

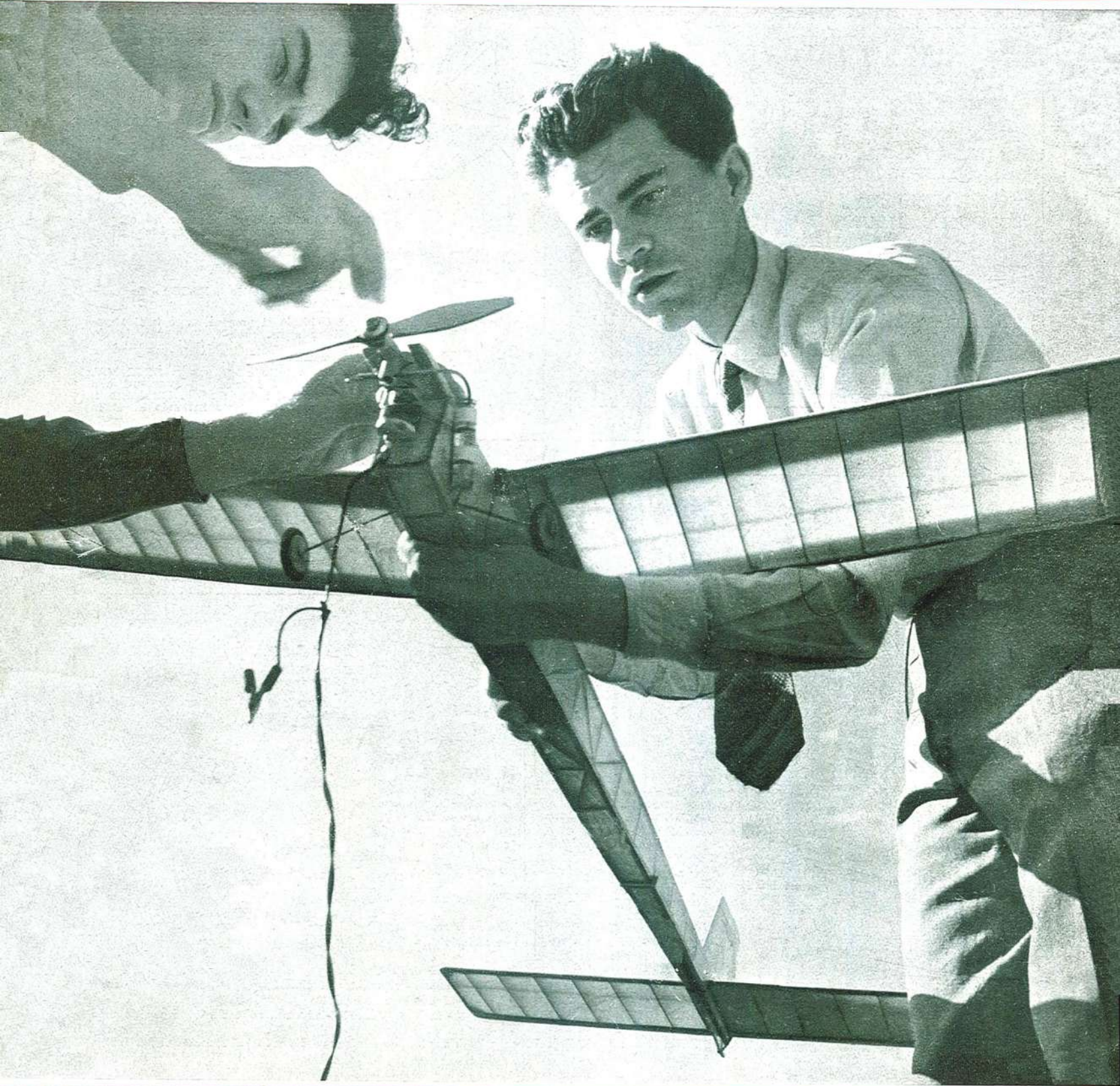
ANNO VII - N. 42

LIRE 250

MODELLISMO

NOVEMBRE 1951

SPED. ABB. POST. GR. III



In questo numero:

IL XIV° CONCORSO NAZIONALE MODELLI VOLANTI

SOLARIA S. R. L. MILANO



"JETEX",

MOTORI A REAZIONE E MODELLI A REAZIONE
DI AEREI, ELICOTTERI, AUTOMOBILI, MOTOSCAFI

"KEILKRAFT",

AVIOMODELLI E MODELLI VOLANTI IN SCALA
ACCESSORI PER AVIOMODELLISMO

"BEREC",

(THE EVER READY Co. (GT. BRITAIN) LTD.)
TRENI ELETTRICI E MOTORINI IN MINIATURA

"GLENBURN",
SOTTOM. E SILURI



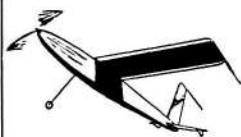
"BRITANNIA",
CUTTERS IN SCALA

"SOLARBO", LEGNO BALSAMICO PER AEROMODELLI
AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA

SOLARIA S. R. L. Largo Ricchini, 10 MILANO

CERCANSI RIVENDITORI ZONE LIBERE

Aeromodellisti !!!



ZEUS MODEL FORNITURE

Via S. Mamolo n. 64 - BOLOGNA

Presenta le sue ultime novità

STRATOSFERA

Scatola di montaggio del motomodello
"STRATOSFERA" per motori da 1,5 C.C.
Modello con il quale G. Gottarelli vinse
la coppa Reno Motori L. 1500.

GIP. 46

Telecontrollato "GIP.46" il più facile
modello d'allenamento. Progetto di G. Got-
tarelli - ottimo per chi vuole imparare a
pilotare. Per motori da 2.5 o 3 c.c. (G. 20)
L. 1900.

CICO

Scatola del modello ad elastico CICO -
il più facile da costruire, il più difficile
da distruggere. Vola sempre!

Versione terrestre L. 500
Doppia versione " 700

MACCHI 308

Scatola di montaggio del "MACCHI
M.B.308". Fedele riproduzione ad elastico
del popolare aeroplano da turismo. Aper-
tura alare cm. 65 L. 1000.

RAZZO

Veleggiatore solido "RAZZO" in ordi-
ne di volo L. 1000.

A richiesta si possono avere tutti i mo-
delli delle ns. scatole di montaggio, in
ordine di volo. Richiedere preventivi e
informazioni.

Oltre a tutto ciò presso la ZEUS M.F.
troverete tutti i materiali occorrenti alla
costruzione dei Vs. modelli. Richiedete il
listino prezzi illustrato inviando L. 50 in
francobollo.

MICROMECCANICA



Tipo "Sport",
1 cuscinetto a sfer-
re - peso gr. 100
- C. V. 0,25 a
15.000 giri - 2
fasce elastiche.
L. 6300

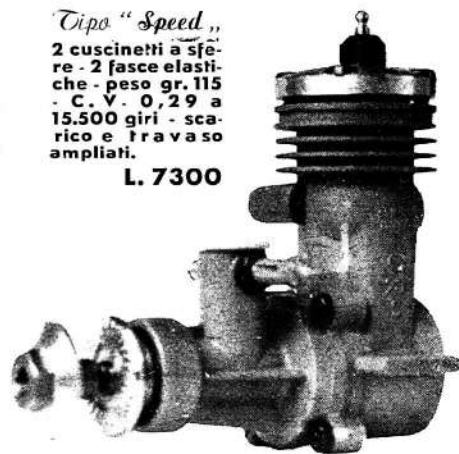
Modellisti: ecco il vostro motore!

SUPERTIGRE G. 20

...è il motore dei campioni!

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

Tipo "Speed",
2 cuscinetti a sfer-
re - 2 fasce elasti-
che - peso gr. 115
- C. V. 0,29 a
15.500 giri - sca-
rico e travaso
ampliati.
L. 7300



AEROMICROSPORT - Bibano di Carbonera (Treviso) - rivenditore
esclusivista per le 5 Venezie, escluse le prov. di Venezia e Verona
AEROMODELLI - P.zza Salerno, 8 - Roma - rivenditore autoriz.
AVIOMINIMA COSMO - Via S. Basilio, 49 - Roma rivenditore autor.
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-
enditori Sicilia e Calabria

RADIOTECNICA C. GALLO - Via P. Bor-
selli, 3 - Savona

LOSAPPIO ADRIANO - Borgo S. Loren-
zo, 10 - Firenze - rivenditore esclusivista
per la Toscana

MOVO - Via S. Spirito, 14 - Milano rivenditore esclusivista

RIO GIUSEPPE - Via Barberani, 22 - Verona - rivenditore esclusivista per Verona e provincia

TABONE - Via Flaminia, 213 - Roma - rivenditore autorizzato

SABBADIN MARIO - Via Lepanto, 8 - Lido di 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. 42
NOVEMBRE 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

SOMMARIO

Fine di ottobre, di G. Janni	pag. 1151
Riduciamo in quantitativo di elastico	» 1152
Ventimila persone ci hanno battuto le mani	» 1153
Il modello ad elastico K.L.70, di L. Kannevorff	» 1155
Un idromodello a motore di E. Macchi	» 1157
Per determinare il rendimento della matassa di G. Mascherpa	» 1157
Rassegna dei motori americani: « Spitzzy Royal »	» 1160
I Radiocontrollisti: ci hanno ignorato!	» 1161
Il problema degli allievi	» 1161
Il Campionato Automodelli, di G. Janni	» 1162
C'è una pista a Monza	» 1165
Il XIV Concorso Nazionale Modelli Volanti, di G. Janni	» 1166
Origine e sviluppo delle ferrovie, di E. Palmentola	» 1170
Il convegno dei modellisti ferroviari a Genova	» 1171
Un modello di stazione ferroviaria	» 1172
La traversata della Manica con un modello di nave radiocomandato	» 1174
Il regolamento internazionale di stanza	» 1175
Galleria del navimodellista	» 1175
Piccole navi su un grande lago	» 1176
« Barfleur » modello di bananiera di V. Fondi	» 1180
Cronache	» 1180

IN COPERTINA: Campionato romano. Vittori ed Argentini alle prese con un G.20. (Foto Janni).

FINE DI OTTOBRE

Pioveva. Il convoglio aveva già divorato qualche chilometro di strada ferrata, quando il signore che mi sedeva di fronte si voltò sulla sua sinistra e guardò Tione, che gli era accanto. Lo squadro un attimo e poi disse:

— Mi sembra di conoscerla... (e il suo pensiero vagava, in cerca di un fatto cui collegare l'immagine).

— Può darsi! — rispose Tione, con il suo consueto sorriso sibilino sulle labbra. — Può anche darsi!

Dopo un attimo di riflessione, il signore che mi sedeva di fronte saltò su:

— Ma sì! Lei si occupa di modelli volanti! Non è così?

— Già, già, è proprio così.

— E pensare che mio figlio, quando decise di partire, mi ha pregato a lungo perché lo portassi con me a Milano, a vedere le gare del Concorso Nazionale. Loro sono in viaggio per questo, è vero?

— Infatti.

— Beh', signori miei, che volete: ho telefonato due volte a Milano, ancora questa sera, mi hanno detto che piove, piove e piove. Le previsioni sono tutt'altro che confortanti. Mio figlio va a scuola, sono i primi giorni, non è proprio il caso che si assenti, in questo periodo di ambientamento, per andarsi a cercare un raffreddore e, poi, a vedere non si sa cosa. Forse una gara d'idrovolanti o, meglio, di sottomarini?

— Mah!

— Ma io dico — continuava quel signore — io dico come si può andare a fare una gara nazionale di modelli volanti a Milano, alla fine di ottobre. O che sperano di trovare il sole, alla fine di ottobre? A Milano, poi? Che bell'idea! Vorrei sapere solo di chi è l'idea.

Fuori continuava a piovere. L'acqua scorreva in copiosi rigagnoli sui vetri appannati del finestrino. E noi non potevamo fare che le più oscure congetture sulla gara dell'indomani. Tione, punto sul vivo dalla boita del signore accanto, cercò di spiegare le ragioni che avevano fatto rinviare la data di svolgimento della gara.

— Ma vede, caro signore, quei poveretti non hanno proprio potuto far diversamente. Prima ci sono state le gare in Finlandia, e non hanno potuto occuparsi del Concorso Nazionale. Tanto c'era tempo. Passata questa tempesta finnica, è giunto l'ozio estivo; tanto è vero che quando Tione, il quale poi non è altri che il sottoscritto, compilato il

regolamento della gara, si rivolse all'Aero Club d'Italia per l'approvazione (si era ai primi di agosto) trovò sul portone un bel cartello: « chiuso per ferie ». E se ne parlò ai primi di settembre. Poi, volete dare qualche giorno a questi benedetti ragazzi, perché possano prepararsi? Un mese è il minimo che si possa concedere. Ecco come nacque la felice idea. Ora vedremo come andrà a finire. Che Dio ce la mandi buona. Quest'anno è andata così, caro signore, ma l'anno venturo bisogna pensarci prima, molto prima.

E fuori continuava a venir giù acqua, e soltanto una grande quantità d'acqua. Il treno proseguiva nella sua corsa, portandosi via i nostri bagnati pensieri.

Il fatto è questo: che da diversi anni a questa parte, il Concorso Nazionale sembra legato alla pioggia. E quando non ha piovuto ce la siamo cavata sempre per il roto della cuffia, né più né meno come è avvenuto quest'anno. Stavolta il Signore ha voluto essere ancora magnanimo con la troppo vilipesa classe degli organizzatori di gare e, con un piccolo miracolo, ha trasformato in buona una situazione che sembrava disastrosa.

Dobbiamo deciderci una buona volta a fissare in tempo la data di svolgimento del Concorso Nazionale. Il Regolamento può essere anche steso in marzo, in aprile. Non ci sono delle modifiche sostanziali. La data deve essere resa nota in giugno e non deve cadere oltre la prima quindicina di settembre. Meglio sarebbe addirittura nei primi giorni di settembre. Gli esami non hanno ancora avuto inizio, per la scuola c'è tempo. Ma poichè si spera (dico si spera, ma...) che almeno una buona parte degli studenti-aeromodellisti sia stata promossa a giugno, e che l'altra parte, rimandata, si sia preparata in tempo e con coscienza, e non attenda proprio gli ultimi giorni, ecco che in quel modo non dovremmo più scontentare nessuno (ovvero: gli scontenti ci saranno sempre, ma, in proporzione, saranno meno). Del resto non facciamo altro che tornare all'antico: perché fino al 1943 il Concorso Nazionale venne regolarmente disputato appunto nei primi giorni di settembre, fra il 5 e il 10. Belle giornate di sole, soddisfazione generale; quello è il periodo ideale per una gara di tanta importanza.

E poi, sarebbe bene trovare una località un po' più centrale di Milano. L'organizzazione è stata soddisfacente, è vero, ma quei poveracci che vengono da Messina, da Bari, ecc... Ci vuole un po' di comprensione anche per loro.

Pensiamoci in tempo, l'anno prossimo. Perché non è consigliabile affidare soltanto nella fortuna, o nel miracolo. Dobbiamo pensare che facciamo spostare da casa più di duecento persone, che potrebbero aumentare ancora (quanti sono gli iscritti che non si sono presentati? Diversi, se non erriamo), ma è necessario che queste persone, una volta giunte, non maledicano il giorno in cui si sono mosse.

E quest'anno siamo stati proprio sull'orlo. Bisogna evitare che, in treno, possano sorgere discorsi sul tipo di quello che abbiamo citato. Per il bene dell'aeromodellismo.

GIAMPIERO JANNI

A. A. A. A. A. A.

Abbiamo ritenuto opportuno ripristinare, col prossimo numero di dicembre, la rubrica della Piccola Pubblicità.

Allo scopo di far sì che questa rubrica divenga un vero e proprio mezzo di scambio, di compra e vendita fra i modellisti, abbiamo deciso di stabilire tariffe veramente favorevoli, e cioè:

**A parola, L. 20, in neretto L. 25.
Min. 10 parole - L. 10 agli abbonati!**

Termine ultimo per l'invio dei testi per la piccola pubblicità: il giorno 7 del mese precedente l'uscita della Rivista.

RIDUCIAMO IL QUANTITATIVO DI ELASTICO!

Parla Canestrelli...

Sono 15 anni che seguo, e non solo come spettatore, l'aeromodellismo. Il modello ad elastico è stato sempre il mio debole (o il mio forte?). Ultimamente su questa Rivista ho letto gli scritti del sig. Pelegi e del signor Tione. Il primo propone la riduzione del peso dell'elastico, adducendo varie ragioni, il secondo controbatte adducendone altre. Il problema si presenta di eccezionale interesse. I soli due nomi precedenti basterebbero a giustificare ciò. Se poi vogliamo aggiungere un tale sig. Ellila, citato nei due scritti, qualsiasi dubbio sull'importanza dell'argomento cadrebbe di colpo. Ora non so se un aeromodellista principiante (al confronto solo dei suddetti signori) possa permettersi di parlare un po' francamente. La gentilezza e la generosità del predetto signor Ellila (conosciuto perfino dalla maggior parte delle tribù dell'Africa Equatoriale) mi rendono forte e baldanzoso, ma non so in che modo reagiranno i signori Pelegi e Tione. Ad ogni buon conto essi conoscono il mio indirizzo, e potranno sempre inviarmi i loro padrini (l'orario d'ufficio del mio segretario è 9-12, 14-18). Accetto solo sfide all'arma semibianca (fionda con elastico Pirelli 1x3).

La limitazione del peso di elastico non è una cosa nuova. Durante il periodo bellico, in diverse gare ed in diversi paesi, c'erano regolamenti con limitazione del peso dell'elastico. Ciò era dovuto alla mancanza di elastico in commercio. Ora che l'industria ci fornisce quantità di elastico limitata solo dal peso del nostro borsellino, sembrerebbe assurdo limitarne l'uso. Potrebbe addirittura sembrare un sabotaggio all'industria — e in effetti non è così. Al punto in cui siamo arrivati con il modello ad elastico, credo che il progresso abbia raggiunto il suo massimo. Anzi credo che lo abbia raggiunto già dall'anno scorso. La tecnica è la stessa. E poiché il progresso è inteso solo come movimento ascendente, la stasi, anche se non è movimento discendente, non è progresso.

Il sig. Tione dice che alla Wakefield non è stata ancora raggiunta la media di 5 mi-

nuti. Ma lo sa il signor Tione che in Italia i voli di 5 minuti si contano a decine, ma che le scassature si contano a centinaia? Una volta erano i principianti a far sfoggio di scassature, ora sono gli esperti, i cannoni, le grandi firme, che si esibiscono in scassature ad alto potenziale, tipo tecnicolor. Scassature dovute non certo all'inesperienza dei costruttori. I loro modelli sono frutto di studi più che annuali. Le strutture, oltre che alla lavorazione impeccabile, mostrano palesemente quanta cura di progetto, sia stata messa per la loro realizzazione. E sembra quasi impossibile dover assistere alle predette scassature. Un tempo esse erano parziali. Oggi, scassature solo totali, oserei dire che si riesce a salvare solo il cuscinetto a sfere. E ciò non è bello, e deve finire. A che pro effettuare gare di velocità sul filo del rasoio? Il primo arrivato è certo il più bravo, ma non sempre il più veloce. Le corse si effettuano su pista, con scarpe chiodate e con fondo adatto ed i corridori non sono né rammolliti né usi alla papalina. In tutti gli sport si cerca sempre di agevolare con attrezzature adatte il lavoro dell'atleta. Ed il rischio, anche se è presente, viene contenuto nei limiti del ragionevole. Nelle corse automobilistiche, alle curve ci sono le balle di paglia. Noi non vogliamo né le balle di paglia né le scarpe chiodate, ma non vogliamo nemmeno essere associati alla bambagia, alle pantofole o alla papalina.

Il sig. Pelegi in un suo scritto propone 80 gr. di elastico. A me sembrano ancora troppi. Ne proporrei 65. I 165 gr. di modello li potremmo dividere così: Ala 45 gr. Impennaggi 15. Fusoliera 65. Gruppo elica 30. Carrello 10. Vi immaginate, ragazzi, le diavolerie che verrebbero fuori dalle meningi dei vari Lustrati, Cassola, Leardi, quando avrebbero a disposizione 165 gr. di materiale? Quante volte essi nel progettare il nuovo modello (l'ultimo si è scassato o l'hanno perduto) avranno pensato a nuove forme, nuovi dispositivi alle famose « cose da pazzi », ma sono stati fermati dalla formula, e se ne sono andati in cerca, ancora una volta, dei famosi listelli di balsa 4x4 (della qualità che dicono loro) e avranno iniziato un nuovo modello, magari 5 gr. più leggero e con una matassa ancora più potente.

Non tutti hanno le famose pianure del Texas, e le gambe dei vent'anni, né hanno tempo e mezzi per spaccare un modello dopo l'altro. Con la limitazione sopra detta si potranno costruire modelli dalla vita molto più lunga, provarli molto più a fondo, con condizioni atmosferiche non proprio al bacio, in campi d'aviazione anche di minime dimensioni, eliminando i famosi recuperi fuori campo che strappano parolacce anche ai tipi più a posto (vero Ferruccio?).

Ora, signor Tione, sembra quasi che io voglia incolpare Lei di tutta la faccenda. E Lei, dopo le sferzate del Pelegi, sembra dover ancora soggiacere alle mie accuse. Lei dice che tutto dipende dalla F.A.I. Io credo che una proposta inoltrata dalla Commissione Sportiva del nostro Aero Club non resti

proprio lettera morta, ora che il nostro aeromodellismo, anzi i nostri elasticisti, stanno dimostrando di essere i primi della classe. I nostri commissari nazionali, sentito il parere della loro « gente », potrebbero in una riunione, quanto mai opportuna, discutere la faccenda, ed inviare la proposta delle loro decisioni alla F.A.I. Solo così, caro Tione, potrai dormire sano tranquillo, non disturbato da sinistri scricchiolii di fusoliere spaccate o da apparizioni di visi lacerati a sangue, grondanti di sudore, e maledicenti i fossati, i reticolati ed i campi di granturco.

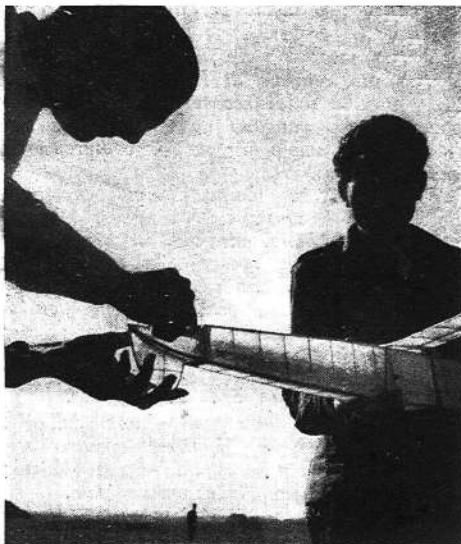
PIO CANESTRELLI

Leardi insiste...

Quanto scrive Pelegi sull'argomento mi pare molto sensato. Che i modelli se ne vadano rapidamente fuori vista con un po' di vento che li aiuti è sacrosantamente vero. Da ciò risulta che è proprio inutile assoggettarsi all'improbabile fatica di progettare, costruire, provare eccetera, per ottenere un modello che salga a razzo, raggiunga quote mai viste, voli come un veleggiatore, quando poi sul campo di gara una bava di vento sopingerà dolcemente il modello fenomeno al di là di un ostacolo, e il cronometrista, schiacciando il pulsante del cronografo, dirà, con un sospiro di sollievo: — Anche questa è fatta — come quel tale della storiella. E' successo a me, è successo a voi, anche senza il modello fenomeno.

Certo, le formule sono sempre noiose: tanto più noiose quanto più restringono il campo d'azione del progettista, costretto così a navigare in un mare irto di scogli e di secche, che se è così bravo da non picchiare negli uni finisce per arenarsi sulle seconde. Nell'immediato dopo-guerra, a furia di sentir parlare di rivoluzioni, di libertà e di abbasso l'odiato regime (che sarebbe poi anche questa una formula nel campo politico), a furia di sentirsi sempre più liberi, anche gli aeromodellisti s'erano forgiata una "formula libera" e scusate tanto la contraddizione in termini. Ma il resto del cosiddetto mondo libero non aveva queste libere idee. Nossignori: La formula c'era e doveva essere rispettata: magari un po' rimaneggiata, ma c'era; e bisognò rinfoderare ogni idea di farne a meno perchè si sarebbe corso il rischio di rimanere isolati. L'aeromodellista riprese a considerare il carico minimo; dopodichè venne anche la superficie massima, anzi stabilita tra i 32-39 dm² per i veleggiatori, 17-19 per gli elastico e infine il carico minimo per i modelli a motore stabilito in base alla cilindrata, e quest'ultima, cosa più notevole che mai ai sensi della odiata formula, limitata ai 2,5 cm³.

Molto bene — o molto male a seconda dei pareri. Ditemi voi ora se, aggiungendo una clausoletta in più a questo mare di restrizioni, ci sarebbe proprio da aversene a male. E la clausoletta potrebbe essere questa; è stato deciso che la superficie totale dei modelli ad elastico è di non più di 19 dm² e il peso di 230 grammi? Benissimo. Allora il peso in elastico in detti modelli non deve superare, diciamo, gli 80 grammi. Signori aeromodellisti, arrangiatevi.



Cassola non è stato molto fortunato, quest'anno, al Concorso Nazionale. Ma anche lui è d'accordo con Canestrelli e Leardi per la questione della istituzione di un limite nelle proporzioni della matassa elastica.

E io credo che gli aeromodellisti si arrangerebbero così bene a) raggiungendo una migliore finezza aerodinamica b) migliorando le caratteristiche aerodinamiche dei profili e delle eliche c) adottando sistemi vari, lasciate fare a loro, per aumentare ancora le già migliorate caratteristiche, che il limite degli 80 grammi, citati anche per seguire le idee pelegiane, si potrebbe portare senza tema ai 70 continuando a vedere dei voli di 3 minuti, che non mi sembrano affatto pochi.

Non sono pochi. Forse che, facendo i modelli volanti tendenti ai tre minuti, le competizioni perderebbero interesse? Fanno forse di più oggi i modelli a motore? E non si potrebbe vedere lo stesso, entro detto limite di tempo, chi è il più bravo? E non credete che con queste restrizioni del peso in elastico, i modelli sarebbero decisamente più belli, più solidi, più aerodinamici? Non vi pare che, una volta abbandonata la nece sista, anzi lo assillo di costruire leggero, ci si metterebbe di buzzo buono a lavorare col cervello e, perché no, con la bilancia, per rimanere nei 230 grammi di peso e fruire di tutti i 70 grammi di elastico? Va da sé che il termine di 5 minuti per il conteggio del tempo di volo, deve essere ridotto a 3 minuti; e in 3 minuti è molto difficile che il modello vada fuori vista anche con un vento di 40 nodi.

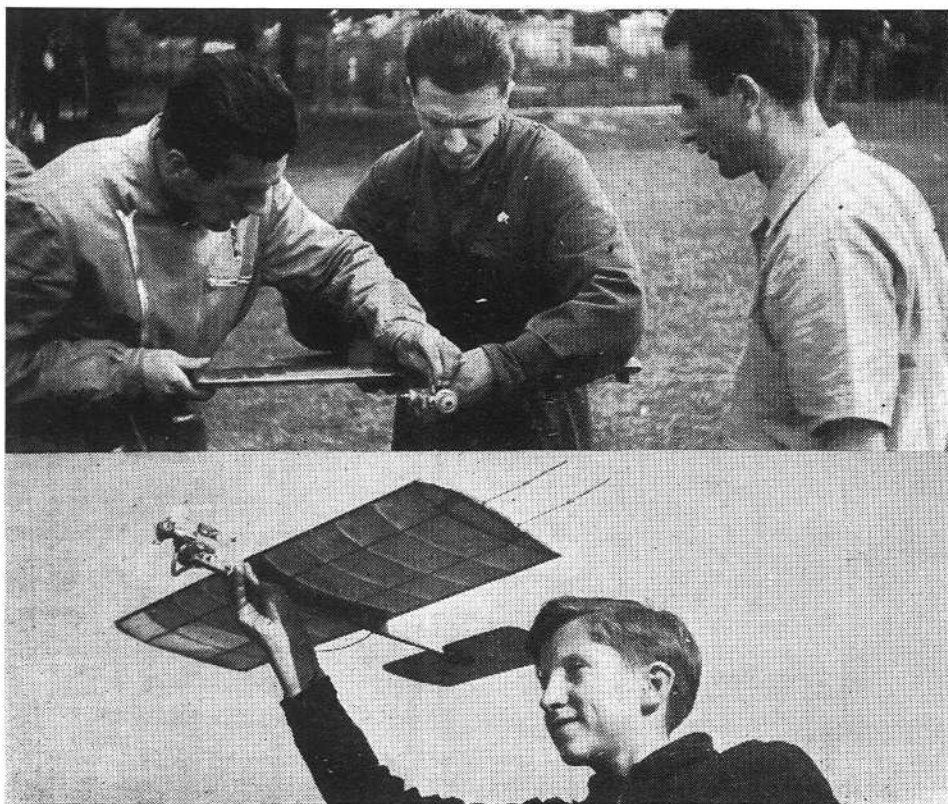
Problemi maggiori, seccature, noie? Ma ragazzi, pensateci bene; far funzionare il cervello è proprio quello a cui tende la scuola è proprio quello che serve nella vita. E poi se uno è in gamba e ci sa fare ci riesce senz'altro; per gli altri, si tratta di aspettare un po': di solito ogni formula standardizza il tipo di modello.

Ho parlato fin qui di "modelli ad elastico" e non, dice Pelegi, di "modelli Wakefield" perché questi non esistono come qualcosa di extra. Tutti gli elastico sottostanno alla stessa norma. Ora vediamo un po': è stata questa una mossa felice da parte della SMAE? Certo, prima la Wakefield assumeva la catteriuomini, ma anche di mezzi particolari? Costica di raccogliere una élite non soltanto di struire un Wakefield non era un'impresa da tutti. Era considerato un modello difficile. Invece annullando ogni differenza di caratteristiche tra i modelli ad elastico, anche quelli che partecipano alla gara "dividi l'incasso" hanno, almeno in teoria, la possibilità domani di essere prescelti per andare a disputare la classicissima e darsi quindi, a torto o a ragione, un sacco di arie. La Wakefield è diventata così un vero e proprio campionato mondiale.

