzione italiana ed estera - Richiedete il nostro listino illustrato inviando L. 100 in francobolli

ROMA

VIA S. BASILIO N. 49-a
TELEFONO 43-805

500 13 TAVOLE COSTRUTTIVE CONTENENTI 18 MODELLI

L I R E (1 AUTOMODELLO + 2 NAVIMODELLI + 15 AEROMODELLI = 18)

- Il modello ad elastico S. L. 106 di Silvano Lustrati, vincitore della Coppa Tevere 1949.
- «Merlù» il Wakefield di Edgardo Sadorin, 2° classificato alla Coppa Wakefield 1949.
- Il modello del cacciatorpediniere Z 1 - 16.
- La riproduzione in scala della FIAT 500 «C».
- Il motomodello S. L. 16 «Bongo» di Lucio Spinelli.
- La riproduzione del sommergibile germanico U. 32, in scala 1:50.
- «Belzebù», telecomandato americano di facilissima costruzione.
- Una riproduzione volante del caccia inglese «Fairey Battle».
- Il modello solido del «Piper Cub», aereo americano da turismo.
- «Stearman», riproduzione volante del biplano inglese da allenamento, di Aldo Cruciani.
- «Pippo 1950», un semplicissimo motomodello di Mario Marengo.
- Idromodello ad elastico «Curtiss Seahawk», riproduzione volante del caccia catapultabile americano.
- L'acrobatico «Bazooka», di Giuseppe Gottarelli, brillantemente affermatosi nel Concorso Nazionale 1950.
- Il motomodello «Tiger Rag», di Eraldo Padovano, campione d'Italia 1950.
- Un celeberrimo motomodello americano, il «Super Phoenix», di Frank Ehling.
- T. 51, veleggiatore scuola di facilissima realizzazione, adatto per principianti.
- La riproduzione volante bimotore del «Lighting», celebre apparecchio da caccia americano.
- «Swee Pea», riproduzione volante dell'elegantissimo apparecchio da velocità tipo «Coppa Thompson».

FRANCO DI PORTO si spediscono inviando vaglia postale od assegno bancario alle
Edizioni Modellismo - Piazza Ungheria N. 1 - ROMA

GARANZIA - SICUREZZA - ECONOMIA

*Una nuova gemma si aggiunge
al diadema*

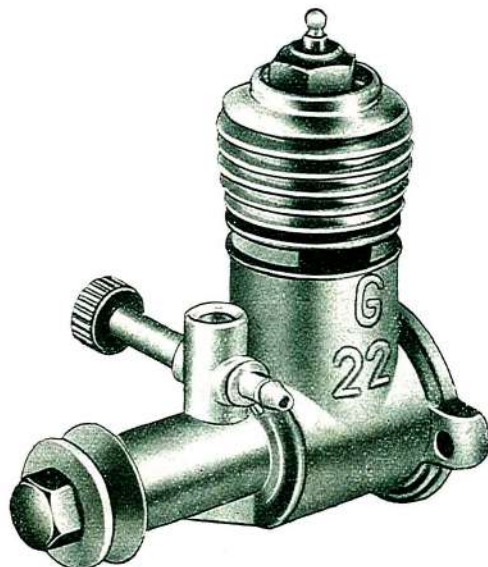
il

G.22

C.C. 1,13

*E' un prodotto della
micromeccanica*
" SATURNO "

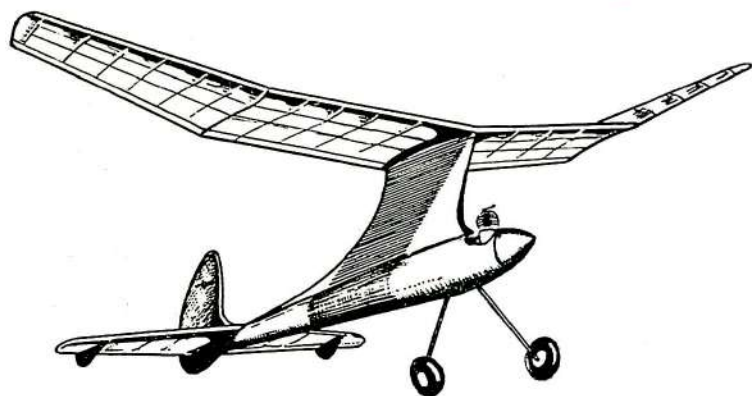
*Via Fabbri, 4
BOLOGNA*



Supertigre

Tipo glow-plug gr. 39
„ autoaccensione „ 47
Giri al minuto 13.000
Cilindro e pistone in acciaio speciale trattato
Fusione di carter in conchiglia
Valvola rotativa sull'albero
Il motore viene fornito completo di serbatoio

Non è un giocattolo! E' un vero motore! Con 100 cariche di serbatoio consuma 150 lire di miscela speciale ad alto rendimento! Ogni volo vi costa dunque L. 1,50!



Questo modello brillante per la semplicità di costruzione, l'eleganza delle sue linee, è stato disegnato per soddisfare le nuove regole FAI, modelli a motore. Disegnato da uno dei migliori aeromodellisti inglesi lo Streaker è dotato di sorprendente stabilità sotto motore accoppiata ad una straordinaria velocità di salita. Apertura cm. 93, Lunghezza cm. 60, Superficie orizzontale dmq. 16; Peso gr. 227.

L. 7.500 f.d.p.

L. 3.190 LA SOLA SCATOLA
(SPESE POSTALI A CARICO)

**100 voli garantiti
con l'Offerta G.S.E.**

- ◆ *Motore supertigre G. 22*
- ◆ *Scatola di montaggio Streaker*
- ◆ *Flacone di miscela*
- ◆ *Elica per G. 22*

La scatola di montaggio contiene tutto il materiale per la realizzazione, compreso: ogiva metallica, ruote di gomma, balsa di 1ª qualità in listelli e tavolette stampate e calibrate, un magnifico piano di costruzione con tutti i particolari del montaggio, etc.

IL SOLO MOTORE G. 22 **L. 4.200**
(SPESE POSTALI A CARICO)

E' un prodotto Veron diffuso in Italia dalla

Indirizzate le vostre richieste a

AVIOMODELLI - VIA G. GRANDI, 6 - CREMONA