

ANNO X - N. 60

LIRE 200

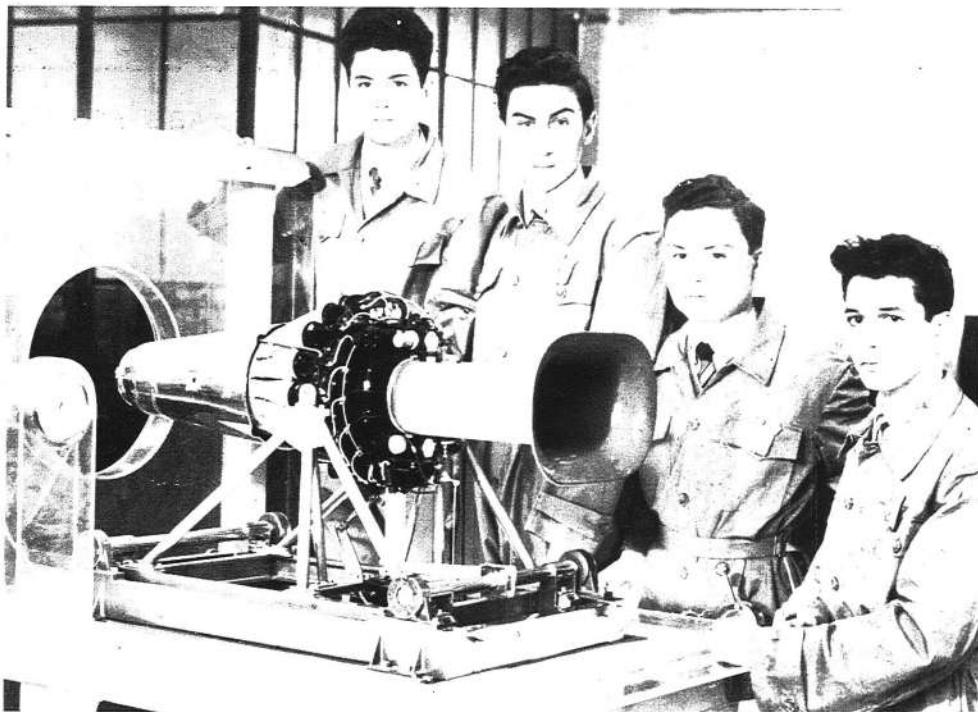
MODELLISMO

LUGLIO 1954

SPED. ABB. POST. GR. III



FIAT - Scuola Allievi



Un modellino di banco oscillante con turboreattore costruito dai giovani della Scuola Allievi Fiat



MOVOMILANO

MILANO

Via S. Spirito, 14

Telef. 700.666

La prima organizzazione italiana di modellismo, aereo, navale, automodellistico.

Assortimento completo di tutto l'occorrente per il modellismo.

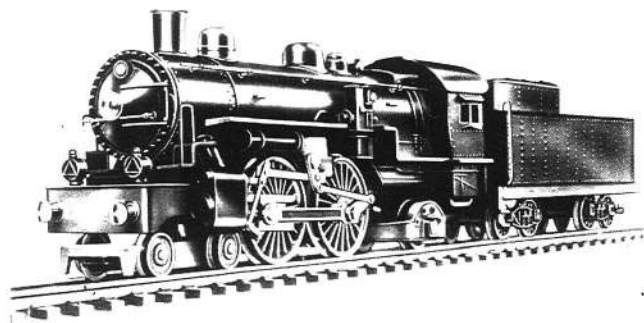
Catalogo generale illustrato inviando Lire 200

Richiedete il supplemento al listino n. 27 che viene inviato gratuitamente

Rivarossi

TRENI ELETTRICI IN MINIATURA ED ACCESSORI PER MODELLISTI

Scartamento HO = 16.5 mm.