Ora, se dopo un referendum tra gli aeromodellisti si portasse la proposta di Pelegi in campo internazionale e la FAI decidesse in il proprio regolamento. Non sarebbe una bel-sarebbe una via d'uscita lasciando immutata senso affermativo, ecco che per la SMAE ci la cosa, d'accordo, ma potrebbe essere una soluzione.

Sono andato forse un po' troppo oltre, ora. Quello che per il momento è importante, consiste nel tirar fuori la propria opinione, che vale quanto quella di un altro. Ancor prima di arrivare al referendum sarebbe bene che qualcun altro parlasse, specialmente se pensasse di aver argomenti per darci torto; non ci rifiuteremo mai di imparare, a questo mondo.

ALBERTO LEARDI



VENTIMILA PERSONE CI HANNO BATTUTO LE MANI

Quando, nel gennaio del 1951, ci ritrovammo chi di ritorno da una lunga assenza e chi reduce dal servizio militare, chi con l'abito del viaggio di nozze e chi con gli indizi inconfondibili di una incipiente calvizie, non avremmo mai pensato di potere — nel volgere di soli otto mesi — riacquistare quella familiarità e quella fedeltà con le macchie di collante e le legature di gomma, le miscele più nauseanti ed i modelli ridotti in minutissimi rottami che ci avevano qualificati celebri e fissati negli anni verdi della nostra perduta giovinezza.

Le nostre conoscenze aeromodellistiche si erano fermate all'«Airone» di Demicheli ed al «Super Polis» di Maina, mentre, in fatto di «U-Control» la nostra malefica immaginazione si era incarnata nella imitazione di un Focke Wulf foderato con calze di nylon e trainato nell'aria da uno di quegli altissimi Elium 6 cc. che — nel campo dei Diesel — tenevano nel 1941 il posto di preminenza che il Dooling occupa oggi tra i più moderni glow plug.

Animati ed aiutati dagli amici torinesi Conte, Fea, Falavigna, Padovano e Miretti, ci presentammo nel maggio al nostro pubblico con una mostra ed una esibizione di acrobatici che, mentre destò unanimi applausi e generale interesse nei 4.000 spettatori presenti, fruttò a noi numerosi e gentili inviti a tenere analoghe esibizioni in città e paesi della nostra provincia.

Dal fondo valle sino in media montagna, con vento o senza vento, con macchina, camioncino, altoparlante ed officina mobile, da luglio a settembre ci recammo quasi tutte le domeniche a raccogliere, da un pubblico sempre nuovo e cordiale gli applausi ed i consensi alle acrobazie aeree

che manifesti murali e volantini, opuscoli e giornali avevano annunciato con sapiente propaganda.

Dieci operai e due studenti, dai 13 ai 33 anni, lavorammo tutta l'estate e per tutte le sere saltando le ferie di metà agosto, varie notti di sonno e non di rado la cena per procurarci l'attrezzatura e l'esperienza che ci permettessero quella padronanza della manifestazione e del pubblico, quella tranquillità di movimento e quella possibilità di sempre ben figurare necessari a far opera di propaganda all'aeromodellismo ed onore al nome del nostro Centro. Con tutta sincerità possiamo dire di esserci riusciti. Fossano, Cuneo, Pradleves, Sambuco, Sant'Albano, Gressio, Mondovì, Saluzzo, non meno di ventimila persone ci hanno battuto le mani. Abbiamo riallacciato legami con vecchi costruttori di modelli volanti, nuovi elementi ci hanno scritto, alcune organizzazioni si sono rivolte a noi per chiedere consigli, pareri ed... istruttori per iniziare corsi di aeromodellismo. Approfittando della stasi che porta con sé ogni inverno, cerchiamo di soddisfare a queste richieste e di preparare noi ed i modelli alle gare che speriamo di affrontare già sin dal prossimo anno.

Risolti i problemi più delicati — quello finanziario con l'aiuto delle A.C.L.I. locali e quello del reclutamento di ragazzi seri e desiderosi di diventare aeromodellisti a mezzo di una selezione severissima che ha dato e sta dando i migliori risultati — formiamo un gruppo concorde ed attivo; non sta a noi dire — superato il periodo di orientamento e pagato il nostro tributo alla esperienza — cosa faremo sui campi di gara. Al più toccherà agli altri tenerci d'occhio!

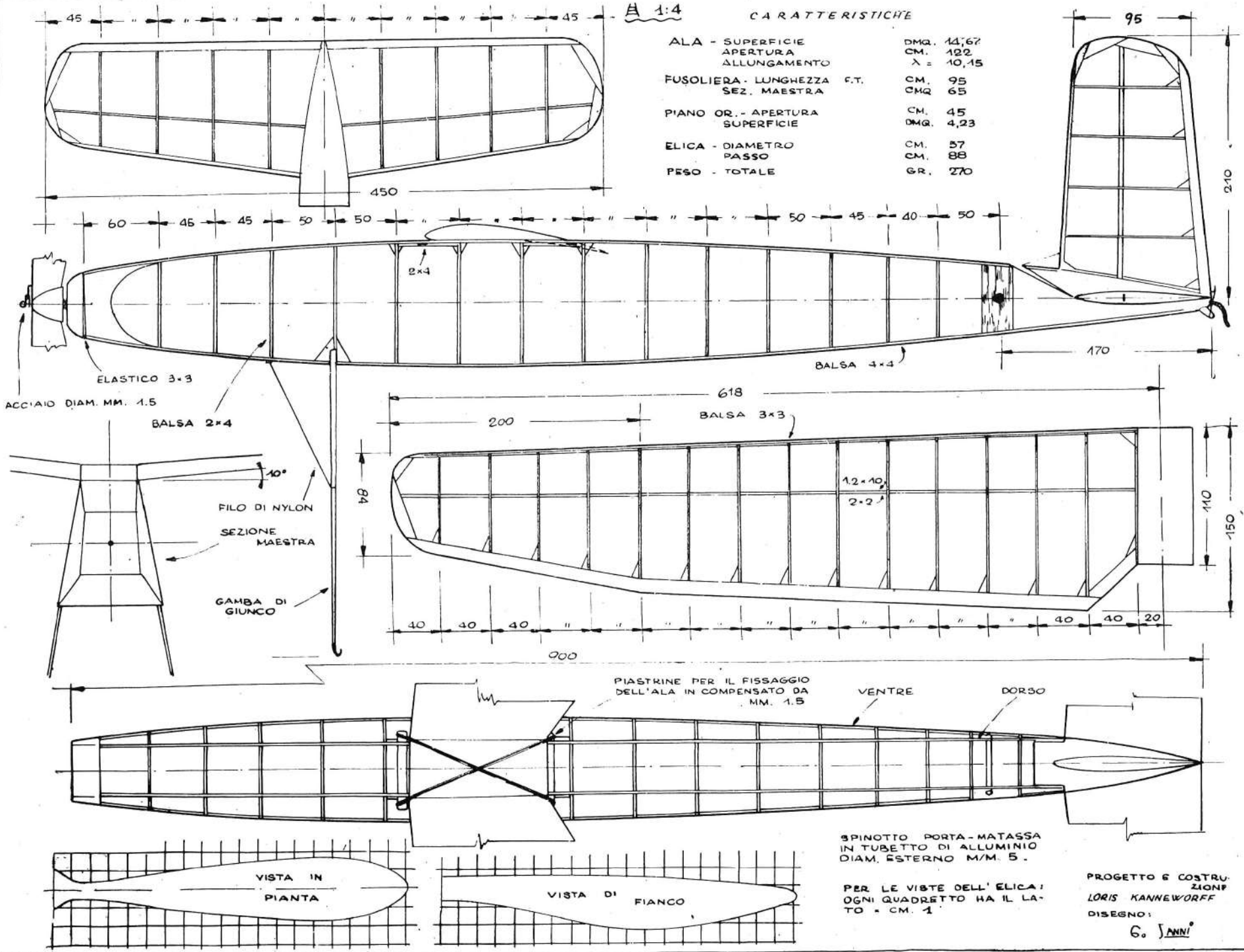
C. A. PRIMIERI

1154

A 1:4

CARATTERISTICHE

ALA - SUPERFICIE	DMQ.	14,67	
APERTURA	CM.	122	
ALLUNGAMENTO	$\lambda =$	10,15	
FUSOLIERA - LUNGHEZZA	F.T.	CM.	95
SEZ. MAESTRA	CMQ.	65	
PIANO OR. - APERTURA	CM.	45	
SUPERFICIE	DMQ.	4,23	
ELICA - DIAMETRO	CM.	57	
PASSO	CM.	88	
PESO - TOTALE	GR.	270	



SPINOTTO PORTA-MATASSA IN TUBETTO DI ALLUMINIO DIAM. ESTERNO M/M. 5.

PER LE VISTE DELL'ELICA: OGNI QUADRETTO HA IL LATO = CM. 1

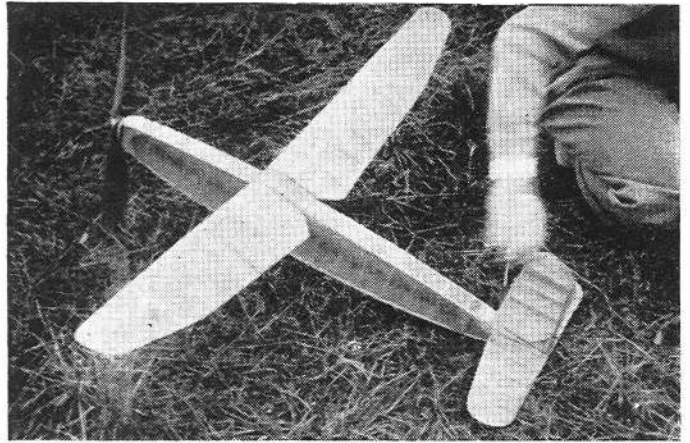
PROGETTO E COSTRUZIONE
LORIS KANNEWORFF
DISEGNO:
G. JANNI

Terzo classificato alla Coppa F.N.A.

K. L. 70

di Loris Kannevorff

Una delle maggiori firme dell'elasticismo nazionale presenta la sua ultima realizzazione: un modello da gara di elevatissime caratteristiche che, con la sua recente affermazione in Olanda, ha notevolmente contribuito alla vittoria della squadra italiana.



Vi presento, questa volta, il modello che si è classificato terzo alla Coppa F.N.A., contribuendo così alla vittoria italiana in tale gara.

Purtroppo il suo libretto di volo si esaurisce qui, perchè il modello, evidentemente preferendo le ubertose pianure olandesi al patrio suolo, ha pensato bene di fuggirsene lontano dal suo costruttore e di posarsi in qualche luogo solitario, forse in un campo di tulipani.

Lo progettai per la partecipazione alla selezione Wakefield 1951 in base al nuovo regolamento, cercando naturalmente di raggiungere il miglior rendimento possibile. Fattore principale del rendimento di un modello ad elastico è naturalmente il rapporto fra il peso dell'elastico ed il peso totale. Donde la necessità di costruire un modello molto leggero a vuoto, senza però sacrificare le indispensabili doti di robustezza.

Posso dire di aver raggiunto un buon risultato in questo senso, in quanto il modello completo, senza matassa, pesava solo 95 gr., risultando tuttavia abbastanza robusto, dote questa dimostrata in fase di centraggio ed infine nella gara olandese, svoltasi con un vento fortissimo.

Per la fusoliera preferii la sezione trapezoidale, larga sotto e stretta sopra, ma che quasi si trasformava in rettangolare alla prima ordinata e alla coda, al fine di avere più spazio disponibile per la matassa. Tale sezione mi permetteva di ridurre la superficie della porzione di ala inutilizzabile ai fini della portanza e tuttavia conteggiata dal nuovo regolamento come superficie portante; mi facilitava inoltre l'attacco del carrello che è bigamba in giunco con un tirante anteriore in filo di nylon. Tale tipo di carrello, che ritengo molto razionale, risultò pesante solo quattro grammi, fatto notevole ai fini della leggerezza complessiva. Sull'originale, essendo risultate le gambe troppo deboli lateralmente, aggiunsi una controventatura ad arco trasversale in giunco sottile; ma ritengo migliore, ai fini dell'aerodinamica, aumentare leggermente lo spessore delle gambe ed eliminare tale controventatura.

L'ala, sempre ai fini della leggerezza, la costruii tutta d'un pezzo. Escogitai per essa una forma un pò strana ma che offriva diversi vantaggi e che perciò merita una esauriente descrizione. Partendo da una forma trapezoidale normale rastremai fortemente il bordo d'uscita tra la seconda e la prima centina, modificando il profilo dal NACA 6409 in un profilo piano ricavato dal medesimo lasciandone inalterata la curva dorsale. Come appare chiaramente dal disegno, la prima centina risulta calettata con forte incidenza negativa rispetto al resto dell'ala. Con tale sistema diminuiva ulteriormente la su-

perficie sovrapposta alla fusoliera, si riducevano le interferenze per la diminuzione di portanza all'attacco a causa del profilo piano e della diminuzione d'incidenza ed inoltre potevo poggiare la parte centrale dell'ala direttamente sopra la fusoliera, eliminando gli spessori sotto il bordo d'entrata che costituiscono resistenza e peso (non mi prendete in giro, amici lettori, sul modello ad elastico bisogna risparmiare anche i decimi di grammo), in quanto l'ala risulta calettata con una incidenza di 6°, ottima su questo modello.

Anche all'estremità, partendo dai due terzi dell'apertura, aumentai la rastrematura del bordo d'uscita, modificando anche qui il profilo e lasciando invariata la curva dorsale, così da trasformarlo gradatamente da concavo in biconvesso asimmetrico, calettando nel contempo con incidenza negativa rispetto al corpo centrale, corrispondente a 0° in assetto di volo.

L'attacco alare avviene con un sistema che ritengo nuovo e che, da me già sperimentato su un altro modello, mi ha dato risultati eccellenti. Si tratta di una legatura elastica fermata su due piastrini in compen-

sato che scorrono sotto ai due listelli superiori della fusoliera.

Con tale sistema si può spostare l'ala senza dover far passare l'elastico sotto il ventre della fusoliera, cosa che, su una fusoliera trapezoidale o, comunque, con il piano di attacco alare più stretto rispetto alla larghezza massima della sezione, risulta impossibile, poichè l'elastico tende ad allungarsi sull'ala svergolandola, obbligando comunque ad usare per la legatura una maggiore quantità di elastico (anche qui si tratta di peso!). Altro vantaggio è nel fatto che, in caso di urto con il suolo, le piastrine scorrono sia in avanti che trasversalmente e salvano l'ala da molte rotture (cosa constatata da me «de visu»), mentre, con gli spinotti fissi, l'ala, oltre ad essere praticamente non spostabile, risulta molto più rigida.

I piani di coda sono semplici e leggerissimi e portano il solito dispositivo antitermica a cabrata. Per il gruppo motopropulsore mi attenni alla soluzione: forte potenza con elica molto grande. Montai perciò una matassa di 16 fili 1x6, lunghi cm. 130, azionanti un'elica scatto libero da cm. 57x88, tale

(Continuazione a pagina 1155)

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

AUTOMODELLO ALFA 158. carrozzeria in fusione alluminio leggerissima. motore autoaccensione cc. 2,5, trasmissione in presa diretta su tutte e due le ruote posteriori. Velocità oltre 100 km/h in ordine di marcia L. 41.000.

AUTOMODELLI FERRARI 2000 e B.R.M. 16 cilindri carrozzeria in lastra alluminio con motore autoaccensione 2,5cc. in ordine di marcia L. 44.000. Dette con ruote a raggi tipo Rudge Whithworth L. 58.000.

Sui predetti modelli è possibile applicare qualsiasi motore da cc. 2,5.

ALFA 158 carrozzeria in alluminio perfetta riproduzione con motore Dooling 39. Velocità oltre 130 km. orari. con ruote disco gomme Pirelli L. 78.000. con ruote a raggi Rudge L. 95.000.

AUTO UNION GRAN PREMIO 1938 carrozzeria in lastra alluminio. basamento in fusione alluminio, adatta per motori da 10 cc. i due pezzi sagomati, grezzi L. 8.500.

DISEGNI IN SCALA 1/12 con vista in pianta, fianco, anteriore e posteriore della B.R.M. Ferrari 2000, Maserati 4 CLT/48, Alfa 158, Talbot Lago record, Alta G.P., Auto Union, Mercedes, ERA, Cisitalia Gran Premio 1500 12 cil. L. 350 cadauno franco destino raccomandata.

Treni scartamento HO.

LOCOMOTORE 428 E - P.V.Z. - modificato con motore corrente continua 2 rotaie, nuovo L. 16.500.

Treno americano aerodinamico «FRECCIA D'ARGENTO» motrice a tre carrozze, tutto in duralluminio, motore Pittmann corrente continua L. 35.000.

BINARIO tipo curvabile in metallo brunito montato su traversine fibra spessa (può assumere qualunque curvatura ed essere nuovamente raddrizzato) il pezzo di cm. 90 L. 720.

SCAMBI a due rotaie (tipo come il binario suddetto) escluso magnete L. 1.800 cad.

CARRI CISTERNA, pianali e caboose tipo americano con carrelli molleggiati, perfetta riproduzione L. 4.950 cad.

Detti in scatola montaggio L. 3.800 cad.

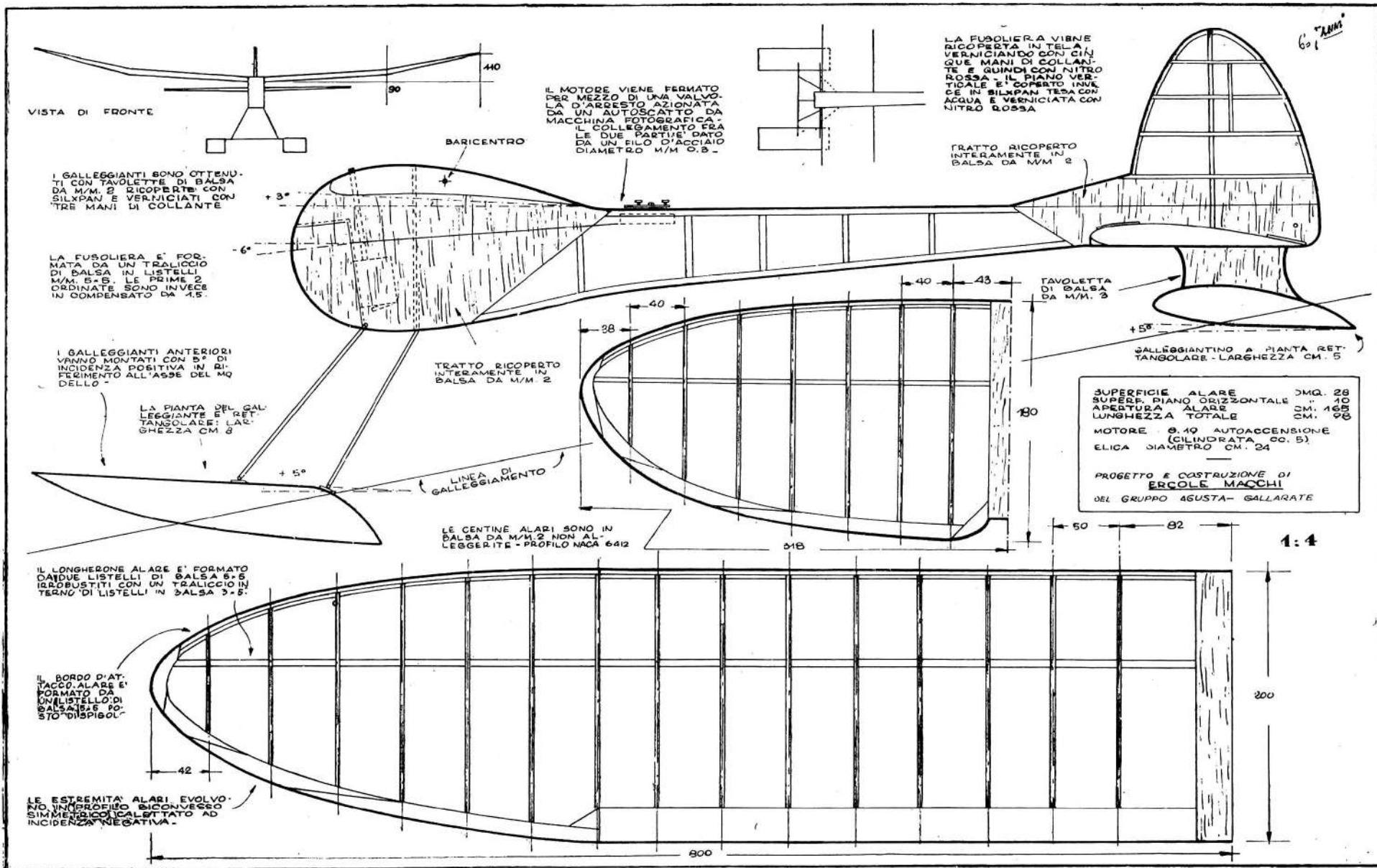
IMPIANTO R. ROSSI serie Rossa c.c.: 2 locomotive B & O, un Locomotore 426, 12 carri, 30 pezzi rotaie, trasformatore L. 32.000 (valore listino oltre 52.000).

LOCOMOTORE 424, tutto il lamierino di ottone, motore Bowser corrente continua, trasmissione sui due carrelli a mezzo giunti cardanici, pantografi operanti, fari illuminati, esecuzione perfetta L. 24.000 — Detto, scatola montaggio tutti i pezzi preparati da montare, saldare e verniciare L. 16.000.

MATERIALE MARKLIN E V.B. d'occasione. Listini scartamento HO e TT. L. 50. Nel chiedere informazioni e preventivi inviare L. 50 in francoboli.

Nel richiedere informazioni si prega aggiungere L. 30 in francoboli.

Un ben riuscito idromodello a motore



Un Idromodello

di ERCOLE MACCHI

L'idromodello a motore che presento non possiede grandi qualità di volo ma ha realizzato tempi abbastanza soddisfacenti e regolari, a meno che non si interponga la sfortuna a sconquassare tutti i piani; e di questo i simpatici aeromodellisti milanesi ne sanno qualcosa. Infatti alla riuscitissima gara di idro, la Coppa Ostali, tenutasi il 22 luglio all'Idroscalo di Milano con la partecipazione di numerosi modelli fra cui cinque svizzeri dell'Aero Club di Lugano, l'eccellenza di un secondo sul tempo motore mi ha annullato un bel volo di 1'40", uno dei migliori, e nel successivo lancio le condizioni alquanto mosse dello specchio d'acqua hanno causato una imbardata con scassatura irreparabile. Ma poichè qui ogni discorso del genere è fuori luogo, vorrei rendermi utile con le mie esperienze a coloro che desiderassero costruire un idro a motore. In primo luogo occorre fare attenzione che con il tipo di scafi da me usati (vedi disegno) l'estremità posteriore degli stessi, chiamamola impropriamente bordo d'uscita, sia almeno 1/4 della lunghezza degli scafi innanzi il baricentro del modello, perchè altrimenti si verrà a creare un momento picchiante che impedirà il decollo. Secondariamente occorre assicurarsi che gli attacchi scafi-fusoliera siano rigidissimi in ogni senso (i modelli degli svizzeri insegnino). In terzo luogo è consigliabile che gli scafi siano abbastanza distanziati fra di loro, onde avere una maggiore stabilità trasversale in flottaggio. Un altro fattore di capitale importanza è quello della direzione in cui si lancia il modello: il modello va lanciato in direzione normale al moto ondoso o meglio, come nei comuni motomodelli perfettamente contro vento. Il modello che presento ha un flottaggio di sei-sette metri dopo di che, sotto la trazione del G 19, inizia una ripidissima salita in candela. Gli idromodelli formano una categoria veramente interessante che può offrire ampie soddisfazioni; tuttavia necessita di sviluppo e quindi è opportuno che altri aeromodellisti facciano conoscere i loro risultati e i loro modelli per mezzo di *Modellismo*. Alla Coppa Ostali abbiamo visto tre tipi di sistemazione degli scafi: 1) due scafi anteriori ed uno posteriore; 2) uno anteriore e due posteriori applicati alle estremità dei timoni, soluzione cosiddetta « triangolo invertito »; 3) due scafi sul baricentro. Il vincitore sul suo Arianna adottava la seconda soluzione mentre il luganese Zaugg, secondo classificato e autore del miglior volo, adottava i due scafi anteriori ed uno posteriore.

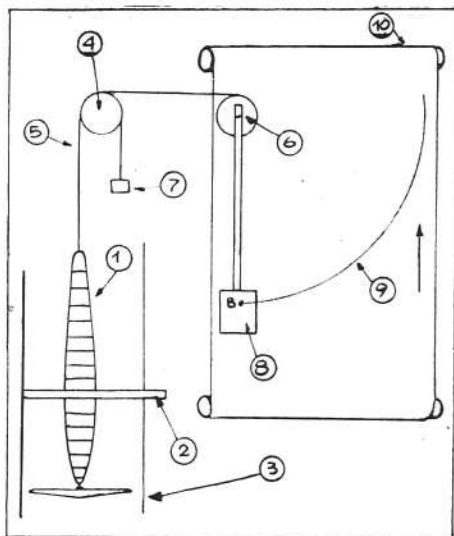
ERCOLE MACCHI

LE ATTUALI LIMITAZIONI PER I MODELLI VOLANTI

CATEGORIA VELEGGIATORI: Superficie alare + superficie piano orizzontale compresa fra 32 e 34 dmq.; peso minimo gr. 410; sezione maestra minima = (superficie alare più superficie impennaggio) / 100.

CATEGORIA ELASTICO: Superficie alare più superficie impennaggio orizzontale compresa fra 17 e 18 dmq.; peso minimo gr. 230; sezione maestra minima cmq. 65.

CATEGORIA MODELLI A MOTORE: Cilindrata motore massima cc. 2,5 peso gr. 200 per cmc. di cilindrata; carico alare 12 gr/dmq., considerando la superficie alare + quella del piano orizzontale. La sezione maestra minima è uguale ad un ottantesimo della superficie totale (ala + piano orizzontale).



PER DETERMINARE IL RENDIMENTO DI UNA MATASSA

E' a tutti noto che nell'ultima disputa della Coppa Wakefield la vittoria è toccata ad un modello con doppia matassa, quello dello svedese Stark. Al secondo posto, però, abbiamo trovato un mono-matassa, quello dell'inglese Stubbs mentre, scorrendo la classifica, possiamo notare come il monomatassa e il doppiamatassa procedano, si può dire, di pari passo. Quindi, in questo momento, non possiamo parlare di predominio netto dell'una o dell'altra; e molti aeromodellisti sono indecisi, quando devono progettare un modello ad elastico.

Con questo scritto mi propongo di descrivere un apparecchio realizzabile con poca spesa e con i mezzi a disposizione, per mezzo del quale è possibile studiare a fondo il comportamento di una matassa elastica, durante il funzionamento.

Osservando lo schizzo, in 1 è rappresentata una vecchia fusoliera di un modello bi-matassa con ingranaggi posteriori, nella quale possa essere montata anche una matassa unica a treccia rovescia; se non si ha a disposizione una simile fusoliera, se ne può costruire appositamente una, destinata a questi esperimenti. Nel 2 è rappresentato un listello, fissato alla fusoliera, che scorre su due fili metallici tesi (3) disposti in modo da impedire la rotazione della fusoliera durante il movimento dell'elica. La 4 è una puleggia di legno con boccola metallica sulla quale si avvolge due volte il filo 5 che va ad avvolgersi ed a fissarsi alla puleggia 6. In 7 vi è un recipiente contenente pallini di piombo in quantità tale da equilibrare il peso della fusoliera completa, sospeso ad un filo che si avvolge e si fissa alla puleggia 4. La 6 è una puleggia portante un listello alla cui estremità è fissato un peso di piombo (8). Nel baricentro del sistema listello-peso si deve disporre una punta scrivente (a questo scopo si può adattare un pennino da normografo, curvando leggermente la punta in modo che possa affluirvi l'inchiostro). In 9 è rappresentata una fascia di carta, scorrente sulla punta scrivente, sulla quale vi sia un linea base

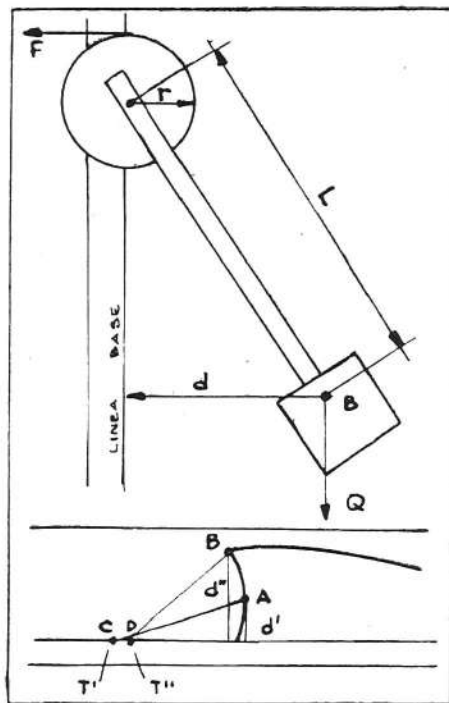
che deve esattamente passare sotto il centro della puleggia 6 e coincidere con la verticale calata dallo stesso centro. La fascia di carta deve avvolgersi sul rullo 10 che deve essere messo in movimento dal meccanismo di un vecchio orologio da muro, il quale deve imprimere alla carta una velocità di circa 0,3-0,5 cm/sec.

Il funzionamento lo avrete già certamente capito; caricare convenientemente la matassa ed il meccanismo dell'orologio, si mette in movimento prima la carta e poi si lascia libera l'elica. Per effetto della trazione del gruppo motore, la punta scrivente si sposterà, assumendo in ogni istante una posizione tale per cui si verifichi la seguente equazione: $F_r = Qd$, dove F è la trazione dell'elica, r il raggio della puleggia 6, Q il peso complessivo del listello, della punta scrivente e del blocco di piombo ed è la distanza del baricentro dalla linea base. Avremo allora:

$$F = \frac{Qd}{r} \text{ essendo}$$

$$\frac{Q}{r} = K$$

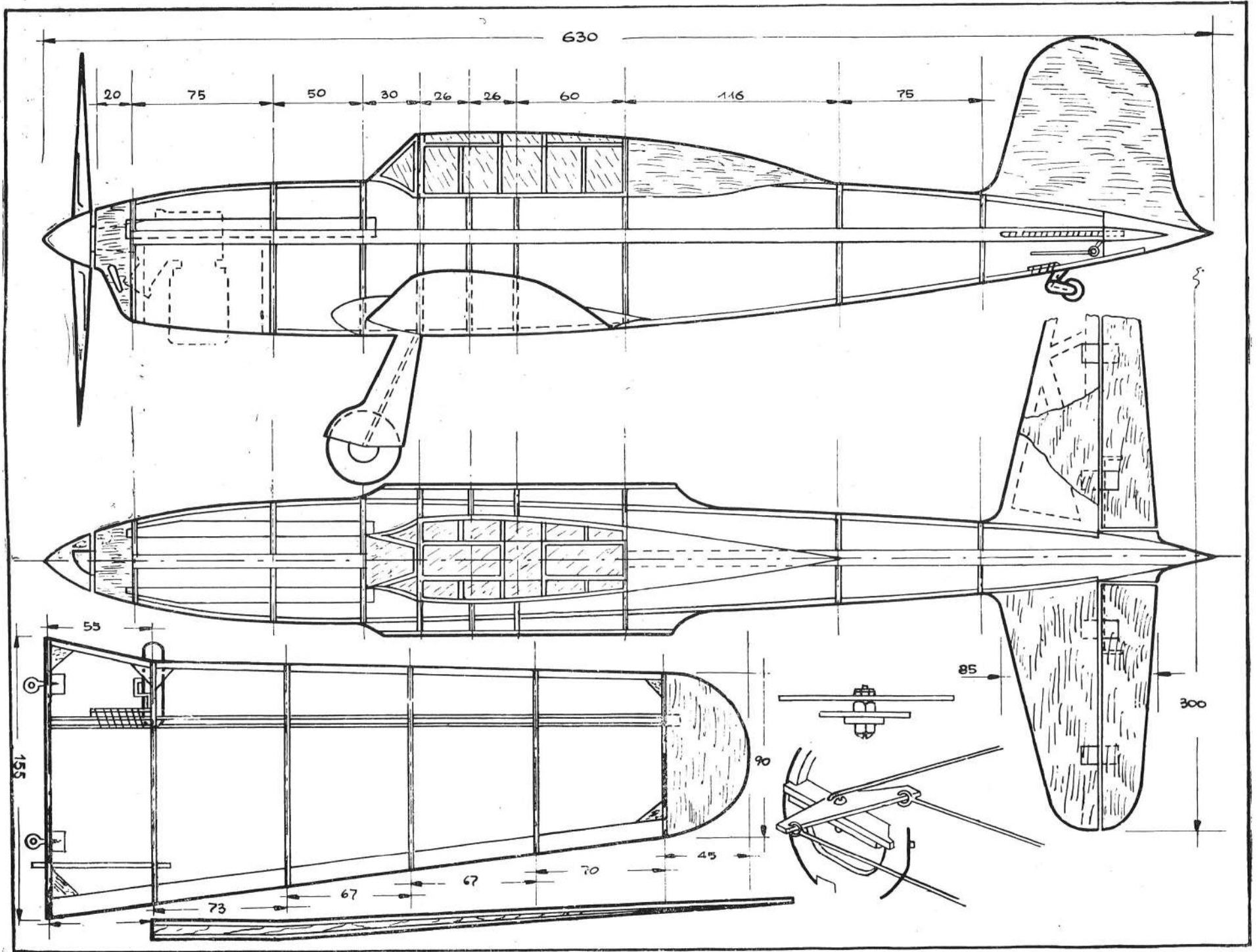
avremo in definitiva che $F = Kd$.



Supponiamo di ottenere sulla fascia di carta alla fine della prova una curva come in figura. Prendiamo in considerazione due punti A e B; centrando in A con apertura di compasso eguale a L, si determina sulla linea base il punto C e analogamente otterremo il punto D. Calando dai punti A e B le perpendicolari alla retta base otterremo le distanze d' e d'' . Vorrà dire quindi che nell'intervallo di tempo $T'' - T'$ si avrà una variazione di trazione $= K(d'' - d')$. Possiamo quindi tracciare un interessante diagramma.

Possiamo quindi tracciare un interessante diagramma come nella figura che riproduciamo, nella quale in ascissa si riportano i tempi ed in ordinata le rispettive trazioni.

GUIDO MASCHERPA



FIAT G. 46

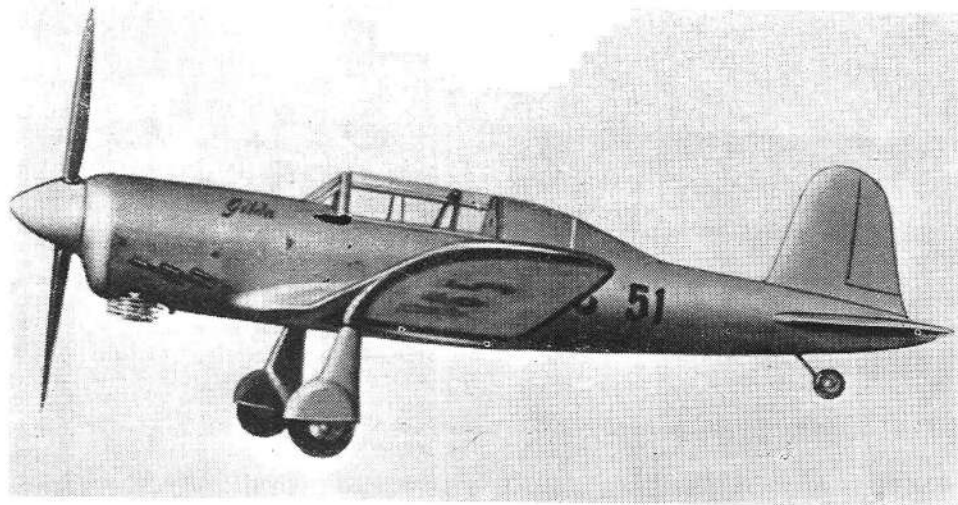
Franco Conte continua la presentazione delle sue ultime realizzazioni, in particolare di quelle concernenti la riproduzione di modelli per volo circolare. Il G. 46 è un aereo che si presta ottimamente a questo scopo: Ne consigliamo la costruzione a quanti intendano disporre d'un bel modello di grande soddisfazione.

Si dirà che io ho la « mania » delle riproduzioni, ma penso che sia una mania innocua e utile considerando che molti, anzi moltissimi, amici modellisti, mi seguono con vero entusiasmo. Infatti non appena il « G. 46 » fu progettato e prima ancora che nel mio laboratorio fosse costruito il prototipo, già mi erano pervenute richieste del disegno costruttivo. Ho avuto così modo di vedere due prototipi di questo modello costruiti da due aeromodellisti Torinesi prima ancora che avessi potuto godermi il volo di quello che veniva costruito in laboratorio.

Il primo di questi due modelli fu realizzato da Miglietta, un modellista che non è più un ragazzo; dato che supera la quarantina e i risultati non sono stati certo inferiori all'aspettativa. Era dotato di buon autoaccensione da 6 cc. e filava come una saetta rispecchiando le doti che sono già celebri nel « vero aeroplano »: velocità e maneggevolezza.

Il secondo prototipo uscì dalle mani di un gruppetto di aeromodellisti ospiti, purtroppo, di un ospedale Torinese, i quali nelle loro lunghe ore di attesa forzata godevano delle soddisfazioni di questo sport. Questo secondo modello era una vera perfezione tanto che partecipò ad una mostra di lavori eseguiti in ospedali ed ebbe l'onore del miglior premio. Del mio originale evito di parlarne ma vi dirò solo che con un « G. 19 » autoaccensione filava così bene che più volte fui tentato di iscriverlo a qualche gara di velocità.

Costruttivamente questo modello non è difficile, occorre solo tener presente che per ottenere dei risultati veramente buoni tanto nell'estetica, quanto nel volo, bisogna dare la massima importanza alla finitura e non accingersi alla sua costruzione se non si hanno quelle nozioni costruttive che non possono mancare ad un modellista di media portata. Si inizia ritagliando dal compensato di 2 mm. la serie delle ordinate che formano l'ossatura principale della fusoliera. Per il montaggio di queste ordinate, senza sculetto, si proceda come se si dovesse montare un traliccio, cioè appoggiando sulla vista in pianta i due listelli laterali 3x7 e incollando sulla linea di ogni ordinata un piccolo listellino di balsa onde poter così mantenere la forma caratteristica. Si prendano poi le ordinate e ognuna per la sua posizione, si vadano ad incastrare contro i listellini preventivamente incollati. Preferendo la ricopertura in seta provvederemo ad applicare tutta una serie di correntini 2x3 intorno alle ordinate, oppure appoggeremo incollandole bene, le tavolette di balsa da un millimetro, nel caso di ricopertura in balsa.



Finalmente abbiamo due centine di attacco che sono unite alla fusoliera, e si debbono ricavare sempre da compensato di 2 mm. queste centine saranno debitamente raccordate alla fusoliera mediante blocchetti di balsa. La cabina è in celluloido di pochi decimi appoggiata alle due ordinate di forma superiori. Anteriormente un blocchetto di balsa, opportunamente sagomato, raccorda la fusoliera con l'ogiva mentre due lungherine in faggio di sezione appropriata e incastrate nelle ordinate 1-2-3 sostengono il motore.

Il piano verticale si incastra nella fusoliera ed è ricavato da due tavolette di balsa spessore mm. 7 incollate e sagomate come a disegno e con profilo biconvesso.

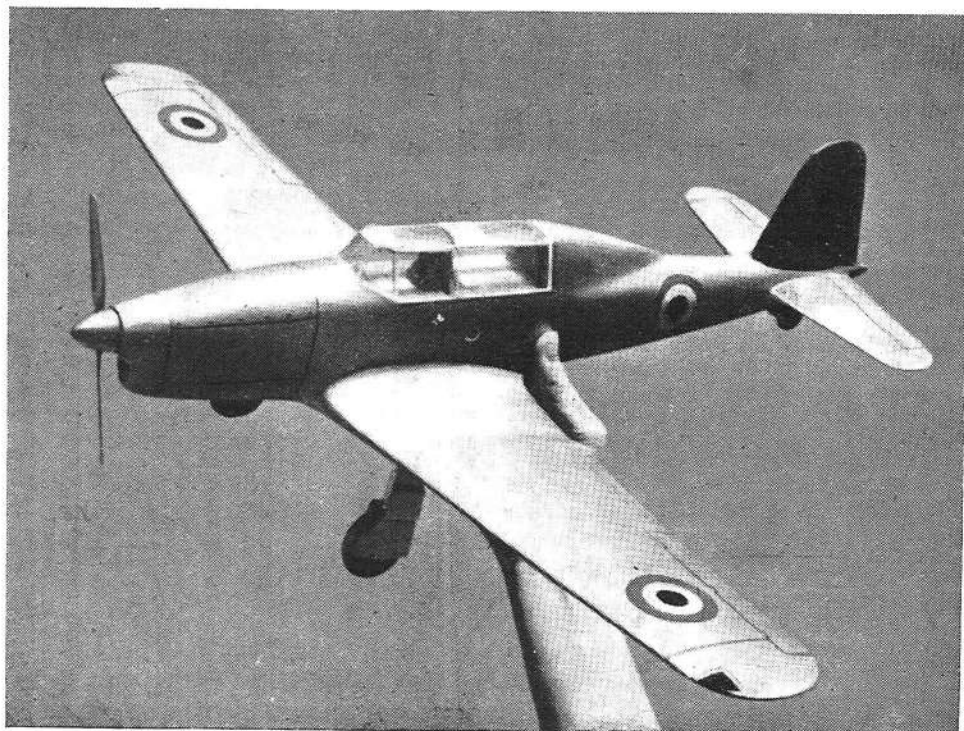
L'ala è monolongherone. E' formata da una serie di centine in balsa da 2 mm. tenute assieme da un bordo di entrata ricavato da tondino di 3 mm. diametro e da un bordo di uscita in listello triangolare 3x10. Il longherone è a cassetta formato da una guancia in compensato da mm. 1. e da due listelli 2x3. La centina di attacco porta due occhielli a vite per il fissaggio mediante anelli di elastico.

Mentre la foto a fianco del titolo riproduce il modello volante realizzato da Conte, quella in basso illustra il modello solido realizzato da Claudio Piccolo, un appassionato lettore della nostra Rivista.

Il carrello è a sbalzo formato da gambe in filo di acciaio da mm. 2 con ruotina sagomata tipo ballon e carenatura esterna ricavata da compensato. Esso viene saldamente fissato con legature al longherone alare per mezzo di una piastrina di compensato legata e fasciata di seta. Il piano di coda orizzontale si ricava da tavolette di balsa da mm. 7 incollate sopra un'anima di compensato, sagomate a profilo biconvesso simmetrico e incastrate nella fusoliera. La parte mobile è trattenuta da fettuccia che frnge anche da cerniera.

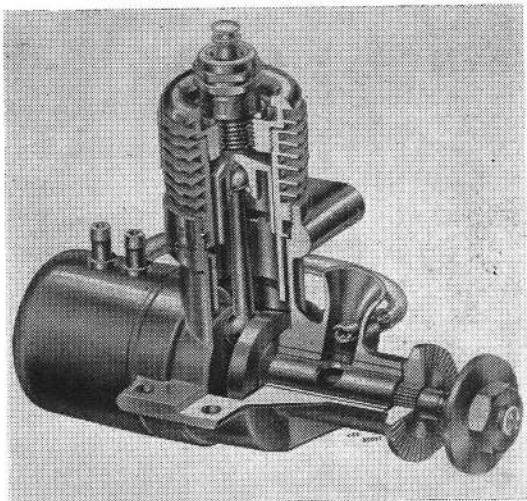
La ricopertura dell'ala, per chi non potesse farla in balsa da mm.1, si esegue con seta incollata e verniciata a tendere con CEMENT.

Il disegno al naturale di questo modello ed il pacco materiale sono in vendita presso la ditta « Aeropiccola » di Torino, Corso Peschiera 252.



RASSEGNA DEI MOTORI AMERICANI "SPITZY ROYAL,"

Lo "Spitzy Royal", appartiene ad una classe di motorini che negli S.U. è giunta al vertice della popolarità. Basso costo, bassissimo consumo, possibilità di piazzamento su un modello di dimensioni minime: ecco i vantaggi del motore 1/2 A.



Lo Spitzy Royal è costruito dalla Mel Anderson Mfg Co, che si interessa di motori per modelli da circa 20 anni, ed è di cilindrata leggermente superiore ai motori cosiddetti 1/2 A. La sua cilindrata è infatti di 1,2 cc.

In questo motore è stato per la prima volta introdotto il sistema di travaso e scarico unici, particolare che lo contraddistingue immediatamente dai moltissimi motori di piccola cilindrata. La finitura, sia interna che esterna, è di altissimo grado, quale difficilmente si era mai vista prima.

Moltissimi particolari poi dimostrano come lo Spitzzy sia stato lungamente studiato per offrire il minimo disturbo di manutenzione o di funzionamento; ad esempio sia il tappo del carter che la testata hanno l'esagono per la chiusura incassato eliminando così il difetto di molti motori in cui l'esagono, esterno, dopo un po' di tempo sfuggiva alla presa della chiave.

Ma passiamo ora alle prove vere e proprie eseguite sul motore. La ditta non prescrive un vero e proprio rodaggio ma è conveniente far girare il motore a basso numero di giri per circa 40 minuti prima di cercare di spingerlo con eliche e miscele più cattive.

Ciò che più mi ha sorpreso è stato il fatto che anche spostando notevolmente il livello del carburante non avvertiva una notevole variazione del regime; tali spostamenti erano nell'ordine di 15 cm. Questa caratteristica dovrebbe fare dello Spitzzy il motore ideale per piccoli acrobatici da allenamento. Inoltre siccome dà delle piccolissime vibrazioni dovrebbe interessare anche volo liberisti e radiocontrollisti.

Per me, fanatico della velocità, con il larghissimo travaso, l'abbondante superficie di scarico (cmq 0,2), l'altissimo numero di giri raggiungibili, lo Spitzzy Royal rappresenta la possibilità di cimentarsi in quella interessantissima categoria 1/2 A che negli Stati Uniti ha visto records di più di 100 Km/h.

Il rodaggio è stato eseguito con l'elica fornita dalla ditta, una 15/7,5. Usando miscela 3/1 e tenendo basso il motore aprendo lo spillo, feci funzionare lo Spitzzy per circa 40 minuti a 4500 giri.

La partenza è straordinariamente facile; basta dare un piccolo cicchetto dallo scarico ed aprire a circa 4 1/2 giri al carburatore.

Dopo il periodo di «bassa frequenza» si può cominciare a spingere usando una miscela nitrata; personalmente usai della Ohlsson 30 + plus nitrata al 30%.

I risultati furono molto buoni, sia per la formidabile tenuta al regime sia per l'aumento notevolissimo di partenza.

Provai alcune eliche ed ottenni:

elica 15x10 giri	11.000 appr.
elica 15-7,5 giri	11700
12,5-10	13000
12,5-7,5	15200

Anche ad altissimi regimi il motore non dà segni di consumo, ciò è dovuto anche alla notevole bronzina di banco ed alle bronzine di acciaio duro della biella. Da notare che nessuno degli altri motori di piccola cilindrata americani ha bronzine né sull'albero né sulla biella.

Col motore viene fornito un serbatoio per volo libero, che si blocca posteriormente me-

dante una lunga vite, e che permette un funzionamento di oltre un minuto primo.

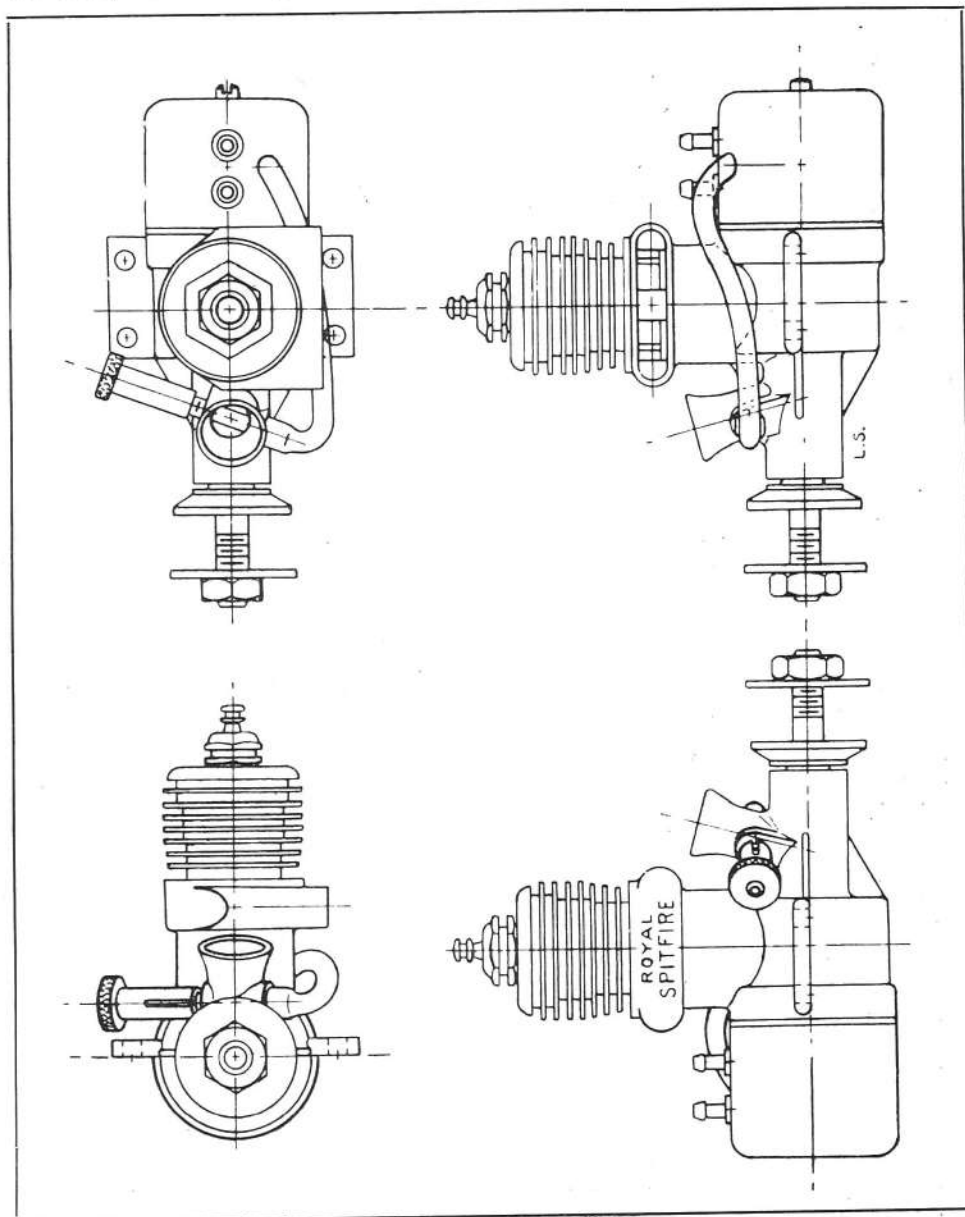
Vengono inoltre forniti due attacchi in duralluminio per fissare il motore radialmente e due graziose decalcomanie.

Inoltre, pezzo della massima utilità sul campo, uno speciale attacco a disinnesto rapido per i cavetti delle batterie.

Dati del motore

Peso (controllato) gr.	74
Rapporto di compressione	6,5
Superficie carburatore cmq.	0,119
Travaso	0,159
scarico	0,201

La candela è speciale Spitfire e di ottimo rendimento e durata ma può essere rimpiazzata da una qualsiasi glow eventualmente con l'interposizione di rondelle.





PARLANO I RADIOCONTROLLISTI DI VITERBO

Ci hanno ignorato!

Quest'anno la nostra categoria è stata completamente ignorata. E' vero che i risultati sono stati negativi, ma una parola a mò di conforto e di incitamento non doveva mancare. L'anno passato abbiamo presentato il primo radiocomandato italiano ed in verità fummo notevolmente elogiati. Quest'anno ben cinque modelli era presenti alle Nazionali; si potrebbe obiettare che nessuno di essi ha volato sotto impulsi radio. Ma intendo qui ricordare che in America, su 30 o 40 concorrenti, sì e no 10 o 15 modelli prendono il volo. Nella costruzione di un modello radiocomandato bisogna tener presente che si lavora con frequenze di 1-2-3-4 metri, ed i circuiti radio sono di una delicatezza estrema, la loro messa a punto con il circuito in superreazione è quanto mai critica ed occorre una serie di pazienti operazioni.

La mancanza di mezzi finanziari incide fortemente sulla sostituzione di un tale ap-

IN ALTO: Nino Caravello, Massimo Senia e Pietro Frillici, dopo il promettente inizio dell'anno passato, quest'anno non hanno avuto fortuna. Ma non perdetevi d'animo, ragazzi! — **IN BASSO:** Il bel modello di Gnesi è stato centrato in fretta e non ha trovato il successo che meritava. Ma già si fanno i progetti per il 52...



parato e ci si deve accontentare di compromessi.

L'ignorare il nostro lavoro, la nostra attività, i nostri sforzi, non giova certo ad incitare quanti si cimentano in queste non facili realizzazioni, e tanto meno serve ad incoraggiare coloro che volentieri si dedicherebbero al radiocomando. **PIETRO FRILICCI**

Va bene che quando le gare sono terminate ognuno ha fretta e voglia di andarsene a casa, ma due parole, se non di elogio, almeno di incoraggiamento, non ci stavano proprio male.

(N. d. R.)

Il problema degli allievi

Per l'ennesima volta torniamo su questo argomento. E vi torniamo non certo per dir bene di ciò che quest'anno è stato fatto in favore delle scuole e degli allievi.

Sapete quanti attestati sono stati rilasciati quest'anno? Non si arriva ai cento. Questo nonostante il premio che l'Aero Club d'Italia aveva stabilito fino alla concorrenza di 500 attestati, nonostante la somma stanziata per le scuole (somma che, recando sei zeri dietro l'unità, non è tale da permettere grandi cose, ma pur sempre rilevante), nonostante la

distribuzione gratuita delle tavole del modello scuola, e nonostante l'attivo interessamento dell'Aero Club e per esso dei dirigenti la sezione aeromodellismo.

Dei cento attestati rilasciati, una percentuale fortissima è anche alla scuola di Bologna, una dozzina a Milano, altrettanti a San Remo. Nemmeno uno, a Roma. Nella Capitale non c'è traccia di scuola, a dispetto dell'interessamento e delle retribuzioni (sic!) offerte dall'Aero Club locale. Giulio Rodorigo aveva realizzato un'ottima riproduzione del T. 51, ma i dirigenti romani non hanno creduto opportuno mandarlo al Concorso Nazionale, anche quando i rappresentanti sono divenuti cinque anzi ché sei, per l'improvvisa indisposizione di Di Pietro.

C'è una sola persona, in tutta questa faccenda, che merita elogio e congratulazioni. E' Aurelio Ortelli, e con lui l'Aero Club di Bologna. Con vera passione e con grande spirito di sacrificio, ha saputo ottenere risultati veramente notevoli. Risultati eccellenti, se paragonati con l'abulìa ed il menefreghismo che contraddistinguono i responsabili dell'attività aeromodellistica negli altri centri. Ortelli è un esempio, lo abbiamo additato, oggi più che mai lo additiamo.

Bisogna rendersi conto, una volta per sempre, dell'importanza fondamentale che le scuole rivestono ai fini dello sviluppo, anzi dell'esistenza dell'aeromodellismo. Siamo andati al Concorso Nazionale per vedere quali fossero i frutti dell'inchiesta che noi e l'Aero Club abbiamo copiosamente versato. Ma se frutti si poteva definire ciò che abbiamo trovato, si trattava di ben meschina cosa.

Vogliamo, sì o no, fare le cose sul serio?

G. J.

Rivenditori diretti

Aeromodelli

P.zza Salerno, 8 - ROMA

Aviominima-Cosmo

Via S. Basilio, 49-a - ROMA

Emporium

Via S. Spirito, 5 - MILANO

Giocattoli Noè

Via Manzoni, 26 - MILANO

Micromodelli

Via Volsinio, 32 - ROMA

Modellalfa

Via R. da Bari, 113 - BARI

Movo

Via S. Spirito, 14 - MILANO

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 MILANO, IL 14 OTTOBRE 1951 - PALAZZO DEL GHIACCIO

CAMPIONATO AUTOMODELLI

(TERZA PROVA)

A Milano, nuovo miglioramento di primati: record assoluto, quello di Rozzi (classe "C") con 130,900. Prima apparizione in Italia dei lanci a mezzo dell'asta.

(Dal nostro inviato speciale)

Siamo ancora distanti, in alcune classi — particolarmente la «C» — dai risultati raggiunti in Gran Bretagna, dove si toccano i 200 chilometri all'ora, molto più vicini nella «B», anzi possiamo osservare che i progressi in questa classe non sono stati compiuti di pari passo con le altre; Bordignon ha realizzato stavolta una media veramente eccellente. E pensare che esattamente un anno fa, sulla pista dell'Alfa Romeo si viaggiava a 65-70 Km/h.

Il nostro automodellismo è giovane anzi giovanissimo; noi siamo certi che nel giro di pochi mesi riusciremo ad avvicinarci notevolmente ai risultati stranieri anche nelle altre categorie; prendendo ad esempio la «B», Casanova, Bordignon, Conte, Leutzing e Riva sono coloro che, indubbiamente hanno dato il massimo contributo per il raggiungimento di tali risultati.

Ma ora dobbiamo affrontare la classe «A» e in special modo la «C»; va bene che questa è la più difficile, che fornisce i maggiori grattacapi, appunto per questo bisogna affrontarla seriamente. Anche perché ora che abbiamo a Monza una pista per automodelli — e, per di più, situata in una cornice ideale — è in programma un confronto con gli automodellisti stranieri.

Noi non abbiamo la pretesa di stravincere, ma vogliamo dimostrare che qui si gira forte anche con il 10 cc. (e chissà che, poi, non sia il Mc Coy o il Dooling... vero, Penna?).

Il campo di gara, ormai, lo conoscete, ed è inutile che ve lo descriviamo. Come al solito il fondo è un po' troppo lucido, ed anche questa volta più di una macchina tenta di slittare. In special modo quando

si prova la partenza lanciata con la «forchetta». A proposito di questo sistema di lancio, è doveroso osservare che ancora non ci siamo. Proprio no. In Inghilterra la partenza lanciata viene usata correntemente in tutte le gare, e i modelli in presa diretta ne traggono un vantaggio indiscutibile; perlomeno possono partire regolarmente, evitando la formidabile spinta iniziale che spesso ha un effetto catastrofico. Dato poi che queste sono le macchine che realizzano le maggiori velocità, ecco che i risultati tecnici saranno senza meno migliori; almeno non vedremo più delle macchine fermarsi dopo un quarto di giro, né rientrare, né rivoltarsi su se stesse, voltolandosi per terra fino all'esaurimento della miscela. Scenette divertenti per chi assiste, non proprio per il concorrente.

E' importante aggiungere che proprio queste macchine, generalmente, sono quelle che ottengono i risultati migliori dal punto di vista tecnico. Siamo convinti che, per raggiungere velocità elevate, è necessario ricorrere alla trasmissione in presa diretta.