Modello di locomotiva tipo "Atlantic", L 221 con tender su carrelli molleggiati. Motore ad alto rendimento e trasmissione con vite senza fine entrambi montati su sfere. Fabbricata nelle edizioni L 221 funzionamento 6 - 16 Volts C. A. su 3 rotaie (L. 12.900 al pubblico) ed L 221/R funzionamento 4 - 12 Volts C. C. su 2 rotaie (L. 10.500 al pubblico)

Richiedete nei migliori negozi il nostro catalogo generale oppure inviate vaglia di L. 250 direttamente a:

Rivarossi S.p.A. - Via Conciliazione, 74 - Como



AEROMODELLISTI - NAVIMODELLISTI - APPASSIONATI

Tutto quanto necessita alle vostre costruzioni, potrete trovare da noi, un vasto assortimento ai prezzi più convenienti.

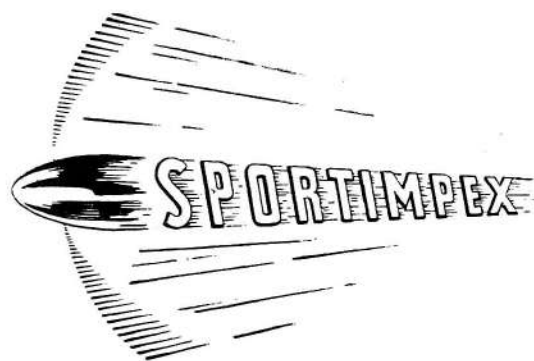
Piani costruttivi soddisfacenti ogni gusto, scatole di montaggio italiane e estere, motori a scoppio di ogni cilindrata, cappottine a goccia e semigoccia, carta seta americana e Jap tissue, decalcoscivolanti, vernici, balsa «Solarbo» in varie pezzature, le migliori sovrastrutture per modelli nautici, etc. È in vendita presso di noi il disegno dello Stuka-Acrobatico semi-scala di grandi doti a L. 250. RICHIEDETELO!!!

Consigli tecnici ai principianti **CONSULTATECI!**

Potrete avere il nostro listino inviando L. 50 anche in francobolli

AEROMODELLISTICA

VIA ROMA 368 - NAPOLI



MILANO - Via S. Calocero, 3

Vi ricorda il WEBRA «Mach 1» riconfermatosi il più forte diesel del momento con i 166.666 km. raggiunti alle «Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane».

Si permette di consigliare questo motore per le prossime gare di «Team Racers» per via della sua rapida partenza, della forte velocità e del consumo tutt'altro che elevato.

Ricorda inoltre la vasta serie di scatole, motori ed accessori per avio e navimodellismo.

Il nostro catalogo Vi saprà illustrare meglio i vari articoli. Inviare L. 100 anche in francobolli e lo avrete entro pochi giorni

ALI

* n u o v e *

L'unico settimanale italiano che spiega in modo facile a tutti

“TUTTA L'AVIAZIONE”

Se vi interessa, richiedete una copia gratuita indicando:

Cognome, nome, indirizzo, età e ragione per cui vi attrae l'aviazione,

scrivendo a:

ALI NUOVE

ROMA - Via Tembien, 3 - ROMA

AEROMODELLI - P.zza Salerno 8 Roma

TELEFONO 846786

MOTORI SUPERTIGRE

Da cm. ³ 10	a glow-plug	- G. 24	L. 17.000
» cm. ³ 5	» »	- G. 21	» 9.500
» cm. ³ 2,5	» »	- G. 20 Speed	» 6.900
» cm. ³ 2,5	Diesel	- G. 23	» 6.300
» cm. ³ 3,28	»	- G. 27	» 7.000
» cm. ³ 1,45	»	- G. 26	» 5.250
» cm. ³ 1,45	a glow-plug	- G. 26	» 5.250
» cm. ³ 0,98	Diesel	- G. 25	» 4.500

Idroscivolante « Corsaro Nero »: Lunghezza cm. 60, larghezza cm. 30, altezza cm. 16
Scatola di montaggio L. 2.200

Detta + motore G. 23 da cm³ 2,5 » 8.200

Scatola di montaggio per piccolo apparecchio telecontrollato apertura alare cm. 40 » 1.600

Detta + motore G. 25 da cm³ 1 » 5.700

Libri: «Manuale dell'aeromodellista moderno» - Guida teorico pratica per il progetto e la costruzione dei modelli volanti » 900

Gli acquirenti dei motori Supertigre usufruiscono del 10% di ribasso per tutte le scatole di montaggio da loro scelte.