I lanci hanno inizio alle ore 9, come al solito, con la prima prova della classe «A». Apre Riva, per lanciare una delle sue innumerevoli macchine; la potenza del motore non è proporzionata alle dimensioni della vetturetta, e dopo qualche giro velocissimo,

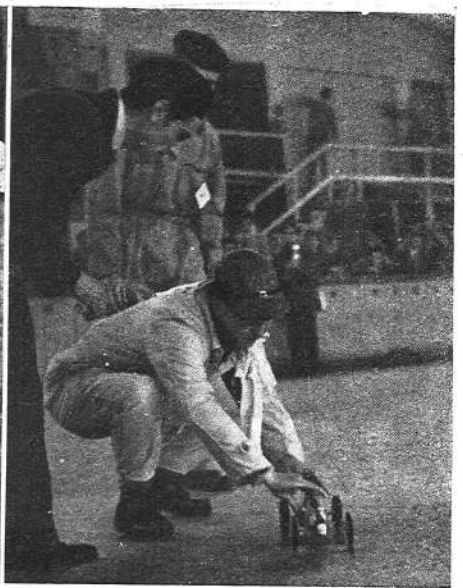
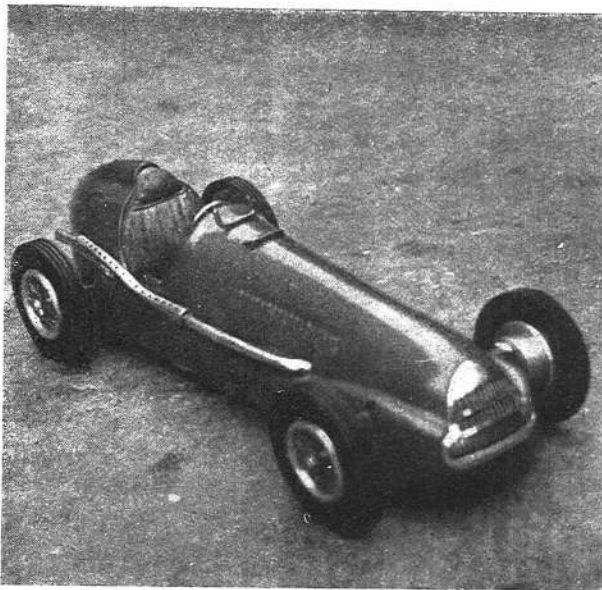
IN BASSO, DA SINISTRA: Giovanni Cerretto presenta la macchina di Leutzing (5 cc.) seconda classifica. Monta frizione ed è rapportata 1:2. — I baldi giovani della Dorica; Saudella Mancinelli e Duranti. C'era anche Casanova ma è rimasto fuori quadro. — Riva, sotto lo sguardo di Conte, sta lanciando la sua Mc Coy 60.



Al Palazzo del Ghiaccio, per la prima volta, abbiamo assistito a qualche partenza con l'asta. Nella foto Fanoli sta spingendo la sua «rana» (si noti, sull'asta, il gruppo delle batterie per l'accensione della «glow»).

Ancora un clamoroso successo nel campo dei microbolidi. Il Palazzo del Ghiaccio — domenica 14 ottobre risponde pienamente a verità, il suo nome — è stato teatro di un'autentica sarabanda, dovuta alla presenza sulla pista di ben 65 automodelli! Sin dal principio tutto lasciava prevedere che la gara sarebbe stata combattutissima, anche perché, ormai, il Campionato nazionale si avvicinava alla conclusione, poi alla fine della manifestazione ci accorgemmo che tutti i primati sono stati migliorati; compreso quello dei partecipanti, maggiore quasi di un terzo di quello delle due prove precedenti. Successo indiscutibile che dimostra chiaramente con quale prepotenza si stia diffondendo la simpatia per l'automodellismo fra i nostri modellisti.





una bella capriola e termine del percorso viaggiando sulla candela.

Gli succede sulla pista Turri, che presenta la vetturessa Oliver originale (ha il motore costruito appositamente, con trasmissione diretta su entrambe le ruote), ma quando il motore è al massimo regime le gomme escono dai mozzi e non c'è nulla da fare, la scena si ripete anche al secondo lancio. Peccato! Si trattava di una macchinetta dalle possibilità non indifferenti. Riva lancia di nuovo; la macchina corre ora regolarmente e copre la base con l'ottima media di 81,818, il motore è un «G. 20».

Verso le 10 inizia la seconda prova della classe «B». Fra i primi a lanciare è Casanova, ma stavolta la sua macchina non va molto forte. Anzitutto impiega parecchi giri per lanciare, contrariamente al solito; poi il funzionamento del motore è tutt'altro che regolare. Ottiene la media di 97,126; un guasto al serbatoio gli impedirà l'effettuazione delle altre prove.

Poi è la volta della macchina di Leutzinger, lanciata per procura dai ragazzi del gruppo Olivetti. Da subito l'impressione di andare molto forte: tanto forte che i cronometri segnano la bella media di 121,621. Il motore, naturalmente, è un Dooling 29, trasmissione con frazione e rapporto 1:2. Il primato precedente, detenuto da Conte con 115,384, è già crollato. Altri concorrenti ottengono risultati notevoli ma sempre inferiori a quello raggiunto dalla macchina di Leutzinger. Buono il 109,431 di Bardignon (ma vedremo quello che, dopo, saprà fare questo ragazzo!).

Inizia quindi la prima prova della classe C. Apre Turri, il quale lancia una macchina col Mc Coy 60. Però la vettura gira su sé stessa, si rovescia e spacca l'asse anteriore. Tocca a Mancinelli, il quale si accinge a lanciare la sua «rana» con Mc Coy. Bellissimo il comportamento in corsa, di questa vettura, la quale, dopo aver preso velocità, inizia la corsa, praticamente, sulla sola ruota motrice. Agganciamento perfetto, completa la stabilità su tutti gli assi; peccato

Il modello del torinese Valinotto con motore Penna 10

IN ALTO, DA SINISTRA: La bellissima riproduzione dell'Alfa 158, opera di Bruno Benazzi. — Bordignon, della Scuderia Milano, ha vinto la classe «B» con questa bella macchina montata da un motore «Dooling 29». — Piero Casanova, assistito da Saudella, sta lanciando la sua vettura (Foto Janni)

che abbia acquistato la massima velocità solo dopo qualche giro dalla entrata in base: media realizzata 120,205. Comunque, la rivedremo a Roma.

Riva prova più volte la partenza della sua Dooling originale; Clerici, col solito modello, veterano di innumerevoli competizioni, ottiene 115,015. A proposito di miscele, questa macchina ha corso col 10 per cento di nitrometano.

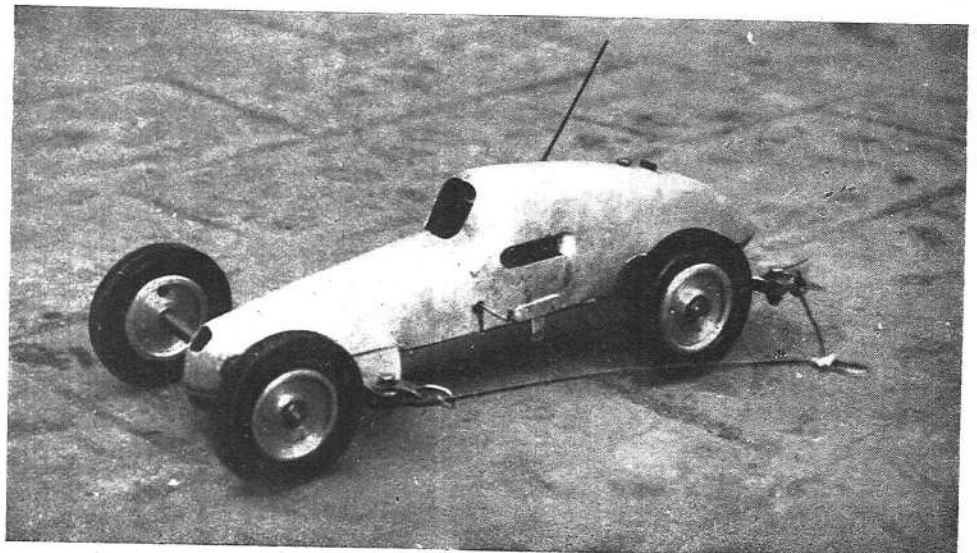
A questo punto assistiamo a qualche tentativo di lancio con la famosa «forchetta», effettuato da Fanoli con una rana munita di motore Mc. Coy. 60. L'impulso non è però sufficiente e dopo qualche metro la macchina si ferma. Migliore risultato non ottiene Turri con la sua Rowell 60; poi tenta l'aviatore, ma non riesce ugualmente perché la macchina rientra all'interno del cerchio.

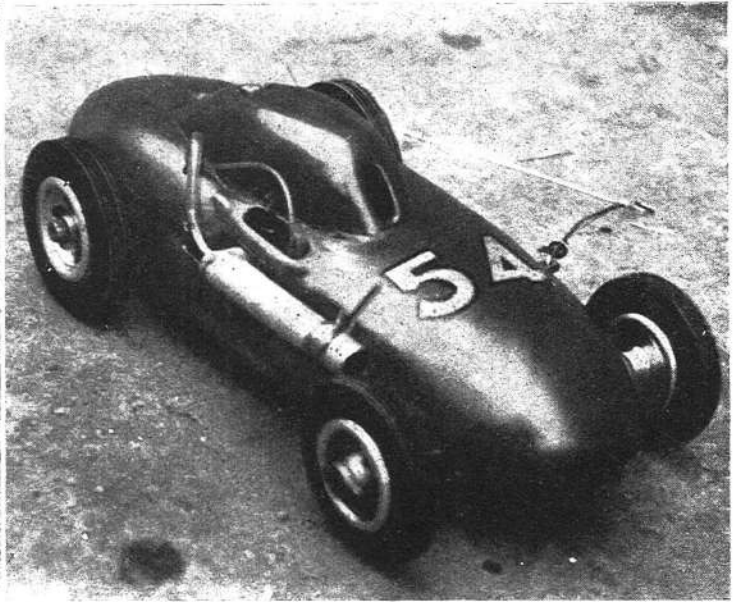
Alle 12,45 viene sospesa la prima prova per consentire ai concorrenti di pranzare. I lanci riprendono un'ora dopo, ma sia nella classe A che nella B non si ottengono risultati migliori. Degno di nota un 113,207 di Felice Riva col Mc. Coy 29. Nella C in-

vece Valinotto ottiene un brillante successo con la sua vettura munita di motore Penna 10: 125,874. Rimane in testa alla classifica per un lungo periodo di tempo, tanto che noi già pregustavamo la vittoria d'un motore italiano e, nello stesso tempo, il miglioramento d'un primato nazionale. Ma avevamo fatto i conti senza... Clerici. Al secondo lancio, infatti, la sua «54» viaggia a 127,659. E sarà la media migliore, fino alla chiusura della prova.

Passiamo al terzo lancio. Nella classe A Oscar Zuccolotto della Felix passa in testa grazie ad un ottimo 82,442. Motore G. 20, naturalmente; sarà l'unica media rimarchevole per questa classe.

Nella «B» Abramo Bordignon della Scuderia Milano ottiene un risultato veramente eccellente con la sua «rana»: 126,760. Ha sfiorato il primato della classe «C»! Motore il solito Dooling 29, quello che potrebbe essere definito il motore della classe B. Modello stabilissimo sotto tutti gli assi. Bravo, Bordignon. In questa prova il solo Fanoli riesce a migliorare la propria posizione, segnando un 105,882. Le altre medie sono per





lo più superiori a quelle ottenute nei lanci precedenti.

Anche nella «C» non si riscontrano notevoli mutamenti, se si eccettua una sostituzione in testa alla classifica: dopo due prove mediocri, la macchina dell'ing. Rozzi di Ivrea sfreccia alla notevole media di 130,909 e, con un nuovo primato nazionale, si chiude in bellezza la riuscitissima competizione. Ormai è sera. Siamo andati a finire alle 21. In definitiva possiamo considerarci soddisfatti: tutti i primati nazionali sono stati migliorati, il numero dei concorrenti è stato anche soddisfacente. E per la conclusione del Campio-

nato Italiano Automodelli ormai non manca che la prova di Roma.

GIAMPIERO JANNI

CLASSIFICHE

Classe A.

1.) ZUCCOLOTTO Oscar (Felix, G. 20) km. 82,442; 2.) RIVA Felice (Felix, G. 20) 81,818; 3.) ENRICOBENA Sergio (CIF Lingotto, G. 20), 79,411; 4.) DOSSENA Enzo (Alfa Romeo, G. 20) 73,972; 5.) GALLETTO Remo (Indip., G. 20) 66,666; 6.) MORANDI Ermenegildo (Alfa Romeo, MT. 47) 83,025; 7.) BONETTO Emilio (Alfa Romeo, E. D.) 62,790; 8.) RIVA Giulio (Felix, G. 20) 60,555.

Classe B.

1.) BORDIGNON Abramo (Milano, Dooling 29) 126,760; 2.) LEUTZINGER Arturo (Olivetti, Dooling 29) 121,831; 3.) RIVA Felice (Felix, Mc. Coy 29) 119,821; 4.) CONTE Franco (Felix, Dooling 29) 111,801; 5.. a p. m. CIRANI Giuseppe (indip. Dooling 29) 111,801; 6.) CIRANI Enrico (Milano, Dooling 29) 107,784; 7.) CAMERINI Lamberto (Indip. Dooling 29) 105,882; 7.) a p. m. FANOLI Enrico (Milano, Dooling 29) 105,882; 9.) CASANOVA Piero (Dorica, Dooling 29) 97,826; 10.) RIVA Vittorio (Felix, Dooling 29) 96,674; 11.) MIRETTI Adriano (CIF Lingotto, Dooling 29) 90,909; 12.) MORANDI Giuseppe (Olivetti, Dooling 29) 85,308; 13.) BROGLIA Luigi (Indip., G. 19) 76,515; 14.) MOTTA Umberto (Olivetti, Dooling 29) 71,428; 15.) BENAGLIO Elia (Alfa Romeo, Testa Rossa) 71,146; 16.) MANCINELLI Elso (Dorica, Testa Rossa) 68,965; 17.) BRIANZOLI Achille (Milano, Testa Rossa) 64,748; 18.) BENAZZI Bruno 59,602.

Classe C.

1.) ROZZI Piero (Olivetti, Dooling 61) 130,909; 2.) CLERICI Gustavo (Milano,

Mc. Coy 60) 127,639; 3.) VALINOTTO Angelo (CIF Lingotto, Penna 10) 125,874; 4.) SAUDELLA Carlo (Dorica, Mc Coy 60) 124,567; 5.) MANCINELLI Elso (Dorica, Dooling 61) 120,605; 6.) RIVA Giulio (Felix, Mc Coy 60) 120; 7.) FANOLI Enrico (Milano, Dooling 61) 117,263; 8.) ROVELLI Nino (Felix, Dooling 61) 115,384; 9.) GARUGATI Vitaliano (Milano, Mc. Coy 60) 112,149; 10.) SARDINO Giulio (Olivetti, Penna 10) 103,151; 11.) BIANCO Memore (Olivetti, Pantera 10) 90,909; 12.) BINDI Mauro (Olivetti, Pantera 10) 83,720. *Classifica generale per squadre* (relativa a questa gara).

1.) FELIX, punti 1221; 2.) MILANO, p. 919; 3.) OLIVETTI, p. 747; 4.) CIF Lingotto, p. 472; 5.) DORICA p. 341; 6.) ALFA ROMEO p. 247.

A ROMA: ultima prova del Campionato AUTOMODELLI

Clamorosa affermazione delle

CANDELE
"SUPERTIGRE 1001,"

Elso Mancinelli conquista il titolo di Campionato Nazionale e primatista assoluto (classe C) alla media di **153,191** (giro più veloce **190**) usando

Candele Supertigre 1001

Felice Riva conquista il titolo di Campione Nazionale e primatista (classe A) alla media di **99,820** usando

Candele Supertigre 1001
e motore "G. 20,"

Micromeccanica "SATURNO,"
Via Fabbri, 4 - BOLOGNA

Sorprendenti risultati nella gara di Roma

Il Campionato Automodelli si è concluso a Roma con una serie di risultati clamorosi. Tutti i primati sono infatti crollati sulla pista di pattinaggio della Casa dello Studente, domenica 4 novembre: nella classe «A»:

1) RIVA Felice (Felix) media km/h 99.820;

nella classe «B»:

1) BORDIGNON Abramo (Milano) media km/h 133.333;

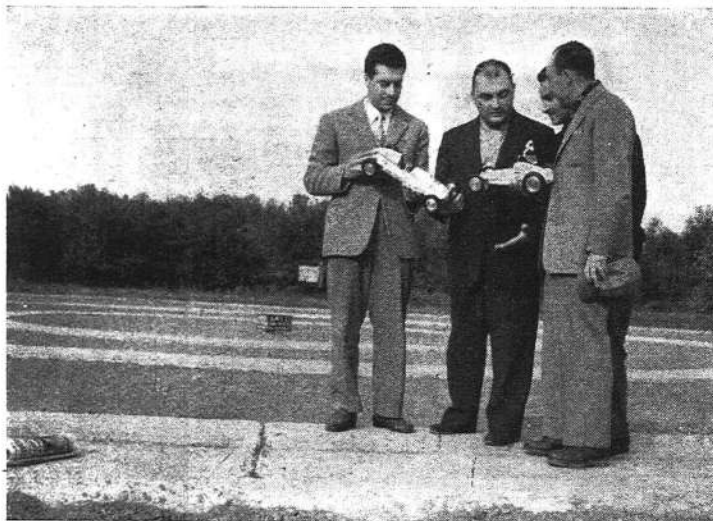
nella classe «C»:

1) MANCINELLI Elso (Dorica) media km/ 153.191.

Sono stati anche migliorati numerosi primati su altre basi. Nel prossimo numero pubblicheremo una completa fotocronaca sull'avvenimento.

UNA PISTA A MONZA!

In primavera, a Monza, vi sarà l'inaugurazione ufficiale della pista per automodellisti; è una iniziativa giunta felicemente a termine e degna della massima considerazione.



Alla vigilia della 3. gara del Campionato, il 13 ottobre, ci siamo recati a Monza. Nel verde del bellissimo parco, e precisamente nell'interno del più famoso circuito automobilistico del mondo, abbiamo trovato una pista, appositamente costruita per gli automodellisti. Si tratta, pensiamo noi, oltre che di un segno tangibile della vitalità dell'AMSCI e dell'intraprendenza dei suoi dirigenti, di una vera dimostrazione di riconoscimento e di incoraggiamento da parte dell'organizzazione automobilistica nazionale.

Dunque, quel sabato pomeriggio, si è svolta la presentazione della pista, non ancora del tutto completata (mancava del recinto di protezione), ai concorrenti giunti a Milano per la gara. Si tratta di tre anelli di cemento, larghi circa un metro, delle dimensioni previste dal regolamento tecnico, completati con un solido pilone, ben piazzato al centro. Il collaudo ufficiale è stato effettuato con la macchina di Benaglio che ha girato a lungo.

Richiamati dal frastuono dei minuscoli motori, ad un certo momento gli automodellisti

IN ALTO: Casanova, Gonzales e Conte posano sulla nuova pista. Si notino i tre anelli di cemento. — **SOTTO:** Casanova sta illustrando a Gonzales gli arcani segreti della sua doppia frizione. (foto Janni)



sono stati onorati dalla visita di due autentici assi del volante: Fangio e Gonzales, i quali hanno momentaneamente interrotto le prove con i loro bolidi per assistere a quelle dei modellisti! I due celebri corridori si sono interessati a lungo sui segreti dei microbolidi, dimostrandosi più volte meravigliati per le geniali realizzazioni e, soprattutto, per le dimensioni veramente microscopiche (per loro) delle varie frizioni, ruote, trasmissioni, ecc. Poi, con un reciproco scambio di auguri, sono tornati a sfrecciare sul circuito, a

prepararsi per quella corsa di Barcellona che avrebbe sigillato il loro trionfo.

In un autentico regno dell'automobilismo, la pista degli automodelli ha la sua cornice ideale. Ora è necessario approfittare di questa importante realizzazione. Frattanto, a nome di tutti gli automodellisti italiani, ringraziamo i dirigenti dell'Automobile Club Milano, della CSAI, dell'AMSCI e quanti hanno contribuito nella lodevole iniziativa. Iniziativa che ci auguriamo di veder ripetuta in altri, in molti altri centri. **G. J.**

Il modello ad elastico K. L. 70

(Continuazione da pag. 1155)

matassa sopportava circa 900-1000 giri, dando una scarica di un minuto e mezzo con la quale il modello raggiungeva una quota di circa 120 metri, segnando un tempo complessivo intorno ai cinque minuti.

Dopo due o tre giornate di prove, il modello fu presentato alla selezione Wakefield a Pisa. Purtroppo le condizioni atmosferiche erano pessime dato che un forte vento portava subito i modelli fuori campo. Il primo lancio fu eseguito di sera. Lanciai con circa due terzi di carica e il modello scomparve alla vista del cronometrista dopo circa 3'20", allontanandosi parecchio dal campo. Fino a che l'oscurità non fu profonda, lo cercai invano in mezzo a campi di grano dove le spighe superavano l'altezza dell'uomo. Lo cercai ancora al mattino successivo, ma tutto fu inutile. Così rimasi fuori della squadra Wakefield. Il modello fu ritrovato due giorni dopo, e mi venne riportato a Roma dal colonnello Leardi, danneggiato, sì, ma facilmente riparabile. E quando appresi di essere stato prescelto per prendere parte alla Coppa F.N.A. rimisi a posto il modello e lo riprovo.

In Olanda, naturalmente, trovammo molto vento, ma per fortuna era stato anche allestito un ottimo servizio recuperi. Per ottenere un decollo veloce aumentai ancora la sezione della matassa, montando 24 fili 1x5, corrispondenti a 18 1x6 (tenere presente che le misure in mm. sono approssimative, essendo l'elastico, sia Pirelli che Dunlop, tagliato in misure inglesi, e precisamente 1/4 di pollice = mm. 6,35 e 3/16 = mm. 4,76). Con tale matassa la durata di scarica era minore, ma in compenso, più elevata la quota raggiunta. I decolli, sebbene sicuri rispetto al vento, erano un pò paurosi, perchè la

forte potenza e la notevole coppia dell'elica molto grande facevano inclinare fortemente il modello a sinistra. Si rimetteva benissimo, però, dopo mezzo giro e saliva in spirale destra.

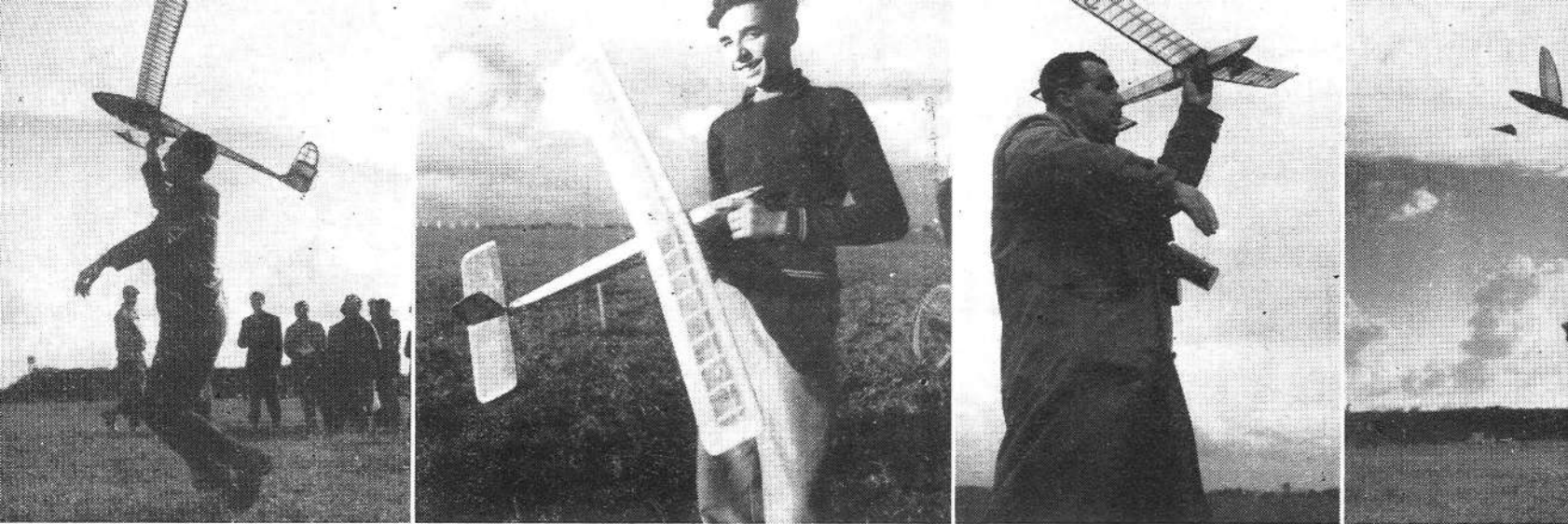
Al primo lancio non caricai molto e segnai 3'18". Al secondo, con una carica maggiore, la quota fu superiore, ma, forse per qualche svergolatura, il modello scampanò in planata, segnando solo 2'38". Al terzo arretrai un poco l'ala e tolsi la miccia; ma le termiche, che fino a quel momento non si erano fatte vive, apparvero proprio allora ed il modello scomparve altissimo dopo 4'31", terminando così la sua carriera. Se fosse risultato centrato in planata al secondo lancio e fosse rimasto in vista per cinque minuti al terzo, avrebbe forse potuto classificarsi primo; comunque, in una gara internazionale, un terzo posto è sempre un piazzamento abbastanza onorevole, e certo non posso lamentarmi.

Esaurita così la presentazione tecnica e la cronistoria del modello, passo a descriverne la costruzione.

La fusoliera è costruita con listelli 4x4 e traversini 1,5x4 posti di taglio. L'attacco del carrello è costituito da due tubetti di carta fissati internamente ai traversini laterali e da abbondanti rinforzi in triangoli di balsa. Le feritoie per lo scorrimento delle piastri di attacco dell'ala sono formate da listelli 2x4, incollati fra due traversini a un millimetro e mezzo di distanza dal listello superiore. Anche qui rinforzi in triangolini di balsa. Le piastri sono in compensato da 1,5 a 5 strati. Le tavolette che sopportano lo spinotto porta matassa, in tubetto di alluminio da mm. 5, sono formate da uno strato di compensato da mm. 0,5 e da uno di balsa da mm. 2.

L'ala è composta da centine in balsa da mm. 1, profilo NACA 6409, bordo d'entrata

(Continua a pag. 1180)



A MILANO. AEROPORTO DI BRESSO: 25-27 OTTOBRE; AEROPORTO DI LINATE: 28 OTTOBRE

XIV° Concorso Nazionale Modelli Volanti

CENTOCINQUANTA AEROMODELLISTI HANNO PRESO PARTE ALLA MASSIMA COMPETIZIONE AEROMODELLISTICA NAZIONALE, GAREGGIANDO IN UNO SQUARCIO DI SERENO. BELLISSIMA LA GARA DEGLI ELASTICO, CHE HA SEGNATO UNA NUOVA AFFERMAZIONE DI LEARDI; DELUSIONE DELLA CATEGORIA RADIOCOMANDATI

(Dal nostro inviato speciale Giampiero Janni).

Miracolo a Milano

Stavamo proprio per naufragare, quest'anno. E non solo come suol dirsi, metaforicamente, d'una impresa fallita, ma anche materialmente, quando, partiti sotto una pioggia torrenziale, giungendo a Milano abbiamo trovato nubi cariche d'acqua e ancora pioggia. una Pioggerella fine, lieve, ma continua. Guardammo in viso Tione, e la sua espressione non era certo delle più allegre.

Poi è avvenuto il miracolo. Giunti a Bresso, ecco d'un tratto cessare la pioggia; una rottura nel banco di nubi all'orizzonte fa sì che i concorrenti possano lasciare i loro rifugi ed affrontare il campo, per l'occasione trasformato in una gigantesca pozzanghera. Il cielo è sempre nuvoloso, ma qualche magico balsamo ha... causticato il flusso del-

l'acqua. Nei giorni successivi il tempo migliorerà ancora, e la gara degli elastico si svolgerà in una splendida giornata di sole. Il XIV Concorso Nazionale ha potuto così svolgersi per un vero miracolo, in modo regolare, nonostante la stagione notevolmente avanzata.

Sebbene il luogo di svolgimento della gara fosse stato notevolmente spostato verso il Nord, il numero e la varietà dei concorrenti può essere considerato soddisfacente; oltre alle squadre degli Aero-Clubs centro-settentrionali, logicamente presenti, sono anche intervenute le rappresentanze della Sardegna (Cagliari) e della Sicilia (Messina), oltre ai concorrenti di Bari e di Napoli. E' stato, insomma, un autentico concorso nazionale.

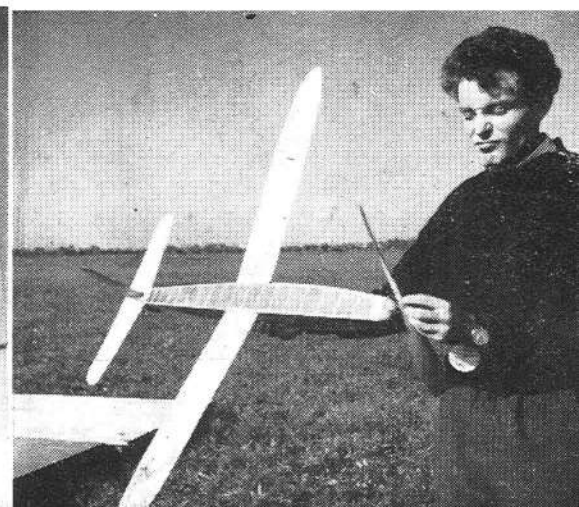
Dal punto di vista dell'organizzazione, dobbiamo esprimere il nostro pieno compiaci-

mento. Cervello e motore di tutto il complesso è stato l'inesauribile ing. Frachetti che, pur avendo trovato valido appoggio e piena comprensione presso l'Aero Club di Milano e presso il Comando Zona, ha profuso ogni energia per la buona riuscita della manifestazione. E dobbiamo riconoscere che, a parte certe questioni nate dalla scarsità di alcune porzioni di pastasciutta (fatto, del resto, non imputabile agli organizzatori, bensì al numero superiore di persone presentatesi a tavola!), il successo della gara è stato completo. Rimarchevole l'alloggio completamente gratuito offerto ai concorrenti, il trasporto al campo, il servizio a mezzo altoparlanti, la cortese collaborazione con la stampa, tutta l'organizzazione sul campo, particolarmente il servizio d'ordine sulle piste di lancio, svolto da zelantissimi avieri della Vigilanza. Questo concorso Nazionale ha risposto in pieno alla lunga — troppo lunga — attesa degli aeromodellisti.

Sono di scena i veleggiatori

Ma passiamo alla gara. Giovedì 24, abbiamo già accennato alle condizioni atmosferiche: piove. Poi, d'improvviso, una schiarita; tutta

NELLE DUE PAGINE, IN ALTO, DA SINISTRA: Un bel lancio del veleggiatore di Compagnoni (Napoli). — I romani Cavaterra e Faiola coadiuvano Federici nella messa a punto del proprio modello. — Cassola, osservato da Lustrati, sta per abbandonare il modello di Pisani, vincitore della gara. — E' al traino il veleggiatore del barese Cucumazzo. — Giancarlo Vincenti sorride soddisfatto: ha vinto la gara degli allievi e ha contribuito all'affermazione della squadra bolognese. — Il « papà » del T. 51 sta dimostrando a qualche allievo come deve essere lasciato il veleggiatore per il traino. — Il modello di Zona ha appena iniziato la sua salita in quota: Canestrelli lo segue ansiosamente. (Foto Janni)





l'attrezzatura viene trasportata in mezzo al campo, si erigono le tende, si piazzano tavoli ed altoparlanti.

Verso le 11,30 hanno inizio i lanci, ridotti a due in luogo dei tre regolamentari, a causa del ritardo dovuto all'attesa di condizioni atmosferiche tali da permettere l'effettuazione della gara. I tempi sono naturalmente bassi, mentre, inizialmente, è anche abbastanza forte il numero delle scassature. Nessun modello di concezione originale: aperture, nella maggioranza dei casi, sui cm. 120-130, fusoliere piuttosto lunghe, fra i 90 e 100 cm. Molti modelli ben finiti, questo è un fatto che va doverosamente riconosciuto. Dopo un primo lancio piuttosto disastroso, per quel che riguarda le medie ottenute, al secondo, svoltosi nel pomeriggio, la situazione è leggermente migliorata: un raggio di sole ha fatto timida comparsa e con esso le prime ascendenze. I pisani hanno un fiuto molto sviluppato; ed il simpatico « Cassio » — non per nulla si chiama anche Pisani — non s'è lasciato sfuggire l'occasione propizia per acciuffare qualche vaga termichella. In punta di piedi, il nostro uomo, aeromodellista tutto fare, s'è insediato al primo posto della classifica, precedendo il monfalconese Boscarol ed il reggionemiliano Baracchi con uno scarto di punti abbastanza notevole.

Contemporaneamente si sono svolti i lanci della gara veleggiatori allievi, con la partecipazione di 12 aeromodellisti. Il successo di questa gara è stato in parte minorato dal fatto che i giovani costruttori non credevano di dovere effettuare personalmente il traino quota del modello; donde una scarsa preparazione — alcuni addirittura non avevano mai effettuato un traino — e, di conseguenza, qualche formidabile scassatura. Anzi, c'è stato un momento in cui i T. 51 erano diventati

NELLE DUE PAGINE, IN BASSO, DA SINISTRA: Sebbene sia svanito il pericolo della pioggia, i romani si esibiscono ancora con i loro berrettini. Faiola, con Lustrati e Cavattera, sta caricando la matassa del suo modello. — Leardi continua, imperterrito, a macinare giri su giri. E' sicuro di se. E sarà Campione ancora una volta. — Il torinese Cargnelutti si è classificato secondo, col suo « bimatassa affiancato ». — Faiola ha conseguito il miglior piazzamento fra i romani. Ecco un suo decollo. — Bragaglia e Pelegi, genovesi, alle prese con un elica. — S'è rotto un filo, Cellini, col berretto da fantino, sta riparando. (Foto Janni)

veri e propri pericoli pubblici, con le loro velocissime... picchiate fino al suolo (e guai a chi, aeromodellista o spettatore o modello, si fosse trovato sulla loro traiettoria) con la perdita di una o più semiali sotto il traino, grazie alla eccessiva vigoria di alcuni giovani arti inferiori. A questo punto Tione, visto che il popolo voleva incriminare il suo modello, è disceso dal suo regale scanno fra i direttori di gara, s'è inoltrato nel campo, distribuendo consigli a destra e a manca, per il buon nome del T. 51.

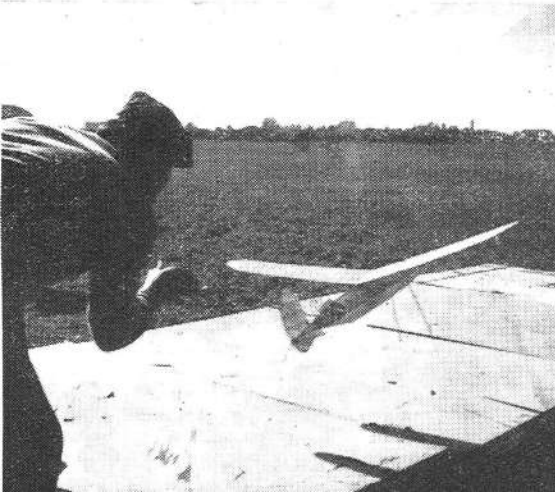
Questa gara di allievi può essere considerata come un notevole quanto meritato successo della scuola di Bologna: i primi due classificati (Vincenti e Vecchietti) ed il quinto (Caritti) provengono dalla fucina che, con competenza e passione, il bravo Ortelli ha saputo creare. La scuola bolognese ha funzionato veramente bene ed ora raccoglie i primi graditi frutti, dopo tante fatiche.

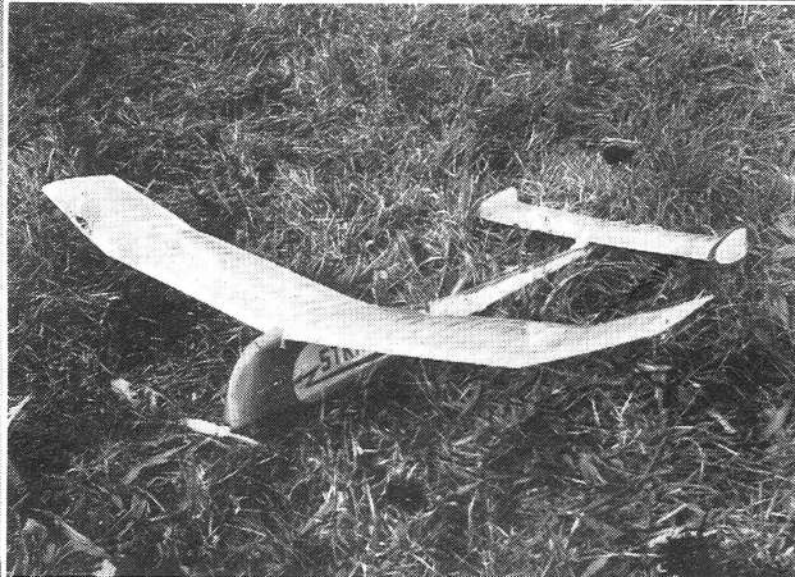
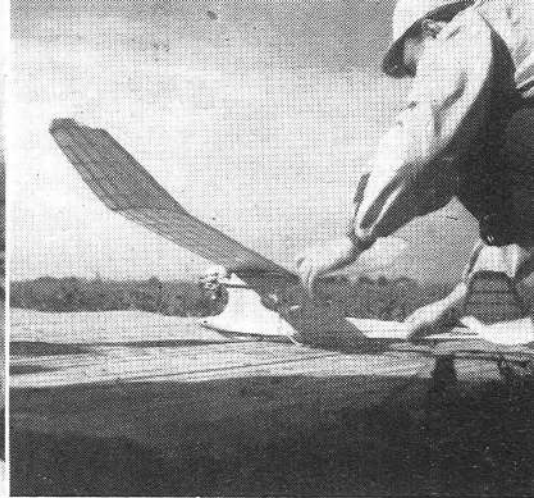
I modelli ad elastico

Quando, venerdì 25, giungiamo sul campo, non possiamo fare a meno di rimanere sbalorditi. Un bellissimo sole, cielo terso, aria calma. Ragazzi, che volete di più? Noi ci accingiamo ad assistere alla gara più bella di questo concorso nazionale. I lanci hanno inizio verso le 10, e stavolta verranno effettuati tutti e tre: due al mattino, il terzo nel pomeriggio.

La danza dei tempi comincia subito. Il col. Leardi lancia fra i primi; con un secco 5' (per la cronaca, oltre 6') bussa al titolo di Campione Italiano. Il suo monomotassa ha un volo semplicemente eccezionale; è straordinaria la quota raggiunta al termine della scarica. Ed il modello scende solo quando riceve l'ordine dal... dispositivo antitermica.

A questo punto non ci è più possibile seguire il succedere dei tempi migliori, perchè questi incalzano furiosamente. Basta osservare la classifica e notare che fino al 12. posto la media di volo è superiore ai 3'30"! La lotta per le posizioni di testa è veramente serrata; qualche secondo di volo in più può anche significare uno sbalzo notevole in classifica. Intanto c'è ancora chi insiste con i voli fuori tempo massimo, specialmente nel secondo lancio: vedi il caso di Anderle, Piccini, Pelegi. Leardi, però, non è il tipo che a tavola sta a guardare. Va via con la massima disinvoltura e ti segna un altro 5"! Alle sue spalle, intanto, c'è diversa gente che si pesta i piedi reciprocamente, per farsi largo. Con un 4'25", al primo lancio c'è anche Lustrati, il quale è però costretto a trasformarsi ben presto in spettatore, perchè al secondo lancio il suo modello... si smonta per aria. La rottura dei listellini che sostengono il piano orizzontale provoca la perdita di questo con le conseguenze facilmente immaginabili. Il lan-





cio viene annullato. « Sgancio di parti in volo » è il ghigno sinistro del Regolamento. E per il povero Silvano non c'è più nulla da fare. Pazienza.

Un altro concorrente, intanto, tenta di spodestare il col. Leardi dalla vetta della classifica: si tratta del torinese Carnielutti il quale presenta un modello dalle due matasse affiancate anziché sovrapposte. Ed ottiene nientedimeno che due voli da 5' e passa. Ma, mentre nella terza prova segna 3'18", Leardi pone il sigillo alla classifica con un altro ottimo tempo: 4'3". Ormai il titolo è suo. Ed è suo per la terza volta consecutiva. Dal 1948, anno in cui l'ottenne Cassola, il Campione Italiano è Leardi. Complimenti.

Ancora voli di 5': Dorigo e Buonocunto, rispettivamente di Udine e di Napoli, mentre Pernici di Reggio Emilia perde il modello dopo oltre 6' di volo: ed ogni ricerca riuscirà vana. Al terzo posto troviamo Pelegi, il « Bartali dell'aeromodellismo », come qualcuno lo ha scherzosamente soprannominato. Egli ha fatto una gara veramente bella, quest'anno: ed ha voluto dimostrare che, ancora, non è finita per il monomatassa. Specialmente se andrà avanti la faccenda degli 80 grammi.

I colori di Roma (ma quanto sono invecchiati e sbiaditi, quest'anno!), eliminato Lustrati, hanno avuto l'unico rappresentante in Faiola, il quale ha fatto del suo meglio per salvare l'onore di una squadra già Campione d'Italia. A lui vada la riconoscenza dei romani, in quanto il suo 4. posto nella classifica degli elastico rappresenta il migliore risultato ottenuto dalla squadra capitolina.

Anticipazioni sulla classifica a squadre: a questo punto, dopo i laboriosissimi calcoli ne-

DALL'ALTO IN BASSO E DA SINISTRA A DESTRA: Mani giunte, il romano Camilli non sembra troppo soddisfatto dell'atterraggio effettuato dal suo motomodello. Il Presidente all'opera; sta sforzandosi per ricavare la classifica a squadre dopo le prime due giornate. E' sulla pedana di decollo un originale motomodello di Fozzer con G. 20. I giovani, oggi, preferiscono sempre le cose più complicate. Il figliolo di Spartaco Trevisan, noto giornalista aeronautico, si cimenta addirittura con un elicottero! Il motomodello di Bacchi (Reggio Emilia). Il Gen. Leone, comandante la I. Z. A. T., assiste compiaciuto ai voli. (Foto Janni)

cessari per determinare questa classifica è in testa l'Aero Club di Monfalcone, seguito da Torino, Pisa e Milano.

Terza giornata: motomodelli

Ultima gara sul campo di Bresso. Oggi il cielo è di nuovo coperto, la manica tenta di avvicinarsi alla posizione orizzontale. Poi, a mattino inoltrato, le condizioni atmosferiche vanno man mano migliorando. Sono in gara 39 concorrenti; due piste, delle quali una un po' più corta, l'altra alquanto ondulata e scabrosa, lavoreranno per tutta la giornata. I lanci hanno inizio molto presto, con essi le scassature. C'è stato un modello che ha dato uno spettacolo veramente attraente: perduta una semiala è precipitato verso terra a motore acceso, poi ha perso gli impennaggi ed infine l'altra semiala; mentre queste parti stavano a svolazzare per aria, la fusoliera si sbriciolava con un tonfo sinistro.

Sorvolando la scena della caccia alla lepre... (un leproso uscito dalla macchia, invano bersagliato da un nugolo di improvvisati cacciatori) e passando lo sguardo sul campo e fra i box, abbiamo potuto osservare che questa sarebbe stata la gara fra i « Super Phoenix » e i suoi derivati. Quanti erano i modelli di questo tipo, o per lo meno affini? Non li abbiamo contati, certo una percentuale elevatissima. Comunque ci fa piacere osservare

che nessuno si è piazzato ai primi posti con un modello di questo tipo.

In questa categoria sono stati registrati solo tre voli fuori tempo massimo. Autori sono stati Forino, Desii e Bragaglia. Originale il modello di quest'ultimo e, per di più, eccezionale scalatore; quantunque la pista non si prestasse al suo decollo lungo, è riuscito ad affermarsi con i seguenti tempi: 3'13" - 2'49" - 5". Senza dubbio, un modello di qualità veramente eccezionale. Ma il premio di regolarità spetterebbe certamente a Bacchi di Reggio Emilia. Guardate un po' che tempi, ragazzi: 3'23" - 3'19" - 3'23". Beh? un autentico orologio e, per giunta, di marca. Modello sicuro, dalla salita regolare quanto veloce, perfetto in planata. Ottimi anche i tempi ottenuti dal modello di Vignoli di Milano, ed anche abbastanza regolari: 2'51" - 3'17" - 3'20", ottenuti con un modello costruito col solito sistema del bitrave, ma terminato qualche giorno prima della gara.

E questi benedetti romani, già sentiamo chiederci da qualcuno, che hanno combinato? Beh, qui ci sarebbe una lunga storia da raccontare. Ci sarebbe la storia degli esami di Di Pietro, con conseguente lancio per procura del suo modello da parte di Lustrati; ci sarebbe anche una piacevole storiella imperniata sulla buchetta che, con certissima pa-

CLASSIFICHE UFFICIALI

VELEGGIATORI

1. Pisani C. (Aero Club Pisa) punti 391; 2. Boscarol C. (Monfalcone) 341; 3. Baracchi G. (Reggio E.) 287; 4. Provasi L. (Milano) 260; 5. Calzolari S. (Bologna) 289; 6. Furlanetto V. (Treviso) 255; 7. Bertelotti E. (Pesaro) 246; 8. Federici G. (Roma) 234; 9. Pignataro O. (Milano) 228; 10. Ciuffano C. (Venezia) 218; 11. Caffari N. (Massa) 192; 12. Cellini G. (Treviso) 288; 13. Cavaterra O. (Roma) 183; 14. Anderle S. (Udine) 178; 15. Evangelisti P. (Torino) 173; 16. Rinaldi A. (Rieti) 173; 17. Zona A. (Napoli) 170; 18. Cicchetti S. (Rieti) 161; 19. Sirovich E. (Firenze) 153; 30. Krisanowski (Monfalcone) 152; 22. Vannucci S. (Firenze) 146; 22. Ilari O. (Pescara) 144; 23. Bertolotti A. (Cagliari) 140; 24. Costa F. (Alessandria) 131; 25. Pignataro V. (Milano) 126; 26. Pediani C. (Brescia) 106; 27. Piazza C. (Milano) 100; 28. Uricen M. (Udine) 100; 29. Vitali G. (Milano) 99; 30. Vacca/ebre E. (Messina) 98; 31. Bertoni E. (Pisa) 94; 32. Traversa C. (Bari) 93; 33. Ciaghi A. (Trento) 89; 34. Cucumazzo (Bari) 87; 35. Brotto F. (Venezia) 79; 36. Compagnoni A. (Napoli) 61; 37. Vaccarini V. (Verbania) 58; 38. Miglietta E. (Alessandria) 38; 39. Pili A. (Cagliari) 35; 40. Polidori B. (Pescara) 31; 41. Di Stefano F. (Messico) 25; 42. Faralossi F. (Trento) 25; 43. Bruno O. (Verbania) 9.

ELASTICO

2. Leardi A. (Aero Club Milano) punti 843; 2. Cargnelutti G. (Torino) 798; 3. Pelegi G. (Genova) 771; 4. Faiola D. (Roma) 681; 5. Licen A. (Monfalcone) 677; 6. Piccini O. (Monfalcone) 663; 7. Oldanini M. (Milano) 662; 8. Cassola F. (Pisa) 626; 9. Anderle S. (Udine) 620; 10. Buonocuo O. A. (Napoli) 616; 11. Sadorin E. (Milano) 611; 12. Cellini G. (Treviso) 592; 13. Dorigo G. (Udine) 460; 14. Scardicchio V. (Bari) 440; 15. Mandirola S. (Milano) 439; 16. Bovo L. (Genova) 438; 17. Coli A. (Bologna) 428; 18. Caretta C. (Alessandria) 425; 19. Carniato G. (Treviso) 416; 20. Lal Sole S. (Rieti) 413; 21. Alinari A. (Firenze) 396; 22. Gramigna E. (Firenze) 318; 23. Pitturazzi G. (Cremona) 314; 24. Eikerman E. (Bari) 309; 25. Pernini P. (Reggio E.) 300; 26. Lustrati S. (Roma) 265; 27. Zuchetta G. (Venezia) 223; 28. Di Loreto S. (Pescara) 90; 29. Bertozzini M. (Pesaro) 74.

MOTOMODELLI

1. Bragaglia G. (Aero Club Genova) punti 663; 2. Bacchi R. (Reggio E.) 611; 3. Vignoli R. (Milano) 569; 4. Folano A. (Alessandria) 563; 5. Desii B. (Firenze) 536; 6. Pisani C. (Pisa) 515; 7. Amato R. (Treviso) 480; 8. Scatto'in P. (Treviso) 460; 9. Sabadin M. (Venezia) 451; 10. Bergamaschi C. (Milano) 439; 11. Viviani L. (Milano) 434; 12. Pra i A. (Bologna) 412; 23. Grifoni G. (Firenze) 386; 14. Forino V. (Napoli) 381; 15. Padovani F. (Monfalcone) 366; 16. Castiglioni S. (Milano) 346; 17. Bottaro C. (Genova) 344; 18. Macchi E. (Milano) 337; 19. Vidossich G. (Milano) 317; 20. Camilli A. (Roma) 313; 21. Gariano G. (Venezia) 299; 22. Di Pietro I. (Roma) 296; 23. Eikerman E. (Bari) 241; 24. Scardicchio V. (Bari) 221; 35. Urstein G. (Rieti) 203; 26. Pecorari V. (Monfalcone) 198; 27. Fozzer S. (Trento) 186; 28. Anderle S. (Udine) 180; 29. Castellani P. (Cremona) 176; 30. Matarazzi E. (Cremona) 171; 31. Brioli M. (Rieti) 168; 32. Femminella E. (Pescara) 157; 33. Falavigna F. (Torino) 126; 34. Roseggio G. (Trento) 32.

ACROBATICI

1. Gnesi P. (Pisa) p. 305; 2. Brotto G. (Venezia) 210; 3. Cellini G. (Treviso) 202; 4. Rampinelli R. (Cam. Milano) 282; 5. Podda A. (Napoli) 108; 6. Fermi F. (Milano CSI) 78; 7. Viviani L. (Milano CSI) 64; 8. Capri C. (Milano CAM) 37; 9. Vecchia A. (Milano CSI); 10. Giussani C. (Milano CSI) 15; 11. Perinot S. (Treviso)

CLASSIFICA FINALE PER AERO CLUBS

1. Pisa punti 11; 2. Reggio Emilia. 17; 3. Treviso. 18; 4. Milano I. 18; 5. Monfalcone. 19; 6. Bologna. 19; 7. Roma. 28; 8. Torino. 29; 9. Firenze. 30; 10. Milano III. 30; 11. Udine. 37; 12. Napoli. 39; 13. Rieti. 41; 14. Alessandria. 43; 15. Bari 47; 16. Brescia. 52; 17. Pescara. 60.

ALLIEVI

1. Vincenti G. (Bologna) p. 140; 2. Vecchiotti (Bologna) 106; 3. Rio G. (Milano) 95; 4. Di Bello F. (Trento) 69; 5. Caritti U. (Bologna) 68; 6. Cattaneo M. (Milano) 67; 7. Bortolotti B. (Cagliari) 55; 8. Marchetti L. (Milano) 49; 9. De Angelis L. (Genova) 39; 10. Marchioni C. (Verbania) 33.

zienza ed indicibile sforzo, costruì un oscuro artigiano del coriandolo, tal Camilli non meglio identificato. Ma noi, con mano pietosa, preferiamo stendere un velo d'oblio sulle miserie della adamantina squadra della Capitale (stavolta abbiamo preso un abbaglio: non si trattava di diamante, ma di vetraccio da... fiasco!).

Acrobazia e radio a Linate

Siamo giunti sull'aeroporto di Linate quando i lanci già hanno avuto inizio. Il campo di gara è recinto con un cordone che delimita i tre lati di un quadrato nel quale è racchiuso il cerchio di volo. Tre commissioni poste a 120° procedono a giudicare le figure acrobatiche compiute dai singoli concorrenti (per la cronaca, erano 18). Notevole la percentuale dei milanesi che hanno partecipato a questa gara.

Gnesi non ha fatto altro che ricorrere al suo consueto repertorio, sfoderando i diversi pezzi con la massima disinvoltura. Bene anche Cellini. Il tipo di modello acrobatico è ormai chiaramente orientato sulla pista tracciata in questo campo dai costruttori americani. Enorme superficie alare, allungamento molto basso, fusoliera cortissima, il più delle volte formata da una tavoletta di legno col motore fissatovi sopra in posizione orizzontale, piano orizzontale a grandissima superficie; tendenza generale ad avere modelli meno veloci che quindi possano evolvere con maggiore soddisfazione.

Nessuna novità degna di rilievo, in questo campo. E le varie evoluzioni, pur soddisfacendo il pubblico che applaudiva frequentemente, non hanno in pieno soddisfatto i tecnici. Lo stesso dicasi della gara ad inseguimento; il tentativo a tre è fallito miseramente

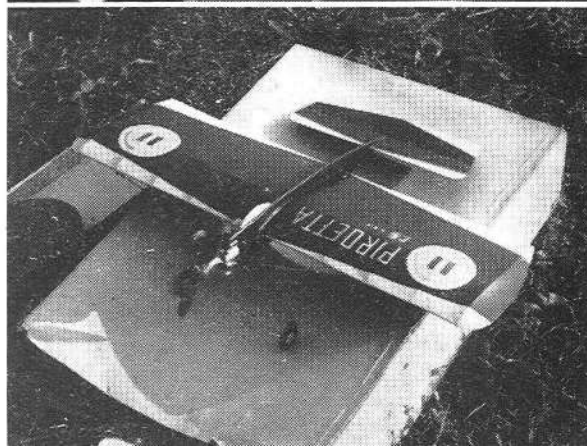
(quando un aereo partiva, l'altro si fermava, e così di seguito). Qualcosa di buono si è visto con l'inseguimento a due, svolto da alcuni aeromodellisti del CSI Milano. Ma siamo ancora lontani da quello che si fa oltre oceano, in questo campo!

Anche la faccenda del radiocomando non ha proprio soddisfatto nessuno. Abbiamo rivisto il solito modello di Frillici-Caravello dell'anno passato. Osservato qualche comando in volo nella prova effettuata il giorno precedente a Bresso, una serie di incidenti ha impedito l'esibizione a Linate. Gnesi presentava un modello veramente ben finito, montato dal gruppo radio «Aerotrol»; ma un miliamperometro aggiunto sotto la fusoliera ha modificato il centraggio del modello che s'è danneggiato in decollo. Gli altri due modelli non hanno avuto migliore sorte. In considerazione di ciò, la direzione di gara ha ritenuto opportuno di non assegnare alcun premio, per la semplice ragione che mancavano elementi di giudizio. Anche in questo campo, ragazzi, è necessario lavorare molto più seriamente.

Hanno assistito alle varie gare il generale Leone, comandante di Zona, il col. Pezzani, capo di S. M., il col. Iacopone dell'A.C. Milano, il col. Todini dell'Ae. C. Roma, l'ing. Guagnellini, il com.te Stoppani, numerosi ufficiali e personalità.

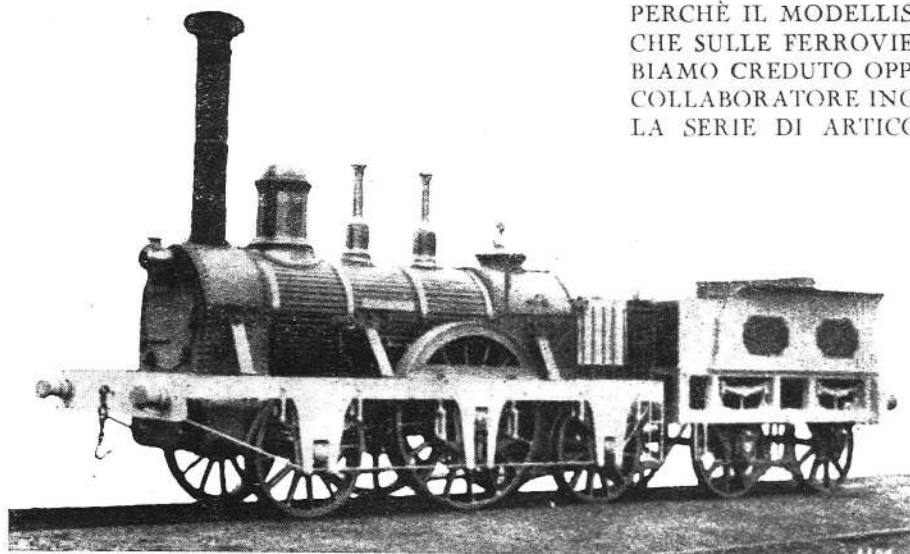
GIAMPIERO JANNI

DALL'ALTO IN BASSO: Cellini, terzo classificato, sta lucidando le ali al suo acrobatico. — L'ing. Batone di Pisa ha presentato un ottimo modello di elicottero che ha compiuto voli superiori al 1°, stabilissimo e regolare. — «Nemo» è 1° radiocomandato di Gnesi; bel modello, ma poco fortunato. — Ancora un modello di Gnesi: è il tele «Piroetta». (Foto Janni).



ORIGINE E SVILUPPO DELLE FERROVIE

PERCHÈ IL MODELLISTA POSSA FARSI DELLE COGNIZIONI STORICHE SULLE FERROVIE, SULLA LORO ORIGINE E SVILUPPO. ABBIAMO CREDUTO OPPORTUNO INCARICARE IL NOSTRO VALENTE COLLABORATORE ING. PALMENTOLA DI SCRIVERE ED ILLUSTARE LA SERIE DI ARTICOLI CHE INIZIANO IN QUESTO NUMERO.



1850 : Sulle strade ferrate romane appaiono le prime locomotive tender. Potenza CV. 71
Vel. mass .Km./h 50

L'idea delle « strade ferrate » si vuole sia derivata dal sistema adottato da un carrettiere il quale, per evitare che le ruote del suo carretto, costretto ad attraversare dei sentieri paludosi, si appantassero nella melma, rendendo più faticoso lo sforzo delle bestie che lo trainavano, ideò di mettere, sulla melma delle paludi, delle tavole su cui far scorrere le ruote; e poichè ebbe a constatare che, col sistema da lui attuato, le bestie trovavano più agevolmente ed il carretto non subiva gravi oscillazioni, perfezionò il sistema scanalando le tavole e creando così delle guide nelle quali le ruote, alloggiandovi, agevolmente scorressero senza deviare.

In tal modo si creò il principio di ruote guidate da organi fissati sul terreno.

Le prime « strade ferrate » comparvero in Inghilterra ai principi del 1800; verso il 1830 cominciò a diffondersi in Italia l'interesse per le ferrovie ad opera di politici, scrittori e uomini di mente evoluta, i quali, compresa l'importanza di tale sistema di trasporto, ne proclamarono l'utilità e ne sostennero l'adozione ai fini del progresso civile ed economico del Paese.

Tra questi vanno ricordati i maggiori artefici del nostro Risorgimento, come Camillo Cavour, Carlo Cattaneo, Massimo D'Azeglio, i quali, intuendo subito che le ferrovie rappresentavano lo strumento più adatto per la formazione spirituale e materiale dell'unità nazionale, ne furono i più strenui propugnatori. Alle polemiche ed alle considerazioni di carattere generale seguirono presto progetti concreti tanto che nell'anno 1838 Re Ferdinando di Borbone, ordinava la costruzione della prima strada ferrata in Italia ». Fu così che nel 1839 il suolo italiano fu percorso dal primo treno a vapore e precisamente nel tronco Napoli-Portici, della progettata linea Napoli-Nocera, transitò il primo convoglio ferroviario trainato dalla locomotiva « Vesuvio » che percorse gli 8 chilometri in 12 minuti, alla velocità media di 40 chilometri. Si iniziò così l'attuazione del programma ferroviario, in cui si venne via via ad affermare la capacità tecnica degli Italiani in questo campo.

Il 18 agosto dell'anno successivo fu inaugurato il tronco Milano-Monza, cui seguirono, in ordine di tempo, i tronchi Padova-Mestre nel 1842; Portici-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, Napoli-Caserta nel 1843; Torre-Annunziata-Nocera, Caserta-Capua, Livorno-Pisa nel 1844; Pisa-Pontedera nel 1845; Cancellò-Nola, Milano-Treviglio, Padova-Vicenza, Mestre-Venezia, Pisa-Lucca nel 1846; Pontedera-Empoli nel 1847, Empoli-Firenze, Firenze-S.M.N., Firenze-Porta al Prato, Lucca-Pisa, Torino-Mocalieri nel 1848, Mocalieri-Asti, Vicenza-Verona, Monza-Camerlata nel 1849; Asti-Alessandria nel 1850.

In questo primo decennio si raggiunsero 582 Km. di linea, costruiti ed attivati, in tronchi isolati, secondo interessi locali e senza alcun orientamento di futuro allacciamento ed unificazione. Due uomini, però, di mente aperta a concezioni complete e di lunga portata, avevano tracciato, fin dal nascere delle ferrovie, piani organici. Essi, prescin-

dendo da ogni tendenza e divisione politica, portante mezzo di comunicazione: dei due miravano, concordi, allo sviluppo di tale im-

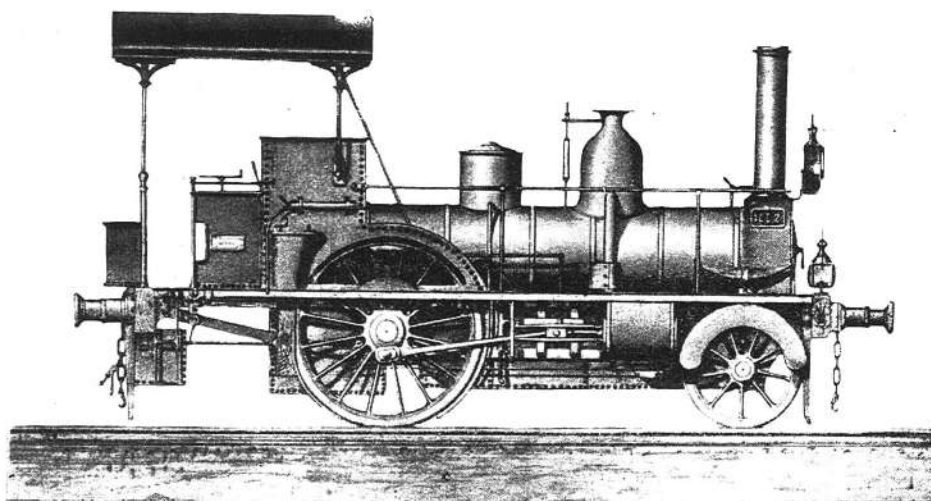
il Conte Petitti di Roreto elaborò il suo piano nel 1845 ed il Conte Cavour, nel 1846, propugnò il suo, poco dissimile dall'altro in cui, però, includeva le linee già costruite; non considerate, invece, nel piano ideato dal Petitti.

Concezione presaga e disegni entrambi di magistrale importanza, cui si è nel suo graduale sviluppo orientato il sistema della rete ferroviaria nazionale.

Le linee costruite nel secondo decennio (1851-1860) raggiunsero i 2.371 Km. e da allora cominciò a delinearsi nel loro sviluppo il sopravvento del concetto unitario sui discordanti interessi municipalistici e regionalistici. In questo periodo un grande evento segnò il primo successo della tecnica ferroviaria: l'apertura del primo attraversamento di montagna con la realizzazione della galleria dei Giovi sulla linea Torino-Genova e nello stesso decennio furono iniziati pure i lavori del primo traforo alpino, quello del Cenisio, sulla linea Torino-Modena. Questa impresa, arditissima per concezione e formidabile per le difficoltà, illumina ancora oggi di luce particolare il genio, la tenacia e la perizia dei tecnici e delle maestranze Italiane.

Con la proclamazione dell'Unità d'Italia, nel 1861, il Governo dovette affrontare il problema dell'ordinamento e dello sviluppo delle ferrovie e dopo lunghe e discordanti discussioni, nel 1865 si giunse alla regolamentazione della rete nazionale suddividendola in quattro gruppi, dati in concessione ad altrettante società private. Sorsero così: le linee del Piemonte, della Liguria, del Veneto, dell'Italia Centrale, che furono concesse alla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia; le Ferrovie della Toscana e degli Stati Pontifici, che vennero affidate alla « Società per

1839: La locomotiva Vesuvio, prima macchina in servizio sulle ferrovie italiane che rimorchiò il treno inaugurale Napoli-Portici, il 3 ottobre 1839. Potenza CV. 65.
Vel. mass. Km./h 50



IL CONVEGNO DI GENOVA



1903: La locomotiva GR. 680 R.M. (830 F.S. e derivato 835 F.S.) progettata dall'Ufficio studi di Torino per treni su linee incidentate; ebbe poi largo impiego per servizi di manovra. Potenza HP, 360. Vel. mass. Km. 55 orari.

le Strade Ferrate Romane»; le Ferrovie del versante adriatico, da Bologna in giù, assegnate alla Società Ferroviaria Meridionale; le ferrovie calabro-sicule concesse alla Società Vittorio Emanuele. All'inizio di queste gestioni sociali lo sviluppo della rete aveva raggiunto 5.104 Km. e tali concessioni ed assegnazioni rimasero invariate fino al 1876, anno in cui, a causa della disastrosa situazione economica delle Società, si pensò di sperimentare lo esercizio di Stato, che, però, per il carattere di precarietà con cui fu impostato, non dette il risultato atteso, donde nel 1885, il ritorno all'esercizio privato. In tale anno, infatti, la rete nazionale fu nuovamente ripartita tra società, ma divisa questa volta, in tre grandi reti: la rete adriatica affidata alla Società Ferroviaria Meridionale, che comprendeva una estensione di 4.131 km.; la rete mediterranea, concessa alla Società Italiana per le Strade Ferrate Mediterranee, che comprendeva una estensione di 4.046 km.; la rete sicula gestita dalla Società delle Strade Ferrate della Sicilia, con una estensione di 597 km. La rimanenza di 1.750 km. di linee, non comprese nelle predette reti, furono date in appalto a società minori. Nonostante tutto questo travaglio e tanti trapassi, le Ferrovie all'atto di questo ultimo ordinamento, avevano raggiunto la estensione di 10.024 km.

Anche questo ordinamento non era destinato a lunga vita e, allo scadere del primo ventennio, previsto dalle concessioni, controversie sorte con le società indussero lo Stato ad assumere la gestione diretta delle Ferrovie. Ebbe così inizio il 1. luglio 1905 l'esercizio statale su 10.557 km. di linee, salite a 12.573 nell'anno successivo, mentre le Società private mantennero l'esercizio su altre 3.141 km.

Al ventennio 1885-1905 vanno ascritti tre importanti avvenimenti: il compimento del traforo del Sempione (terzo traforo alpino dopo quello del Gottardo in territorio svizzero), l'istituzione del servizio di traghetto dei veicoli ferroviari nello stretto di Messina ed i primi felici esperimenti dell'esercizio a trazione elettrica sulle linee valtellinesi.

(Cont. nua).

Ing. ENZO PALMENTOLA

Promosso dai trenomodellisti genovesi ha avuto luogo recentemente a Genova, sotto la direzione del dott. Briano (editore della rivista « Italmodel »), un convegno degli appassionati al modellismo ferroviario. Questo raduno, che è stato il primo in Italia, è riuscito particolarmente interessante; non solo per il numero degli intervenuti, che è stato considerevole dando così la prova di quanta simpatia goda in Italia il modellismo ferroviario, quanto per l'opportunità che ha offerto a tutti gli intervenuti di fraternizzare e, diremmo quasi, intendersi per lo sviluppo di questa attività, che ha un fascino particolare ed è fonte di vere soddisfazioni e di molte possibilità di studi.

In opportune sale, suggestivamente illuminate, erano esposti i non pochi modelli realizzati da questi artefici disinteressati e pazienti. Il modellismo non ha per fine il guadagno, nè si presta ad improvvisazioni o rapidità di esecuzione: esso è tecnica e preparazione, è fatica cui occorrono solo ragionamento, pazienza e perseveranza.

Molto ammirati dei plastici realizzati con grande interesse, sia per l'esecuzione e sia per la dimostrazione sulle possibilità di comando automatico di più treni in movimento. Qui segnali, scambi, ecc. sono sincronizzati in modo da impedire scontri e deragliamenti di convogli.

Al convegno hanno partecipato pure diversi industriali, conferendo alle discussioni tecniche un maggior interesse. All'ing. Alessandro Rossi (comproprietario della fabbrica Rivarossi), va tributato il merito di aver sostenuto ed incoraggiato in Italia il modellismo

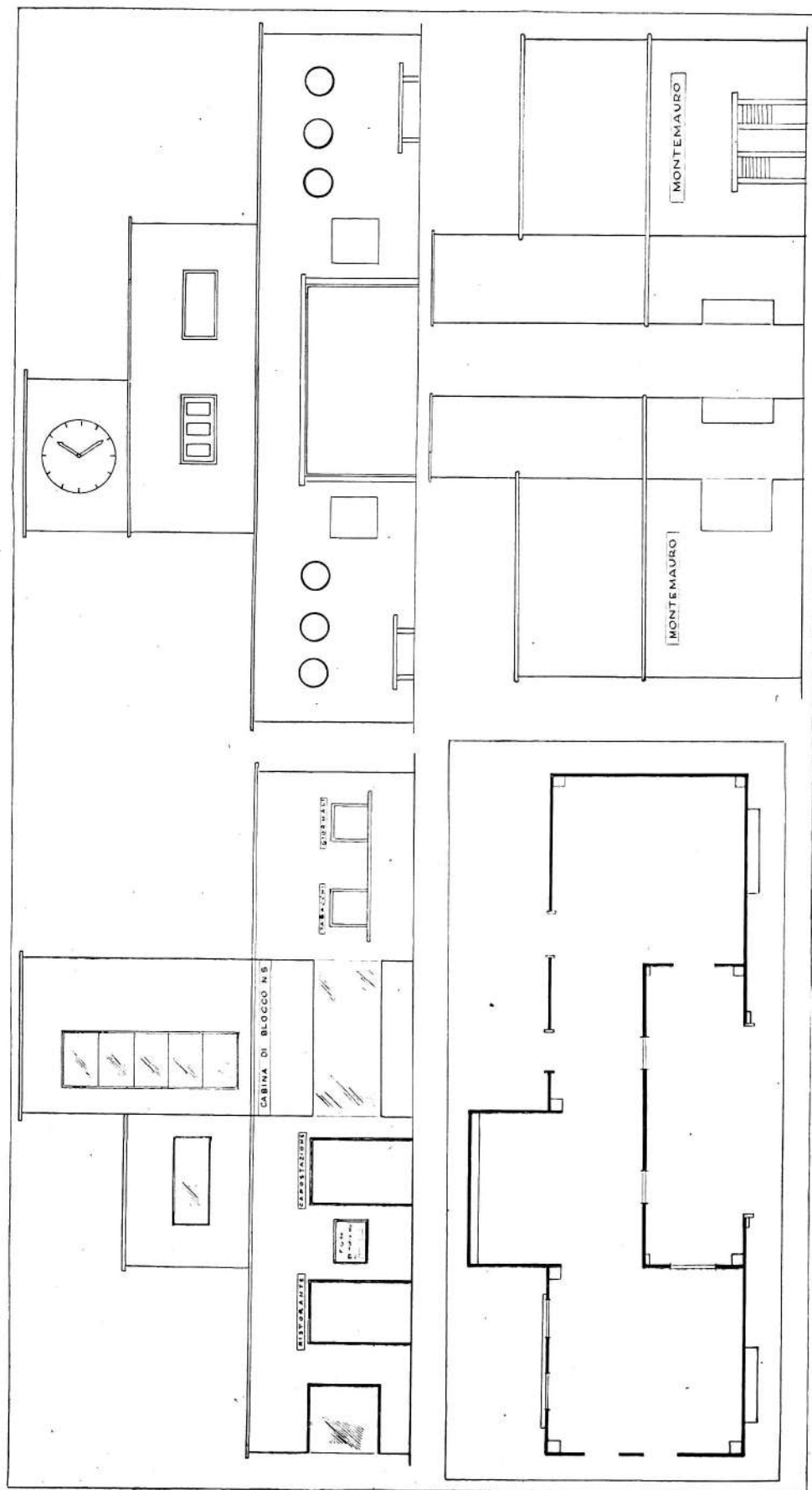
ferroviario che, come egli giustamente ritiene, è fonte di concezioni e realizzazioni apprezzabilissime nel campo tecnico, dato che il modellista, a traverso il raccoglimento mentale cui è costretto dalla sua paziente fatica, può scoprire nuovi sistemi ed avere idee eccellenti contribuendo, spesso, a realizzare delle innovazioni nel campo ferroviario propriamente detto. All'ing. Rossi esprimo, perciò, il compiacimento per la perfetta realizzazione della automotrice da lui esposta, impeccabile sotto molti punti di vista e quanto mai significativa per la prova che essa forniva sulle possibilità di esecuzione nell'ambito del modellismo industriale e principalmente sul progresso compiuto in questo campo dall'industria italiana.

Una riunione veramente utile dunque questa di Genova, della quale siamo veramente compiaciuti. Bene hanno fatto il dottor Briano e i suoi collaboratori ad organizzarla. Sono state possibili conoscenze di uomini e cose e, quello che maggiormente interessa, si è avuta l'opportunità di sapere che, in Italia, di artisti modellisti ve ne sono parecchi e che questa attività appassiona non poche persone. Da questa constatazione è scaturita la decisione di attuare un'idea che già avevamo da tempo: istituire una « rubrica d'informazioni » in questa Rivista, alla quale i nostri lettori potranno chiedere spiegazioni, suggerimenti e consigli tecnici per l'esecuzione dei modelli che si dispongono a costruire. Scrivete dunque (possibilmente a macchina), se avete qualche incertezza, a « Rubrica d'informazioni » presso *Modellismo* - Piazza Ungheria, 1 - Roma.

Ancora un paesaggio opera di modellisti americani. Come si può osservare, la scena è stata studiata fin nei minimi particolari in modo da ottenere un effetto quanto più possibilmente realistico. I costruttori si sono adoperati per cercar di movimentare al massimo il loro plastico, inserendovi tante scene di vita vera: il barcaio, il bambino con l'aquilone, la strada col traffico. Ed il passaggio dei treni completa l'opera, rende il paesaggio veramente vivente. (Foto di John Allen, da « Model Railroader »)



UN MODELLO DI STAZIONE FERROVIARIA



La stazione ferroviaria è, nel plastico, un elemento fondamentale. Presentiamo oggi ai nostri lettori un progetto basato sui più moderni criteri di praticità e funzionalità, realizzato da un nostro valente collaboratore.

La stazioncina che oggi presentiamo, in puro stile modernissimo, è di esecuzione facilissima, e tale che anche un ragazzino di 10 anni può costruirla. Non richiede molti attrezzi, essendo sufficiente un archetto da traforo ed un martelletto. Tutti i materiali che la compongono sono di facile reperibilità sul mercato, ed altro non occorre che molta calma e molta buona volontà.

Provvediamoci innanzi tutto del materiale per la sua costruzione. Essendo la stazione costruita in legno, raccomandando in modo particolare di non usare del legnaccio. Scartare il compensato di pino che sotto la azione dell'umidità si deforma e non si riuscirà mai ad avere un oggetto bene squadrato e di bell'aspetto. Con una piccola spesa in più si può impiegare la betulla finlandese, di 3 mm. di spessore che di solito è molto ben stagionata e non è pelosa, ed è ottima sotto tutti gli aspetti. Coloro che desiderassero ottenere una stazione di aspetto eccezionale, impieghino invece della betulla finlandese, della masonite salamandra, sempre dello spessore di 3 mm. la quale è una masonite semidura che ha una superficie trattata in un modo speciale tale che all'aspetto si presenta tutta marezzata e già con una mano di vernice. Con questa masonite salamandra, la finitura riuscirà molto migliore e ne acquisterà anche la rigidità di tutto il fabbricato.

Prima di ridisegnare i vari pezzi sul legno, si tenga presente che tutte le misure del disegno sono in scala di 1/64 dal vero. Di conseguenza coloro che hanno un impianto in scartamento HO dovranno dividere le misure segnate per 3 ed il prodotto moltiplicarlo per 2. Coloro che hanno lo scartamento O moltiplicheranno invece il prodotto della divisione per 4 (esempio: la base della stazione è segnata nel disegno in mm. 500x200; facendo la divisione per 3 avremo mm. 116,5x66,5. Se il nostro scartamento è l'HO, moltiplicheremo questo prodotto per 2 avendo le misure di mm. 233x135, mentre per lo scartamento O, le misure, moltiplicate per 4 ci daranno la base in mm. 465x270.

Disegnate le diverse parti, con le misure come sopra detto, taglieremo accuratamente ogni parete, con un comune archetto da traforo, e successivamente applicheremo alle pareti che ne sono provviste il piloncino di sostegno e le eventuali finiture.

I piloncini e le finiture non sono altro che dei listelli di legno di taglio che si trovano in commercio già tagliati nelle misure di spessore e di larghezza diverse, e lunghi ciascuno un metro. I piloncini di sostegno, e le finiture, su ogni singola parete possono essere applicati tanto sul diritto quanto sul rovescio, intendendosi per diritto e rovescio le pareti che a lavoro finito sono in vista oppure non in vista (cioè all'interno della costruzione). Quan-

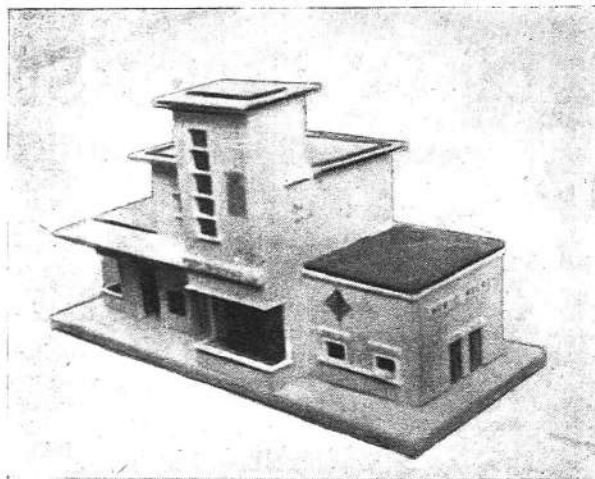
do su una parete le linee del piloncino o delle finiture sono segnate con tratto continuo, si deve intendere come viste ed applicate all'esterno. Quando, al contrario, le linee sono indicate tratteggiate, si devono intendere applicate all'interno della costruzione.

Si incominci con la preparazione della base di appoggio n. 1. Sui lati più lunghi si applicheranno dei listelli (mm. 6x6 per l'HO e 5x10 per lo scart. O) che saranno mantenuti in loco con del collante ed in più con dei chiodi del tipo a grop-pino, di spessore e lunghezza adatti.

Coloro che impiegheranno la masonite salamandra od il compensato di betulla finlandese avranno l'avvertenza di preparare il compensato con forellino, poichè essendo questi legni molto duri, si potrà così facilitare l'introduzione del chiodino di trattenuta. Successivamente si applicheranno i due listelli sui lati più corti, ottenendo una base, come una scatola, che sarà robustissima e sulla quale verrà poi a suo tempo applicata tutta la costruzione. Passiamo ora alla parete n. 2, che è il lato della stazione visto dal piazzale d'ingresso. Con concezione ultra modernissima, le sale del pianterreno non hanno che dei finestroni a sezione circolare. I fori per lo scartamento HO saranno del diametro di millimetri 12,5 mentre quelli dello scartamento O saranno di mm. 18. Questi fori, avranno poi una cornicetta, la quale non è altro che il cerchione d'ottone nichelato delle ruote Rivarossi. Il portone d'ingresso è listello da mm 5x10 (attenti alla riduzione delle misure secondo lo scartamento) applicato esattamente a livello del taglio. Un secondo listello da mm. 1x7 verrà applicato sul lato interno del listello 5x10, formando con questo una guarnizione a scalino di bell'aspetto. Alla fine del primo piano, verrà applicato sul diritto un listellino di mm 3x3, lasciandolo sporgere per ogni lato di circa 5 mm. Questa sporgenza servirà poi, durante il montaggio, a sormontare lo spessore del listello che si troverà sulle pareti laterali.

Il fissaggio di questi listellini di piccola sezione (2x2, 3x3) sarà parimenti fatto con collante e con piccoli chiodini del tipo «da traforo». Le finestre del primo piano avranno il cornicione fatto con listello da mm. 1x4 ed il davanzale di mm. 1x5. Logicamente il listello sarà posto a filo dal lato interno, e sporgente dal lato in vista. Sarà meglio che le cornicette delle finestre siano subito verniciate in bianco, così che quando si farà la verniciatura delle pareti, non vi sarà più il pericolo di sporcare i vetri. Ad ogni finestra verranno applicati i vetri, i quali non sono altro che un cartoncino bristol o presspan, intagliato con una lametta da rasoio e sul

NELLA FOTO A DESTRA: ECCO COME SI PRESENTA LA STAZIONE DI "MONTEMAURO,, COMPLETATA. QUESTO MODELLO E' STATO REALIZZATO IN SCARTAMENTO HO, MA LO SCHEMA PREVEDE LA COSTRUZIONE IN TRE SCARTAMENTI DIVERSI. MATERIALI IMPIEGATI: LEGNO O MASONITE. COSTRUZIONE ALLA PORTATA DI OGNI MODEL-LISTA, GRAZIE ALLA SEMPLICITA' DELLE STRUTTURE.



quale, da un solo lato è stata applicata della cellophane o del rodoid di spessore sottilissimo

Con il medesimo procedimento, si prepareranno tutte le altre pareti, progressivamente come indicato dal loro numero. Approntate che siano tutte le varie pareti, si inizieranno le operazioni di montaggio, le quali saranno fatte, seguendo il numero progressivo, che è stato appositamente segnato per rendere più agevole le diverse fasi del montaggio.

Allo scopo di ottenere che il telaio delle finestre rimanga ben fissato dall'interno, ho applicato dei chiodini da traforo, uno per lato, posti in modo che la punta resti sporgente dall'interno, per facilitare il fissaggio del cartoncino su questi chiodini.

Durante il montaggio delle diverse pareti si deve tener presente che il tutto sia ben in squadra; a questo scopo è necessario montare le varie parti su una superficie che sia ben diritta. Ricordarsi che i chiodi non entrano in un oggetto se questo non oppone una forza. Forza che si ottiene appoggiando la parte nella quale si deve far penetrare il chiodo su una piastra di ferro, o sulla parte in costa di una lima, tenuta ferma nella morsa.

Prima di applicare il tetto, sarà meglio verniciare le pareti interne o per lo meno quelle che si ritiene opportuno colorire. La verniciatura finale dovrà essere fatta con cura ed impiegando tutti gli accorgimenti necessari. Per avere una buona verniciatura si deve preparare un fondo sul quale la vernice sia spalmata. Nel caso che si sia impiegato del compensato di betulla finlandese, il fondo si può dare con vernice grassa, di colore bianco, e lasciata asciugare per circa 24 ore. Sarà poi necessaria una prima ed una seconda

mano di colore. Il colore può essere di vernice sintetica a pennello, ed in commercio se ne trovano delle ottime (Duco Dulox, Neo smalto, ecc.). Il pennello da usare dovrà essere di ottima qualità, con peli morbidi e della forma rettangolare.

Invece della mano di fondo con vernice grassa, il compensato di betulla finlandese può essere preparato «tipo muro». In questo caso si farà una specie di stucco, sciogliendo in un bicchiere d'acqua calda della comune colla da falegname. La soluzione non dovrà essere troppo densa anzi molto liquida e non troppo collosa. In questa acqua di colla si scioglierà del comune caolino, rimastando fin tanto che si otterrà una pasta che per mezzo di un pennellino, a setole dure, si spalmerà sul legno ottenendo una specie di intonacatura. Quando dopo circa 15 minuti, questo stucco si starà asciugando, sempre col medesimo pennello, gli faremo dei ghiorgori, delle bagnature, ecc. le quali, quando lo stucco si sarà perfettamente pietrificato, resteranno e daranno l'impressione di un vero muro.

Per coloro invece che avranno usato la masonite salamandra, non sarà necessaria la prima mano di fondo. L'unica cosa da fare è con un pennellino intriso in vernice bianca, grassa, di passare sulle coste che effetto del taglio non saranno più zigurate, ripassandole e facendo la zigrinatura. Sulla masonite salamandra, non si farà poi altro che passare una mano di vernice.

Coloro che hanno una speciale attitudine alla pittura, sfumeranno i colori, ed otterranno un magnifico effetto. La stazione verrà poi completata con le «scritture» che si possono fare su striscioline di carta bianca, con inchiostro di china e incollate con collante sugli appositi riquadri. Una passatina di vernice flatting su queste striscioline di carta, le farà diventare lucide e forti. La stazione può essere completata con uno stemma (quello che in generale si trova sulle calze di filo) o con delle reclames, che si possono ottenere ritagliando le cartine dei cioccolatini.

L'illuminazione si può fare con delle lampadine da 12, 24 ecc. volt a seconda del trasformatore di cui ciascuno dispone. Tenete presente che le lampadine bruciano con facilità, si da predisporre gli attacchi in modo da renderne facile la sostituzione. Il sistema di fare un foro, entro il quale si introduca il portalampe da la lampadina, è di facile impiego e raggiunge molto bene lo scopo.

L'OMINO DEI TRENI

Campagna abbonamenti 1952

Sconto del 20% sugli arretrati fino al 31-12-51!

A tutti i lettori che rinnoveranno l'abbonamento - oltre, naturalmente, a quanti sono già in regola - e che effettueranno una richiesta di copie arretrate entro il 31 dicembre p. v., abbiamo deciso di concedere uno sconto del 20% sull'importo degli arretrati stessi.

Abbonati! E' una occasione propizia per completare la vostra collezione.

Lettori! Abbonandovi potrete ricevere la Rivista a domicilio, in anticipo rispetto alle edicole con la certezza di non perdere un numero. Ogni copia vi verrà a costare L. 208 anzi che 250 (risparmio annuo: L. 500). Potrete inoltre completare le vostre collezioni (i numeri arretrati vanno esaurendo rapidamente) con una spesa modesta.

Ricordate: Abbonamento a 12 n.ri L. 2.500, a 6 n.ri L. 1.300

Prezzi degli arretrati:	dal n. 3 al 6	cad. L. 50
	dal n. 7 al n. 26	cad. L. 100
	dal n. 27 al nn. 3	cad. L. 200
	dal n. 34 in poi	cad. L. 250

Indirizzare le rimesse alle Edizioni Modellismo - P.zza Ungheria 1 - ROMA

La traversata della Manica

con un modello di nave radiocomandato

Oltre che tentare per primi un'impresa che non era ancora riuscita ad alcuno, questa traversata ebbe lo scopo di provare inconfutabilmente la qualità, la precisione e la durata dei prodotti E. D.

Il 13 settembre 1951 si trovarono nel porto di Dover sull'imbarcazione «Sea-Gull», dalla quale doveva poi venire radiocomandato il battellino «Miss E. D.», le seguenti persone: J. E. Ballard (Direttore della Electronic Development Ltd.)

G. H. Redlich (Radiotecnico dell'E. D., progettista del battello e del radiocomando)
T. Owens (assistente radiotecnico)
H. Bonness (reporter).

«Miss E. D.» è messa in acqua alle 11.30 e dopo una rapida verifica dell'apparecchiatura radio e del motore alle 11.39 è avviata con Redlich ai comandi.

11.59 - Si attraversa il porto di Dover con il modello in corsa regolare e controllato completamente. L'imbarcazione pilota si mantiene a circa cento metri dietro il modello ed a mezzogiorno si entra in mare aperto.

12.10 - Dobbiamo lievemente dirottare poiché incrociamo il mercantile «Anthony M.», «Miss E.D.» tiene splendidamente il mare, oggi non del tutto calmo.

13.00 - Siamo in un punto di forti correnti con banchi di alghe, temiamo per il modellino, ma tutto procede bene. Passa intanto al largo il piroscafo francese «Isola di Thanet».

13.36 - La costa inglese è fuori dal nostro sguardo, intorno a noi null'altro che mare. E' ai comandi Owen.

13.50 - Il mare diventa burrascoso, perdiamo la vista del modello sballottato dai cavalloni, ma il radio-comando lavora perfettamente. Ci accorgiamo che ogniqualvolta innestiamo una onda differente nella trasmettitrice ed il battellino rimane qualche attimo senza comando, viene subito dirottato e trascinato dalle correnti.

14.00 - Ci accorgiamo che la nostra bussola è guasta, ci regoliamo secondo il sole. Ballard è ai comandi.

14.15 - Tutto procede regolarmente, nessun segno di vita.

14.30 - Owen è ai comandi. Il mare è molto mosso, il modello s'inclina più di 45°, abbiamo paura che si cappotti. Ben presto però questo timore scompare vedendo come affronta i cavalloni.

14.45 - Il mare si calma un poco, l'orizzonte è chiaro, nessuna nave è in vista. Incrociamo grossi banchi di alghe, Bonness ai comandi fa ogni sforzo per evitarli.

14.52 - «Miss E.D.» è completamente in mezzo alle alghe ed il motore si ferma. Ci avviciniamo, liberiamo l'elica dalle alghe ed il motore riparte in quattro minuti. Nulla di toccato nel modellino.

15.00 - Un traghetto passeggeri diretto a Dover è avvistato. Passa molto vicino, è a non più di cento metri sulla sinistra, i passeggeri si meravigliano e si interessano al battellino che si spinge fin quasi sotto bordo, due colpi di sirena lo salutano.

15.30 - Una nave belga è avvistata, ma passa troppo lontano e non riusciamo a leggere il nome.

16.08 - Tutto procede bene, passa vicino a noi un mercantile francese.

17.05 - Dubitiamo di aver persa la rotta. Ci dirigiamo secondo il sole. Sono quasi sette ore che siamo in mare ed ancora nulla in vista.

18.0 - Ancora nulla in vista. Il sole ormai sta tramontando e dalla sua direzione pensiamo di essere diretti verso il Belgio. Redlich è ai comandi, il mare è un poco più calmo, «Miss E.D.» procede regolarissima a circa trecento metri da noi.

18.50 - La terra è avvistata, ma non sappiamo qual parte della Francia o del Belgio sia. Guardiamo ansiosamente in cerca di qualche faro onde poter determinare la nostra posizione sulla carta.

19.14 - Vediamo molto lontano sulla nostra destra passare alcune navi. Ci dirigiamo in quella direzione pensando che provengano da Calais.

19.25 - E' avvistato il faro di Calais, ti-

riamo un sospiro di sollievo.

19.35 - Incrociamo la barca pilota «Illinois»; i marinai si interessano vivamente a «Miss E.D.» e la seguono per un pezzo.

19.45 - Si fa sera, la visibilità diventa molto problematica. Ci portiamo più vicini al modello; ora siamo a circa 50 metri.

20.18 - Avvistiamo il porto di Calais. Ballard è ai controlli. Il modello è ora al nostro fianco a circa venti metri sulla destra, facciamo uso del faro di bordo per vederlo.

20.30 - Entriamo in porto, Redlich è ai comandi; il modello si vede a tratti.

20.34 - Non vediamo più il modello.
20.39 - Lo riavvistiamo con i fari a circa cento metri da noi.

20.43 - Arriviamo al molo, facciamo avvicinare a mezzo radio «Miss E.D.» e leviamo la sovrastruttura per fermare il motore. Fermiamo il motore a mano. All'interno sul fondo circa un cm. di olio, il serbatoio è ancora pieno per un quarto.

20.50 - Ritiriamo a bordo «Miss E.D.» e chiudiamo il circuito radio. Una piccola folla di marinai e di turisti meravigliata richiede dettagli. Il nostro sogno si è finalmente avverato.

Cenni sul modello

IL MOTORE

Il primo prototipo del nuovo E.D.Mk.V 4.5 c.c. Diesel specialmente adatto per navimodelli. Ha un alesaggio di 19 mm. ed una corsa di 17 mm. e dà 0,35 HP a 8000 giri con un volano di 290 grammi.

Pesa 290 grammi ed è provvisto di una camicia per il raffreddamento ad acqua fornita da apposito serbatoio basato sul sistema del sifone per la circolazione. Particolarità di questo motore oltre la robustezza propria a tutti i modelli di questa casa è la potenza generata a basso regime.

Lo scarico del motore era collegato con silenziatori con il retro del modello e scariava appena sopra la linea d'acqua.

La trasmissione era tramite asse diretto entro un tubo lubrificato e l'elica usata era del diametro di 9 cm. x 4 cm. di passo.

IL RADIOCOMANDO

Primo esemplare del nuovo E.D. Mk.IV radio control.

Ricevente a tre canali d'onda con tre valvole 1,4 «sub miniature» operante sui due timoni tramite controllo meccanico progressivo.

Come tutti i radiocomandi E.D. il tutto è racchiuso in solida cassetta di legno sospesa elasticamente al modello per prevenire qualsiasi brusca scossa alle valvole che sono sensibilissime.

Trasmettitore normale a due valvole, con antenna di metri 1,5 operante sulla frequenza di M/cs 27.12.

IL MODELLO

Riproduzione del tipico battello costiero della polizia inglese: lungh. 150 cm.; largh. 60 cm.; pescaggio 8 cm. Peso complessivo dell'imbarcazione completa del motore, radiocomando, batterie e dei due serbatoi Kg. 29. I due serbatoi avevano una capacità di lt. 2,5 cadauno.

Tutti i componenti sopracitati saranno tra breve disponibili sul mercato italiano e così pure i disegni al naturale dell'imbarcazione.

Per gentile concessione della Ditta
Ceiga «Via Manin 23 - MILANO»



Il regolamento di stazza internazionale per la classe "M,, (Marblehead 50/800)

La questione della regolamentazione nel modellismo navale è ancora un interrogativo. Per gentile concessione del Sig. Stobbia della Navimodel, ed allo scopo di dare un orientamento ai modellisti, riportiamo il presente regolamento

Lunghezza fuori-tutto: 50 pollici. **Superficie velica:** 800 pollici. **Tolleranza:** 1/4 di pollice.

Scafo: la curvatura dei madieri non deve essere inferiore al raggio di un pollice. Può venire controllata presentando un disco cavo del diametro di 2 pollici sulla sezione maestra.

Deriva: sono proibite le derive mobili. Il peso della deriva non deve venire variato durante una gara.

Parabordi: non sono compresi nella lunghezza fuori tutto ma non devono superare mezzo pollice di sbalzo.

Spessori e materiali: nessuna restrizione. Nessun limite al galleggiamento; nell'altezza del punto libero, nel dislocamento, né nelle tughe.

Proibizioni: sono proibite le chiglie mobili; alette di rollio metalliche o simili, deriva fuori mezzaria, derive al ginocchio e timoni sporgenti.

Misura dell'area velica: non sono considerate le dimensioni di alcun triangolo circoscritto, ma viene misurata la sola area effettiva. Non sono misurate le parti tonde delle vele, purchè la curvatura non superi i due pollici sulla base delle vele libere inserite alla bona.

Stecche nelle vele: le stecche del fiocco non devono eccedere la lunghezza di due pollici nè superare il numero di tre e devono dividere la caduta in parti approssimativamente uguali. Nella vela non devono essere inseriti fili od altri irrigidimenti. Le stecche della randa non devono essere più di quattro nè superare 4 pollici di lunghezza. Devono dividere la caduta in parti approssimativamente uguali.

Tavolette di testa: non devono superare 3/4 di pollice lungo la base.

Altezza dell'inferitura: l'inferitura del fiocco non dev'essere fissata all'albero ad un'altezza superiore all'80% dell'altezza dell'inferitura della randa.

Balumine alle vele: quando si osservano i limiti delle stecche e quando la fase libera della vela non è inferita nella boma, l'area addizionale così ottenuta non viene misurata. Nel caso però di alberi o bome curvate intenzionalmente, vengono misurati se la parte curva è superiore a 2 pollici e se tenuta con stecche.

Spinnaker: sono permessi; la boma dello spinnaker non deve superare la lunghezza di 15 pollici dalla base dell'albero. Lo spinnaker non deve essere inferito al disopra del fiocco. La tavoletta dello spinnaker non deve avere più di 3/4 di pollice di lunghezza alla base. Lo spinnaker non può venire pe-

sato con più di una boma, nè deve essere tenuto se non alle estremità inferiori. La tela dello spinnaker può girare attorno alla relinga del fiocco. Le vele a tasca non sono permesse.

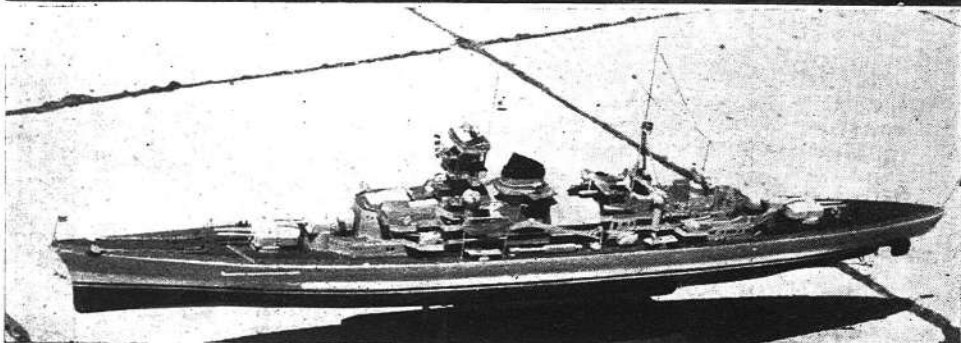
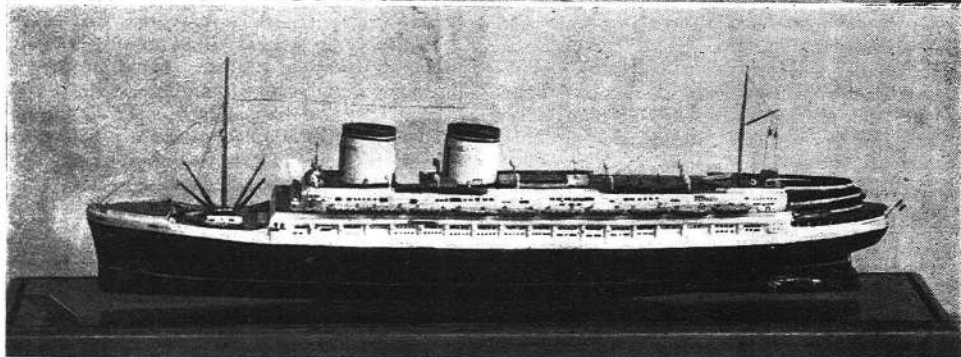
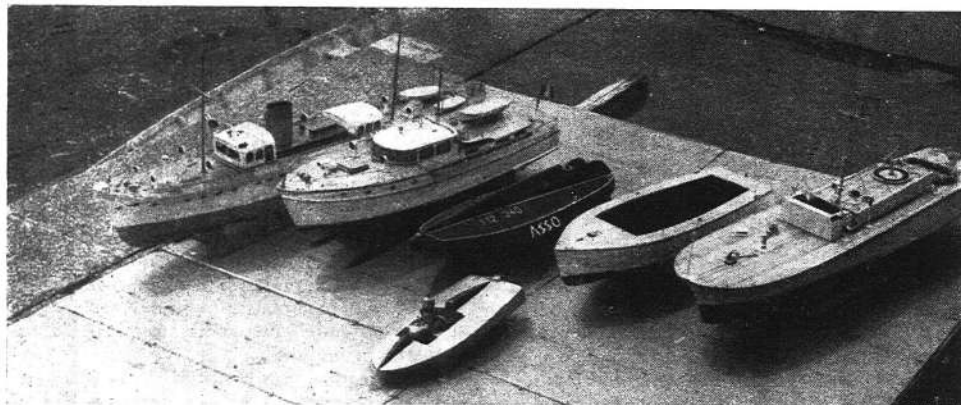
Albero: non vi è alcuna limitazione all'altezza dell'albero. Il diametro massimo dell'albero e delle bome non deve superare 3/4 di pollice.

Materiale: peso e sezione non hanno alcuna limitazione e non entra nella misura della vela purchè l'albero e il boma siano circolari. Sono permessi alberi e boma cavi e permanentemente piegati. Sono am-

messi alberi e boma rotanti, e inclinati. La misura della superficie velica viene fatta nello stesso modo per alberi inclinati o verticali. Sono ammesse le inferiture a relinga o alternate.

Sistemazione delle vele: non è ammesso nessun artificio per qualsiasi vela per buttafuori o simili; la boma dello spinnaker non può eccedere l'estremità della prua quando è fissata tutta in avanti. Lo spinnaker non può venire inferito senza boma. Nessun fiocco o spinnaker può venire inferito sulla boma della randa. Non si possono usare due rande contemporaneamente.

GALLERIA DEL NAVIMODELLISTA



IN ALTO: Una serie di realizzazioni del milanese Dal Seno. Uno yacht oceanico metallico con motore da 2cc. Il Cadal II (il disegno è stato pubblicato nel numero 33 di questa rivista - N.d.R.) con motore da 2cc. La riproduzione dell'ASSO F. B. di Cattaneo; con motore da 2cc. raggiunge i 35 km. orari il Cadal 10 privo di sovrastrutture. Una VOSPER VEDETTE con motore elettrico. AL CENTRO: Una riproduzione del « Conte di Savoia », (lunghezza cm. 58) realizzata da Angelo Cavalli di Gazzada (Varese). IN BASSO: Un bellissimo modello di incrociatore, opera del bresciano Dossa

PICCOLE NAVI SU UN GRANDE LAGO



Nella suggestiva cornice di un paesaggio nel quale un sole avaro conferiva un aspetto precocemente autunnale le cerulee, acque del bel lago di Como ancora una volta sono state solcate dalle piccole imbarcazioni dei modellisti lombardi.

Frammista al fervore dei preparativi per la chiusura annuale delle competizioni sportive, regnava nell'ambiente di « Navimodel » un'atmosfera di impaziente attesa. Ma il « diapason » del più vivo entusiasmo fu raggiunto dallo stuolo dei modellisti quando venne diramato il programma della manifestazione lariana.

Venuto il gran giorno, si videro i modellisti affluire fin dalle prime ore verso il « Circolo della Vela » di Como, concesso loro con generosa ospitalità, e così vele, scafi, alberetti, attrezzi, invasero il molo. Ebbero subito inizio le prime prove di centratura e di avviamento dei motori con l'ausilio della solita cordella e sopra tutto di... santa pazienza! Nell'aria si avvertiva il caratteristico « profumo » delle miscele combuste e s'intravedevano le nuvolette di vapore delle caldaie dei rimorchiatori del ben noto « Remigio », il quale aveva attorno a sé il solito circolo di interessati.

Più tardi, giunse il « grosso » fra cui la rappresentanza della Sezione « Navimodel »

Pieno successo della manifestazione comasca indetta dalla « Navimodel », di Milano e risoltasi con una vigorosa dimostrazione della vitalità del nostro modellismo navale.

di Parma con a capo il cav. Paoli il quale, pur essendo disturbato da una « avaria » ad un ginocchio, aveva egualmente voluto portare il suo contributo al successo della manifestazione. Buon ultimo giunse, a liberare dalle apprensioni sulla sorte di un piccolo patrimonio di modelli, il motocarro, messo a disposizione di « Navimodel » dall'impareggiabile signor Gismano il quale seppe, con mano ferma e particolare perizia, domare il recalcitrante suo « tre ruote » e portarlo sano e salvo, con il suo prezioso carico, a destino.

Particolari segni di ammirazione salutarono l'arrivo degli splendidi modelli realizzati dal geometra A. Cesati che, nella sua modestia, appariva sorpreso di tanto successo, e fu veramente uno spettacolo suggestivo quello di seguire le rapide evoluzioni del modello della corazzata « Richelieu » costruita con particolare cura, con vera passione, nel suo scafo a fasciame, nelle attrezzature, in ogni suo dettaglio. Una nota di grazia era aggiunta dalla presenza del gentil sesso che, con sguardi compiaciuti e interessati, seguiva lo svolgersi dei preparativi degli indaffarati, rispettivi congiunti.

Fece seguito un pranzetto, consumato con appetito tagliando da una trentina di invitati, fra animate conversazioni in cui la frase gaia e lo scherzo si alternavano a discussioni di carattere tecnico. Verso le ore 14 e dopo l'interessante partenza delle imbarcazioni della Serie « Laghi » per la regata: Como-Pizzo-Como, alla presenza di un centinaio di convenuti, la manifestazione ebbe il suo inizio ufficiale. I modelli in gara erano esattamente quarantuno; ed eccone i risultati:

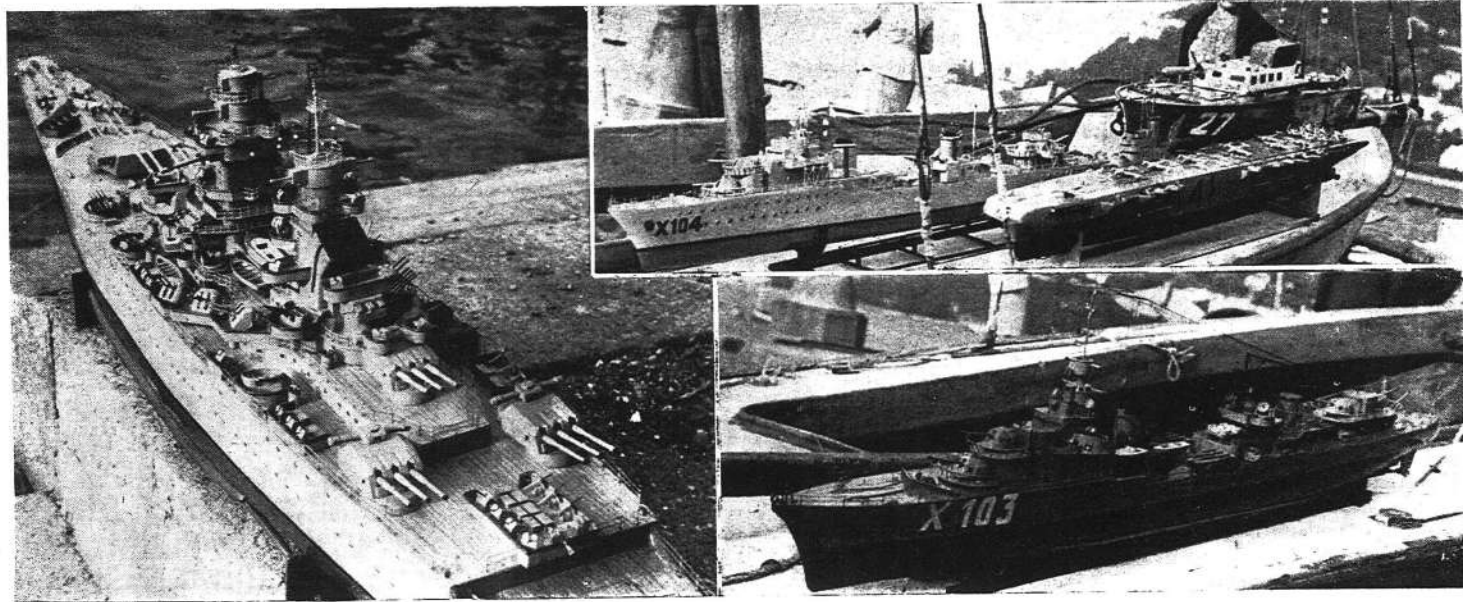
PRIMA GARA - Riservata a Cutter Classe « F »: (e scafi da un metro).

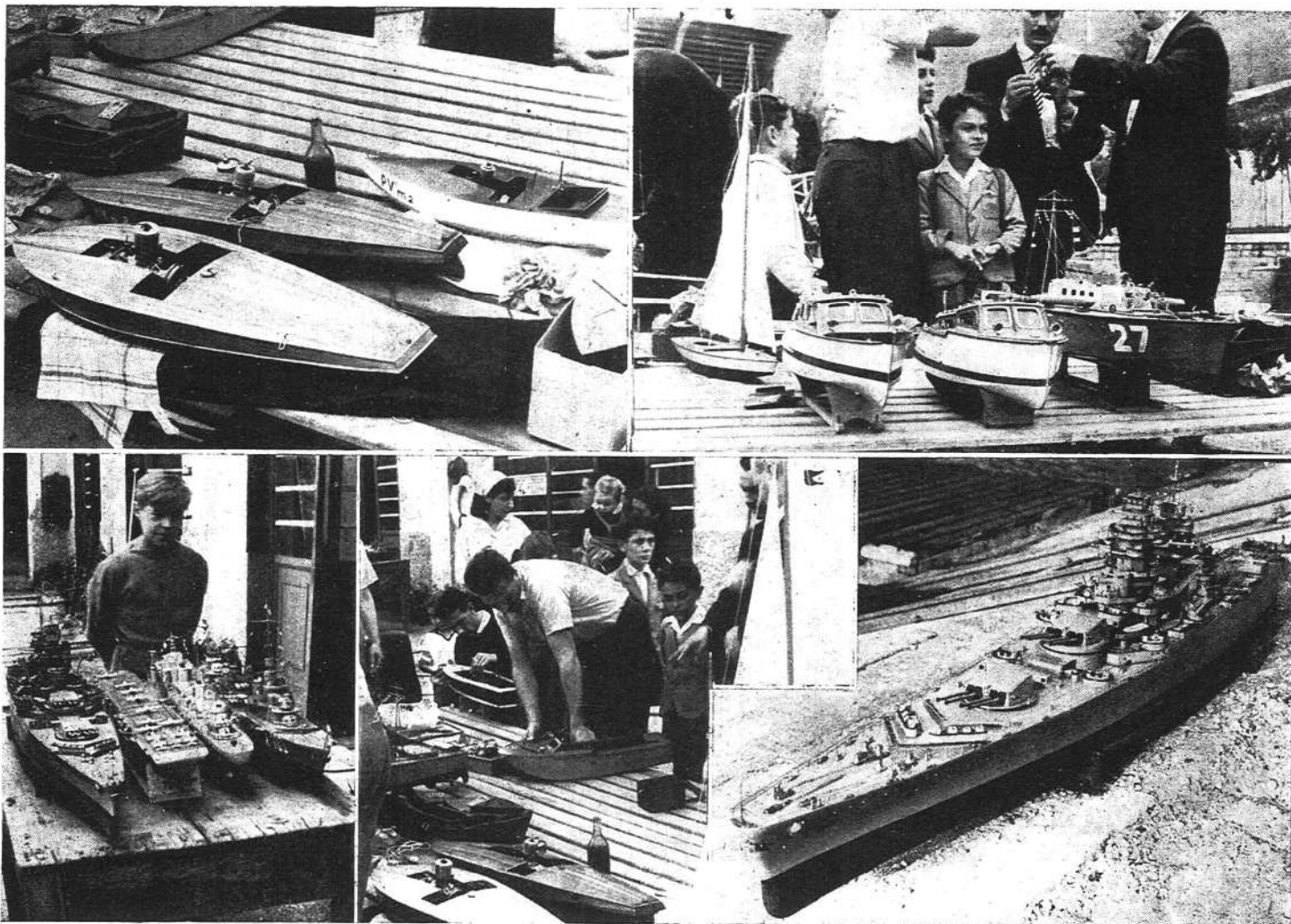
- 1° Arrivato: Modello del Sig. Claudio Crivelli - premiato con un motore ad autoaccensione da 5,7 cc. offerto dal Sig. Carlo Mauri. (NB. - Il modello vincitore, munito di timone ad « alettoni » ha avuto un comportamento magnifico, confermando così i vantaggi di tale sistema di timone. Sarà bene ritornare diffusamente su questo argomento).
- 2° Arrivato: Modello dei Sigg. Ing. Luigi Rapi e Boccelli-Ferrarini di Parma - « ex-aequo ». Al primo viene assegnato un abbonamento alla Rivista « Italmodel »: al secondo, abbonamento alla Rivista « Modellismo » di Roma.
- 3° Arrivato: Modello del Sig. Licio Biagini di Canzo, al quale viene assegnato abbonamento alla Rivista « Modèle Réduit de Bateau » di Parigi.

SECONDA GARA - Riservata ai Cutter Classe « Junior » (scafi inferiori a un metro).

- 1° Arrivato: Modello del Sig. Giancarlo Zipoli, che vince L. 3.000.
- 2° Arrivato: Modello del Sig. Alberto Rapi, al quale viene assegnato abbonamento alla Rivista « Modellismo » di Roma.
- 3° Arrivato: Modello del Sig. Giovanni Crotti, premiato con abbonamento alla Rivista « Italmodel ».

Da SINISTRA: Dettaglio delle sovrastrutture della « Richelieu » del geom. Cesati. — Riproduzione di un cacciatorpediniere, di una Vosper e di una portaerei. — La riproduzione di un cacciatorpediniere francese.





TERZA GARA - Modelli a propulsione meccanica di qualunque tipo, purchè con elica immersa (gara ai punti).

- 1° Premio: Al Geom. Alberto Cesati, che vince il « Buono Meriti » per L. 5.000, offerto dalla Spett. Ditta La Tessile di Milano, per lo splendido modello della Corazzata « Richelieu » azionato da motori elettrici.
- 2° Premio: Al Sig. Giovanni Giannetto, premiato con il « Buono Meriti » per L. 1.000, offerto dalla Spett. Ditta « Movo » di Milano, per modello di motoscafo da corsa azionato da motore ad autoaccensione.
- 3° Premio: Al Sig. Bruno Bonato, che vince abbonamento alla Rivista « Italmodel », per modello di motoscafo da diporto, azionato a molla.
- 4° Premio: Al Sig. Remigio Cervesato, abbonamento alla Rivista « Modellismo », per modello di rimorchiatore a vapore.

QUARTA GARA - Per il maggior numero di modelli presentati.

Il premio — consistente in una scatola di tre cravatte seriche offerte dalla Spett. Ditta F.lli Zipoli di Milano — viene assegnato al Cav. Paoli Filiberto di Parma, intervenuto con sei modelli fra cui tre « racers » di pregevole fattura i quali, per mancanza del pilone adatto, non hanno potuto purtroppo svolgere una regolare esibizione.

La Giuria ha inoltre proposto di conferire uno speciale « Diploma » al Geom. Alberto Cesati, per la sua intelligente e instancabile attività nel campo navimodellistico.

La regata riservata ai cutter della Classe « M » è stata rimandata a migliore occasione per l'esiguo numero degli iscritti.

La premiazione si svolse in un'atmosfera di grande soddisfazione e con manifestazioni di schietto entusiasmo per l'esito brillante delle gare. I cortesissimi ospiti ricevettero i dovuti ringraziamenti espressi con particolare riconoscenza. Venne infine ricordata la Sezione di Palermo di « Navimodel » per gli auguri da essa formulati e per la sua adesione spirituale alla manifestazione lombarda, nonché ricordati i successi da essa ottenuti nelle regate del luglio scorso a Mondello.

Fra l'affrettato disarmo dei modelli e l'allegra sciamare dei modellisti si concluse così l'intensa giornata lasciando nei cuori di ognuno dei partecipanti una scia di rimpianto per il limitato numero di queste interessanti e simpatiche competizioni.

Il navimodellismo non è in declino!

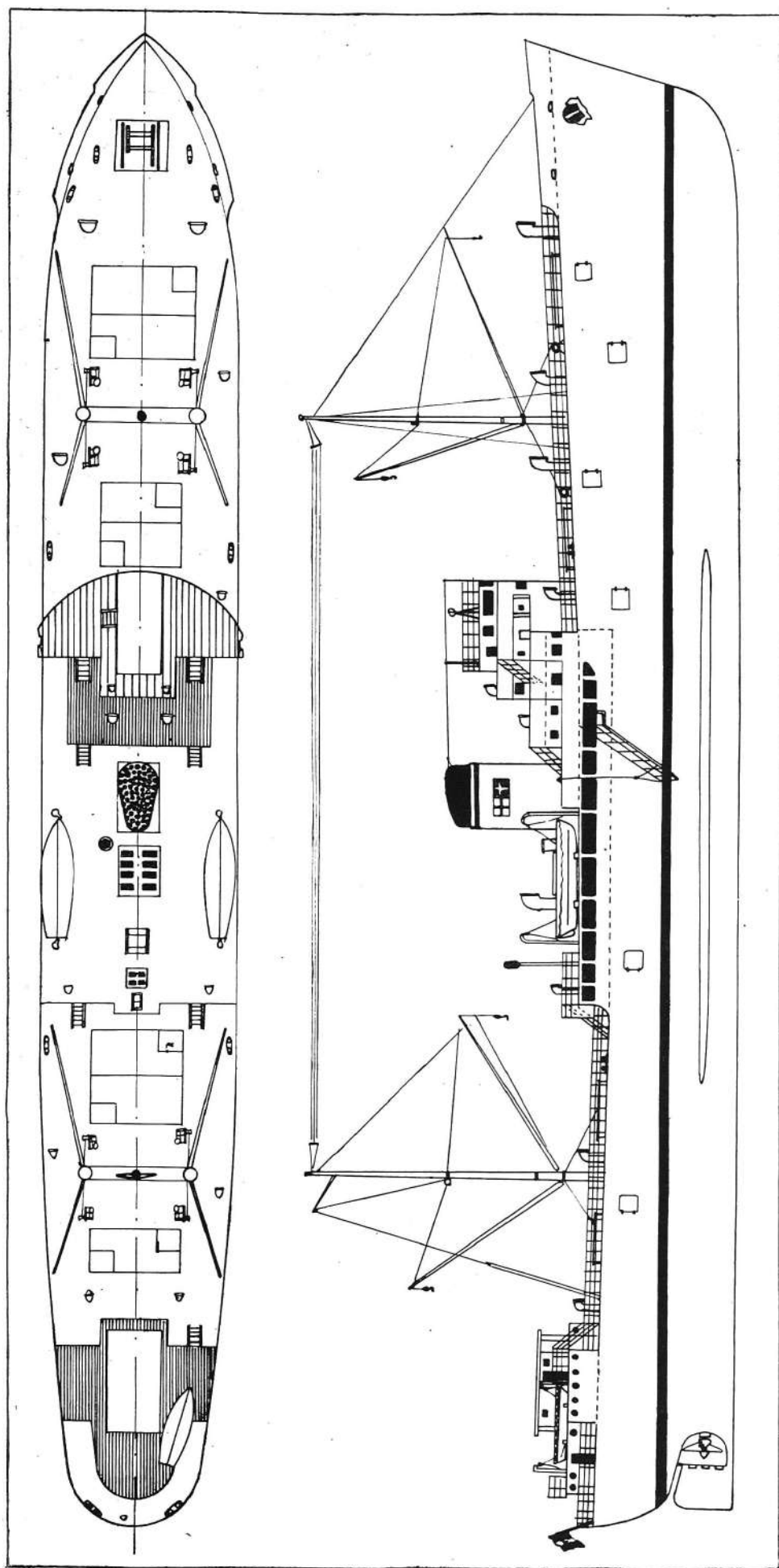
A questo punto, prima di porre termine alla cronaca, l'articolista si permette di fare alcune considerazioni. Egli anzitutto ritiene infondata l'opinione di varie persone che il navimodellismo sia in declino. La recente manifestazione sta a dimostrare il contrario e cioè che la passione per questa intelligente attività è ancora assai viva in molti e si manifesta operante, mentre in molti altri è allo stato potenziale. Purtroppo, la mancanza o la penuria di specchi d'acqua adatti, prossimi ai grandi centri urbani, paralizza in certo modo l'attività dei primi nel senso che non si sentono spinti a mettere in cantiere nuovi

DALL'ALTO E DA SINISTRA: Un gruppo di racers costruiti dal parmese cav. Paoli. — Alcuni modelli di motoscafi realizzati da Bruno Bonato. — Il reparto « guerra » con le mirabili riproduzioni del geometra Alberto Cesati. — Fervore di preparativi nello « stand » dei motoristi. — Il bellissimo modello della corazzata « Richelieu » del geom. Cesati

modelli di una certa importanza. L'inerzia degli altri è conseguente alla limitata attività dei primi mancando loro l'incitamento, lo sprone che ne deriverebbe da più frequenti competizioni. E se l'attività di alcuni modellisti si orienta verso le imbarcazioni statiche ciò va in parte attribuito alla difficoltà menzionata. E' legittimo, è umano che chi dedica molto tempo ad un lavoro che richiede particolare pazienza, perseveranza ambisca di poter sottoporre il proprio lavoro al giudizio del prossimo, al confronto con modelli simili. Lo spirito di emulazione è sempre stato e sempre sarà una delle potenti leve dell'attività umana.

Pertanto, per evitare che il navimodellismo diventi stagnante è assolutamente necessario che tutti coloro cui preme lo sviluppo di questa attività — e quindi anche i fornitori di materiale accessorio per il modellismo — uniscano i loro sforzi nella ricerca, nella creazione di sedi adatte allo svolgimento di manifestazioni sportive e spettacolari, che attraggano l'attenzione dei modellisti allo stato potenziale, nonché quella del pubblico, delle autorità, finora piuttosto scettiche o indifferenti.

(Continua a pag. 1179)



BARFLEUR

Modello di baleniera francese

di V. FONDI

Questo modello riproduce, con qualche piccola modifica, la baleniera francese « Barfleur ». Di linee sobrie e di sovrastrutture molto semplici, non presenta alcuna difficoltà nella costruzione.

Lo scafo va costruito col solito sistema ad ordinate e listelli; la chiglia è a sezione quadrata ed è formata da un listello di faggio da mm. 10×10; la poppa e la prua, per comodità di lavorazione, vanno ricavate da un blocco di balsa semiduro, incassato al proprio posto appena sbizzato e quindi sagomato accuratamente sul fasciame, in modo da ottenere una perfetta continuità di linee e di raccordi. Ed in quest'opera è necessario porre la massima cura, ad evitare che, a scafo verniciato, possano poi riconoscersi le giunture fra i blocchi ed il fasciame in listelli. Non ci stancheremo quindi di lavorare di lima e di cartavetro sempre più sottile; poi copriremo interamente lo scafo con veli di garza imbevuti di collante. Ad essiccazione avvenuta, una ulteriore finitura con carta vetrata sottile, quindi stuccatura. Disponendo di uno spruzzatore, il risultato sarà perfetto, altrimenti con uno stucco meno diluito, si procederà a pennello. E' consigliabile, in ogni caso, dare parecchie mani non abbondando nel quantitativo di vernice, cartavetrando fra l'una e l'altra e, naturalmente lasciando asciugare. La stuccatura, in sostanza, oltre a garantire l'impermeabilità dello scafo, solidifica la struttura e, soprattutto, fa da base alla successiva verniciatura a nitro; essa, quindi, deve riuscire perfetta.

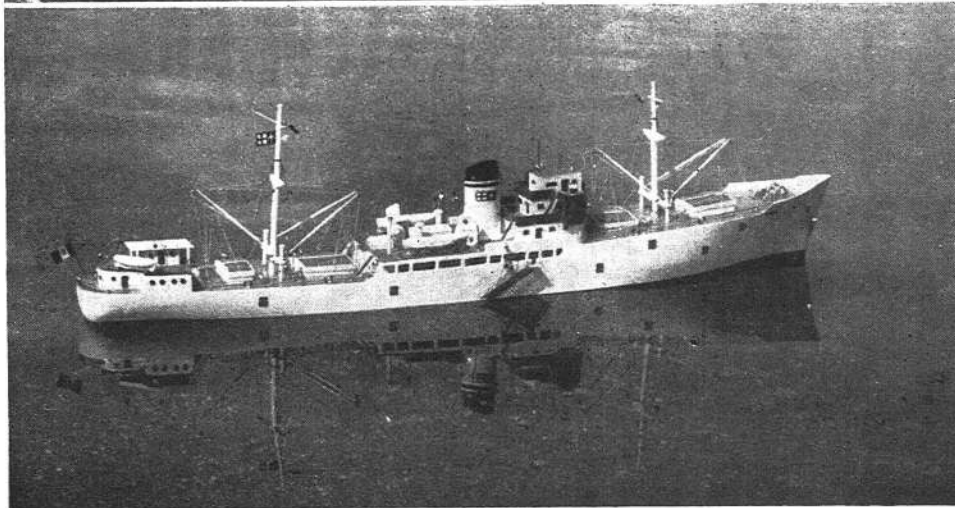
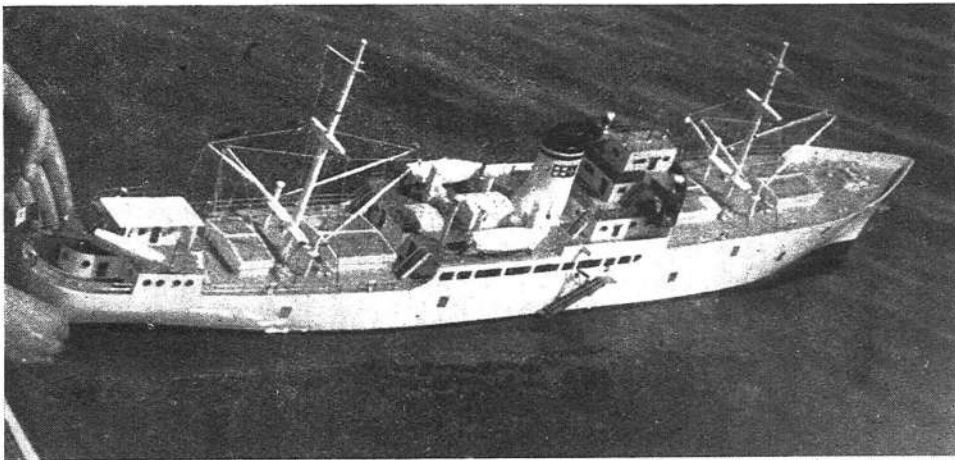
Il ponte e le sovrastrutture vanno eseguite in compensato da mm. 2 e devono essere cordate dai seguenti accessori: 8 picchi di carico, 2 ancore Hall, 10 maniche a vento, 10 bitte, 3 scialuppe, 4 fanali di posizione (rosso e verde ai lati del cassero, 2 bianchi per ogni albero); accessori che possono essere anche acquistati in commercio, ove non si intenda costruirli da sé.

Lo scafo è accessibile all'interno in tutte le sue parti, dato che tutti i boccaporti sono apribili ed il cassero completamente smontabile. E' consigliabile che all'interno dello scafo venga accuratamente verniciato a nitro, in modo da evitare che le strutture possano rimanere danneggiate da impreviste od accidentali infiltrazioni d'acqua.

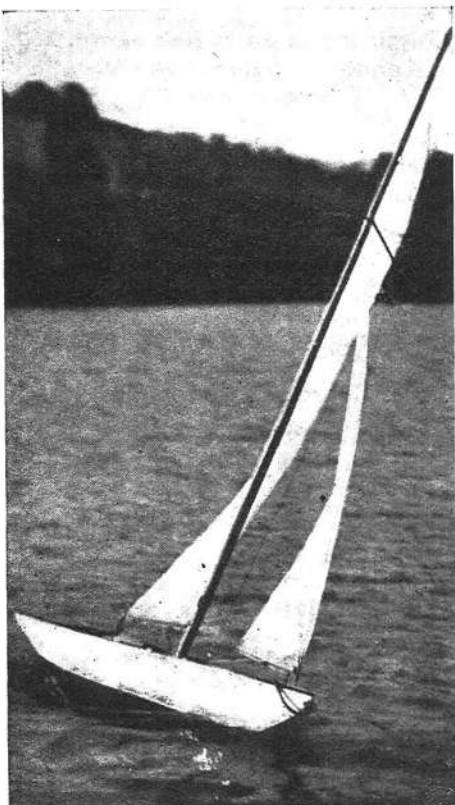
Il modello è adatto sia per la propulsione a vapore che per quella elettrica. Personalmente ho adottato quest'ultima soluzione montando un motore da 6 Volt con volano di ottone ed elica in bronzo da mm. 60 di diametro e passo molto forte. I risultati conseguiti sono stati notevoli, specialmente per ciò che concerne la velocità e la facilità di avviamento.

Lavorando con pazienza e con esattezza si otterrà un bel modello ottimamente navigante e capace di dare notevoli soddisfazioni al suo costruttore.

VITTORIO FONDI



La riproduzione del « Barfleur », opera del romano Vittorio Fondi. Questo modello ha riscosso la generale ammirazione, sia per la sua accurata finitura che per le eccellenti doti di navigazione, nel corso di una riunione a Bracciano del Club Modellisti Navali di Roma. Il costruttore sta attualmente progettando l'installazione sul modello di un radiocomando. (Foto Janni)



Piccole navi su un grande lago

(Continuazione da pagina 1177)

Anche la tendenza alla motorizzazione dei modelli — tendenza che va sviluppandosi — oltre ad essere espressione del dinamismo dell'era presente, può essere causata dalla mancanza di precise regole di stazza e dall'ingombro dei modelli delle classi « M » e « A ». E' auspicabile che dette regole vengano, quanto prima, definitivamente concordate fra le Associazioni Italiane in armonia a quelle già fissate all'estero. Quanto all'altra difficoltà — quella cioè dell'ingombro — vi è una sola soluzione: quella di mettere a disposizione degli organizzatori delle manifestazioni mezzi adatti al trasporto collettivo dei modelli.

Infine, sarebbe stato pur tanto desiderabile che alla manifestazione di Como — conclusasi tanto brillantemente — fossero apparsi sulle placide onde del lago anche alcuni modelli denno stre belle unità italiane: la corazzata « Vittorio Veneto », ad esempio, della quale « Navimodel » ha dedicato tante cure e tanto lavoro, per realizzare piani di facile interpretazione per i modellisti volenterosi.

S. C.

A SINISTRA: Franco Scardigli di Empoli ha costruito questo bel modello del « Kiltie », che la foto riproduce in piena navigazione, su disegni pubblicati nel n. 7 di questa Rivista. Il modello originale, della lunghezza di cm. 166, è stato ridotto a cm. 100.

AVVISO AI COLLABORATORI

ATTENZIONE! — I disegni dei modelli possono essere in qualsiasi formato, purchè superiore a quello della pagina stampata, e purchè completi di tutte le misure e dettagli costruttivi; possono essere anche a matita, dato che vengono rifatti da noi. La descrizione, possibilmente dattilografata, dovrebbe comprendere anche il processo evolutivo del progetto, oltre ad una breve storia del modello, delle sue affermazioni e del rendimento complessivo, nonché della consueta descrizione costruttiva. Le foto debbono essere stampate, in qualsiasi formato, su carta bianca lucida: è necessario che siano ben chiare, contrastate, cercando di evitare gli sfondi confusi e mettendo bene in evidenza il modello od il particolare.

Termine per l'invio del materiale (ove si desidera che esso venga incluso in un determinato numero): giorno 7 del mese precedente l'uscita del numero stesso. Preghiamo tutti i collaboratori, corrispondenti e lettori di rispettare scrupolosamente questo termine, allo scopo di evitarci possibili ritardi.

Leggete



GIORNALE NAZIONALE
AERO - MARITTIMO E DI OLTREMARE

VIA BATTERIA NOMETANA, 66
ROMA TEL. 885.906

*Attività marittime
ed aeree • Pesca
Turismo
Emigrazione
Commercio estero*

Sintesi dei problemi
fondamentali della po-
litica e della economia
italiana.

Abbonamenti sostenitori L. 2.000
Annuì L. 1.000 • Semestrali L. 500

Versamenti sul c/c Postale 1/11900

Cronache

BIELLA

Domenica 21 ottobre si è svolta presso l'aeroporto G.B. Battaglia di Gaggianico la gara di veleggiatori valevole per l'assegnazione del titolo di campione 1951. Erano presenti sul campo la forte squadra dell'Aero Club locale e quella dei « Diavoli Rossi », squadre che ci hanno fatto assistere ad un emozionante duello.

La gara, svoltasi in condizioni atmosferiche tutt'altro che ideali, ha dimostrato, in base alla tabella dei tempi, la buona preparazione dei vari concorrenti una ventina in tutto per un totale di ben 33 modelli.

Ha vinto la squadra dell'Aero Club, grazie ai magnifici tempi fatti registrare dai modelli dei fratelli De Bianchi e di Moro, e con la collaborazione della sfortunata che s'è voluta accanire sui « Diavoli Rossi » che avevano un Pedrazzo, Bosco e Rota, i più validi rappresentanti.

Ottima l'organizzazione dell'Aero Club, che ha pure messo in palio numerosi premi in danaro e voli gratuiti.

CLASSIFICA

- 1) De Bianchi Federico (A. C.);
- 2) Ido Moro (A. C.);
- 3) Pedrazzo Ugo (A. C.);
- 4) De Bianchi Paolo (A. C.).

La coppa « Diavoli Rossi » è stata aggiudicata alla squadra dell'Aero Club di Biella.

Aeromicrosport

CARBONERA (Treviso)

Vi ricorda che dispone, alle migliori condizioni di:

Carta seta ed adesivi speciali

Compensati e balsa in tutte le misure

Motori "Supertigre", V. B. 25; accessori e parti di ricambio

Tavole costruttive, edizioni inglesi per il modellismo

Scatole di montaggio, motori, attrezzi ed accessori delle case inglesi "E. D.", e "Mercury",

Elastico fresco e originale P. R. nelle misure 1x3 e 1x6

Richiedete l'ultimo listino invianco L. 40

TROVERETE TUTTO CIO' CHE VI OCCORRE

MICRO MODELLI

AUTOMODELLI

Coppia ingranaggi conici	L. 900
Coppia ingranaggi piani	L. 600
Frizione con volano	L. 1400
Giunto elastico completo	L. 500
Snodo cardanico	L. 400
Gomme: diam. mm. 50 60 70 80 100	
cad. L. 250 300 300 350 350	

Cerchioni, per dette: L. 300 350 350 380 380

Assi d'acciaio nei diametri fino a mm. 8. al cm. L. 4.

Acciaio calibrato al wolframio, diametro mm. 4, 5, 6, 7, 8; al cm. L. 4; 4; 6; 7; 8.

OCCASIONI

Seghette da traforo da tavolo, a mano L. 2500; motore ad aria calda, 1/50 HP, (giri/min. 1000) L. 9.000.

MOTORI: Baby Spitfire cc. 1, L. 4000; G. 18, cc. 3, L. 4500; G. 16, cc. 6; L. 3500; Hornet cc. 10, L. 10.000.

ROMA - V. Bocchiglione, 3 - V. Volsinio 32 Tel. 859345

K. L. 70 DI LORIS KANNEWORFF

(Continuaz. da pag. 1165)

3x3 a spigolo, bordo d'uscita 3x12 rastremato a 2x8, longherone a «L» con soletta in balsa da 1,2 alta mm. 10 all'attacco e rastremata a mm. 4 e listello 2x2. Per rinforzare l'attacco alare una baionettina di compensato a «V», che rastremandosi arriva fino alla seconda centina, viene incollata al longherone. Durante il montaggio dell'ala tenere presente che il bordo d'uscita deve essere rialzato di mm. 8 alla centina di attacco, poggiare sul piano dalla seconda alla undicesima centina, e da qui rialzarsi nuovamente fino a raggiungere una altezza di mm. 6 all'ultima centina.

Il piano orizzontale è costituito da centine in balsa da mm. 1, profilo biconvesso asimmetrico, spessore 9%, bordo d'entrata 3x3 di piatto, bordo d'uscita 3x10 rastremato a 2x7 all'estremità, longherone 2x4 rastremato a 2x2.

La deriva ha un bordo d'entrata 3x3 collocato di piatto, bordo d'uscita 2x8, centine in balsa da mm. 1, profilo simmetrico 8%, longherone in tondino di giunco da mm. 4 che fa da spinotto per l'attacco sul piano orizzontale fino alla seconda centina, da cui in tondino di balsa rastremato.

Il gruppo propulsore è costituito dall'elica, molto leggera (10-12 grammi, verniciata); il tappo in balsa medio porta incollati inferiormente due pezzetti di elastico 3x3 per il dispositivo di incidenza variabile in volo. L'asse è in filo d'acciaio da mm. 1,5.

La ricopertura è un jap-tissue per le ali e gli impennaggi, in carta silspan leggera per la fusoliera. Verniciatura con tre mani di collante per la velatura e cinque per la fusoliera.

Per il centraggio mettere l'ala in posizione tale da far cadere il baricentro sul 40-45% della corda e centrare il modello in planata agendo sull'incidenza del piano orizzontale. Curare che il modello abbia una virata larga a destra, calettando leggermente la deriva. Prima di lanciarsi con carica accertarsi che l'elica abbia circa 4" di incidenza negativa e 1° di controcoppia; se necessario modificare poi tali incidenze regolandosi secondo il comportamento del modello, fino ad ottenere una salita regolare in spirale destra.

Finita la descrizione, auguro buon lavoro a coloro che vorranno intraprendere la costruzione di questo modello: dato il suo elevato rendimento, potranno trarne notevoli soddisfazioni. Chi desiderasse maggiori chiarimenti può scrivermi al seguente indirizzo: Via Gallipoli 1 - Roma 424.

LORIS KANNEWORFF

Modellisti!

Artigiani!

Perfezionato in ogni particolare, potente e più pratico, è in vendita il tipo 1952 dell'affermatissimo

Seghetto

LEONARDI

Brevettato col n. 432 - Reg. 45



Potenza Walt 100 - Voltaggio a richiesta - Profondità cm. 30 - Peso Kg. 4,800

Taglia legno dolce fino a mm. 35 - Legno duro fino a 14 - Metallo fino a mm. 2,5

Banco fuso in ghisa - piatto in alluminio fuso e rettificato - sospensione completamente in gomma - morsetto porta lame snodato - corsa della lama regolabile - Sistema brevettato di spostamento della lama vibrante

Inviare per prenotazione L. 1000. il rimanente dell'importo, più spese di imballaggio, e di spediz. in contrassegno L. 11.800

Consegna immediata!

Garanzia 8 mesi

Il foglio descrittivo con le norme per manutenzione ed uso, in vendita a L. 30

Indirizzare richieste, chiedere preventivi e dettagli scrivendo al

LABORATORIO DI PRECISIONE

LEONARDI

Circonvallazione Casilina, 8 - Telef. 768707
ROMA

EMPORIUM

MILANO - VIA S. SPIRITO, 5

LISTINO N. 8

DISEGNO COSTRUTTIVO della Stazione « MON-
TEMAURO » Lire 200

SCATOLA DI MONTAGGIO, completa di legno per
le pareti, listelli in varie misure, chiodini di
vari tipi, Collante celluloso, cornicette per fine-
stre, cartoncino presspann per telai, ecc. (ver-
nici escluse):

per scart. HO, con compensato di betulla fin- landese	»	3000
per scart. HO, con masonite salamandra	»	3750
per scart. O, con compensato di betulla fin- landese	»	3500
per scart. O, con masonite salamandra	»	4500

PORTALAMPADA A CESPUGLIETTO, con lam-
padina da 20 Volt. (od altro voltaggio a richie-
sta) fili di collegamento, per illuminazione dei
fabbricati 550

CARTA SPECIALE PER MODELLISTI, con dise-
gno imitazione muro di mattoni, il foglio di
c/m 35x50 50

PRODOTTI NUOVI - RUOTE IN BRONZO NI-
CHELATE, PER SCARTAMENTO HO, finitura
perfetta:

per locomotive, con contrappeso.		
Diam. 18 mm. 14 raggi, cad.	»	250
» 21,5 16 raggi, cad.	»	280
» 23 18 raggi, cad.	»	300
per locomotori		
Diam. 21,5 16 raggi cad.	»	280
» 21,5 tipo Bianchi cad.	»	280
per carrelli		
Diam. 13,5 8 raggi cad.	»	220
» 15 10 raggi cad.	»	230

COSTRUZIONI PER PLASTICI FERROVIARI
Disponiamo di un grandissimo assortimento di casette, villette,
Bungalow, chiesette, case di campagna, ecc. oltre 50 modelli
diversi tutti per scartamento HO, con finestre a vetrate tra-
sparenti, ed illuminabili all'interno; modellini veramente arti-
stici e di grande effetto DA LIRE 900 A LIRE 2500 a seconda
del soggetto.

MULINO AD ACQUA, MULINO A VENTO, com-
pleto di motorino elettrico per voltaggio da 8
a 20 Volt. e per uso continuativo 3500

VILLETTA, con all'interno un trasformatore, per
l'illuminazione dei vari fabbricati 3300

TRUCIOLO DI LEGNO, finissimo, speciale, per la
costruzione di plastici a prato, montagne, ecc.
nei colori, verde chiaro, verde scuro, giallo, gri-
gio, arancio, marrone, in sacchetti (ogni sac-
chetto contiene tanto materiale per la copertura
di 1 metro quadrato di plastico) 160

PIANTINE PER PLASTICI, Robinie, Tigli, Cipresso, Betulla, Pino,
Abete, Abete selvaggio, Pioppo. Ogni tipo di albero è fabbri-
cato in 3 misure (piccola, media, grande) da Lire 90 a Lire 350

SIEPI per plastici. Tipo piccolo L. 100 - grande Lire 125

PALIFICAZIONE: Pali a traliccio, infrangibili ed
elastici Lire 225
Catenaria per detti » 90
Catenaria con sezionatore » 150
Piloni, per più linee parallele, da 2 a 5 linee » 500

AVIOMINIMA COSMO-S.R.L.

S. BASILIO 49 - ROMA

Presenta alla affezionata clientela le sue nuove perfette tavole costruttive



NAPALM
UN ELEGANTE E "ESPLOSIVO" MODELLO PER TEAM
RACING PER MOTORI DA CC. 2,8 - COSTRUZIONE
SEMPLICE E ROBUSTISSIMA - E' IN PREPARAZIONE
LA SCATOLA DI MONTAGGIO - LA TAVOLA CO-
STRUTTIVA COSTA L. 250



MASCAL
UN MODELLO ELEGANTE
DALLE OTTIME DOTI DI
VOLATA - APERTURA CM.
100 - ADATTO PER MO-
TORI FINO A CC. 2,8 -
SCATOLA DI MONTAG-
GIO IN PREPARAZIO-
NE - TAVOLA COSTRUT-
TIVA L. 250



FIAT 1400
LA PUBBLICITA' COSTA CARA, RAGAZZI!
per questo ne facciamo poca, ma confrontate i nostri prezzi
A pari qualità prezzo più basso, a pari prezzo qualità migliore



RONDONE
RIPRODUZIONE IN SCALA 1/100 CON-
TINUI DEL PIU' NOTISSIMO VINCITORE
DEL GIRO DI SICILIA. MOTORI DA 1
CC. (E6, IL G. 22) - TAVOLA COSTRUT-
TIVA L. 250



SETTEBELLO
EDIZIONE 1954 COMPLETAMENTE IN
BALSAMICO DI UNO DEI NOSTRI MAGGIORI
SUCCESSI - TAVOLA COSTRUTTIVA L. 465
PACCO MATERIALE COMPLETISSIMO L. 950



SCARPONE
PER MODELLISTI NAVALI IN CERCA
DI NOVITA' UNA TAVOLA PER 3 IDRO-
SCIVOLANTI PER MOTORI DA 10,5
E 22 CC. VELOCOS ED ELEGANTIS-
SIMO - TAVOLA COSTRUTTIVA L. 600

Richiedete catalogo illustrato inviando L. 100

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, gra-
zie alla sua ottima rete di corrispon-
denti e di collaboratori.

ABBONANDOVVI

- Ci consentirete di migliorare ancora la quantità e la qualità del contenuto.
- Acquistarete 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

AEROMODELLI PIAZZA SALERNO, 8 - ROMA

Tutto per l'aeromodellismo Tutto per il modellismo

Modelli navali antichi e moderni

SEGHETTI DA TRAFORO ELETTROMAGNETICI
PERFETTI

MOTORI " SATURNO ,, G. 20 " Sport ,,	L. 11.500
G. 20 " Speed ,,	L. 6.500
G. 22 cc. 1,15 .	L. 7.500
G. 19 ad autoaccensione	L. 4.200
ad incandescenza .	L. 8.500

TRENI RIVAROSSÌ

Impianti completi scartamento mm. 16,5 (OH)

IANI/V Impianto completo di automotrice e giro di binari. In scatola da cm. 45x22x5	L. 4.000
IB E O/V Impianto completo di locomotiva, tre carri merci e giro di binari, in scatola verde da cm. 40x22x5	L. 5.000
I 626/V Impianto completo di locomotiva, bagagliaio e carrozza passeggeri e giro di binari, in scatola verde cm. 30x22x5	L. 6.000
RT/V Trasformatore raddrizzatore per comando a distanza dei treni suaccennati con monopola per la regolazione graduale delle velocità e levetta per l'inversione automatica a distanza	L. 3.300
R/V Scatoia portapila per il suddetto con leva per l'inversione di marcia a distanza e per l'arresto	L. 500

Per costruire da Voi stessi MODELLI FERROVIARI IN SCALA ESATTA senza demolirvi la casa od oggetti di uso personale, un solo indirizzo!

Linse Tosi

Via S. Stefano, 11 - BOLOGNA (224)

Manuali - disegni - parti staccate

mette a Vostra disposizione il I quaderno di "COSTRUZIONI,, descrivente la costruzione di un plastico funzionante automaticamente e con inclusi 18 disegni di materiale rotabile ferroviario in scala 1/87:

„8 COMANDI, 8 METRI DI BINARIO,,

Undici metri di disegni - Alimentazione "2 ROTAIE,, norme della N. M. R. A. ed europee di modelli di ferrovie HO .-

Edizione Seppia L. 1600 - edizione economica L. 1400
LA PRIMA PUBBLICAZIONE IN LINGUA ITALIANA CHE TRATTI UN ARGOMENTO TANTO COMPLESSO IN MANIERA ESAURIENTE ED INIMITABILE.

Fra giorni sarà pronto il I fascicolo del manuale teorico-pratico per modelli in scala esatta

"MODELLI DI FERROVIE HO,,

Prenotazione dell'opera L. 3000 - Non si cedono fascicoli separati. - Il II fascicolo del I Volume sarà pronto a Natale.

(nel chiedere informazioni allegare il porto per la risposta)

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

TRENI ELETTRICI ED ACCESSORI

Rivarossi

ESPORTAZIONE IN TUTTO IL MONDO

Richiedete il catalogo
nei migliori negozi

RIVAROSSI OFFICINE MINIATURE
ELETTRIFERROVIARIE
VIA CONCILIAZIONE, 74 - COMO

M O V O

MODELLI VOLANTI
ACCESSORI - DISEGNI
SCATOLE DI MONTAGGIO
MOTORI DI OGNI TIPO
nella gamma più moderna e completa

LISTINO PREZZI INVIANDO LIRE 50

M O V O

MILANO - VIA S. SPIRITO N. 14 - MILANO

C. I. G. E. A.

VIA BIXIO, 25 - MILANO - TEL. 27.97.20

Comunicato per i modellisti

Per propaganda e sino al 31-12-1951, Vi offriamo per il movimento ed il comando elettrico dei treni e di tutti gli altri Vostri modelli:

Motorino ME 507 - 12/24 V - c.c. e c.a.
con inversione di marcia **L. 2.250**

Motorino ME 411 - 12/24 V - c.c. e c.a.
con invers. di marcia brev. **L. 2.650**

Trasformatore con regol. di tensione
e cambi di voltaggi in entrata e in uscita
- 30 VA **L. 2.900**

Trasformatore con regol. di tensione
e cambi di voltaggi in entrata e in uscita
- Spia - 45 VA **L. 3.100**

MOTRAR - Complesso di apparecchiature
elettr. scomponibili: ISTRUTTIVO, DIVER-
TENTE, UTILE **L. 6.500**

MASSIMA DURATA - FUNZIONAMENTO SICURO
MATERIALE OTTIMO - GARANZIA - QUALITÀ

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 navimodellismo. 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 internazionale 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 schemi degli apparecchi meglio riusciti L. 1100
- « MODEL CAR MANUAL »
Manuale pratico per la costruzione di numerosi automodelli, dal tipo più semplice, ai più progrediti modelli da corsa L. 950
- « MOTOR RACING IN MINIATURE »
Rassegna dei migliori automodelli in campo internazionale L. 950
- « MODEL BOAT BOOK »
Quanto di meglio sia apparso fino ad oggi sul Navimodellismo L. 950
Inoltre tutte le migliori pubblicazioni internazionali per il modellista.

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

SI CERCANO RIVENDITORI ZONE LIBERE

GARANZIA - SICUREZZA - ECONOMIA

*Una nuova gemma si aggiunge
al diadema*

il

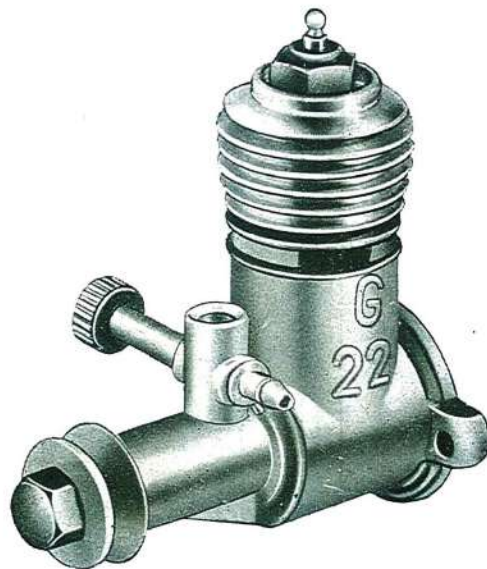
G.22

c.c. 1,13

E' un prodotto della
micromeccanica

" SATURNO "

*Via Fabbrì, 4
BOLOGNA*



Supertigre

Tipo glow-plug gr. 39

Giri al minuto 13.000

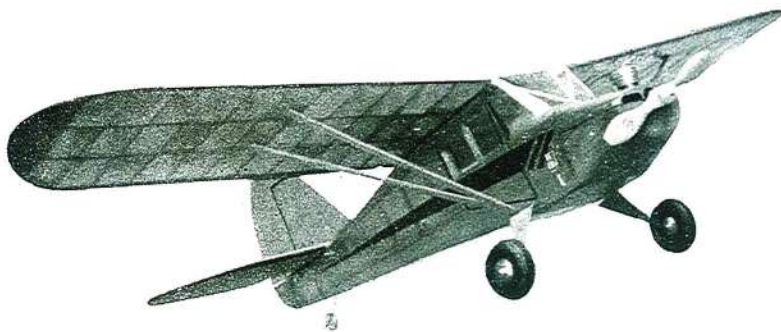
Cilindro e pistone in acciaio speciale trattato

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!



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

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

Un popolare aeroplano della famiglia il PIPER VAGABOND ridotto in perfetta scala per l'amatore esigente. Concepito secondo la tecnica aeromodellistica più avanzata il modello è praticamente indistruttibile (oltre 100 voli compiuti dal prototipo anche con rudi colpi nelle fasi di centraggio) e vi entusiasmerà con il suo perfetto volo somigliante al vero aeroplano. Facile a costruirsi e più facile a farlo volare. Per gli esperti può essere, grazie alla spaziosa cabina, trasformato in un perfetto RADIOCOMANDATO. Apertura cm. 110 lunghezza cm. 72 Superficie dmq 19. peso gr. 340.

L. 4.500 LA SOLA SCATOLA
(COMPRESI SPESE POSTALI)

L. 8.700 f.d.p.

Una superba scatola di montaggio tutto in balsa "Solarbo", contenente tutti i pezzi lavorati e semifavorati comprese ruote Ballon di gomma del tipo a pressione gonfiabili. Un magnifico piano di costruzione con tutti i particolari del montaggio in italiano, carta silkspan per il rivestimento, collante, emailite, antialcoolica brillante ecc., tutto quanto per la realizzazione.

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

Indirizzate le vostre richieste a

AVIOMODELLI - VIA G. GRANDI, 6 - CREMONA

CATALOGO ILLUSTRATO L. 100