ACCOMPAGNARE LE ORDINAZIONI CON VAGLIA

RIVISTA MENSILE

ANNO X - VOL. VI - NUM. 60
LUGLIO 1954

Direttore:
GASTONE MARTINI

Direz. Redaz. Ammin. Pubblicità
Via Vesalio, 2 - ROMA
(ang. via Nomentana, 30)
Telefono N. 862.796

TARIFE DI ABBONAMENTO

ITALIA: 12 N.ri L. 2.000 - 6 N.ri L. 1.100
ESTERO: 12 N.ri L. 3.000 - 6 N.ri L. 1.800

TARIFE DI PUBBLICITÀ

1 pagina L. 35.000 1/4 pagina L. 10.000
1/2 " " 18.000 1/8 " " 5.500

Distribuzione: MESSAGGERIE NAZIONALI
Via dei Crociferi 44 - Roma

Autor. del Tribunale di Roma n. 2233 del 7-7-1951
Stabilimento Tipo-litografico U. E. S. I. S. A.
Via IV Novembre, 149 - Roma

SOMMARIO

Il Campionato Mondiale Veleggiatori	Pag. 1756
Note sul radiocomando di G. Pelegi	» 1759
Le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane di L. Kannevorff	» 1760
Panorama della situazione telecontrollistica in Italia di M. Gialanella	» 1764
La cronaca della Coppa Città di Genova	» 1767
Un veleggiatore formula A/2 di O. Cavaterra	» 1769
La nave scuola «A. Vespucci»	» 1770
Primi elementi per la progettazione e la costruzione di navimodelli a motore di N. Gambuli «Fiam Form» Cutter da regata	» 1773
Monotipo Dragone classe J ed F	» 1776
Il modello della locomotiva a vapore «Heavy Mountain» di G. Ciampella	» 1778
Alcuni suggerimenti per la costruzione del plastico ferroviario	» 1780
La costruzione dei carri merci di N. Gambuli	» 1781
Note di automodellismo «Kociss» idroscivolante per motori da 1 cc.	» 1783
	» 1784
	» 1786

IN COPERTINA:

Invito al navimodellismo

VITTORIA TEDESCA AL SVOLTOSI IN DANIMARCA

Veloce come il vento è passato questo quinto Campionato del mondo per modelli veleggiatori, come quel vento che per tutta la gara ha voluto tenerci la poco gradita compagnia. Ora tutto è passato ed io, con i miei confusi ricordi, cercherò di parlarvi della gara.

Poche parole sul viaggio; è Milano che vede riuniti tutti i componenti della squadra, che dovrà recarsi a Odense, in Danimarca. Essi sono: Boscarol di Monfalcone, Nironi e Jotti di Reggio Emilia, Federici di Roma, e Tione, quale accompagnatore.

Partenza ore 9, attraverso la Svizzera, la Germania fino ad Amburgo, ove ci uniamo alla squadra svizzera. Si arriva in Danimarca il giorno 24. Il 25 è riservato alla cerimonia di apertura della gara, alla punzonatura e alle prove dei modelli. Il vento tira abbastanza forte; dopo un po' noi ci facciamo coraggio e cominciamo a provare i modelli. Boscarol lancia, va in termica (l'unica della

giornata!), e vana risulterà la ricerca protrattasi fino alle 18 circa. Boscarol si trova così senza modello e noi tutti siamo costernati. Si continua a provare fino alle 21, quindi si torna in albergo quando la oscurità qui, in Danimarca, non è ancora venuta.

La partenza per l'aeroporto avviene alle 3 del mattino. Piove e soffia un forte vento, fa freddo e non vi è alcuna possibilità di provare nemmeno a mano. In fila ci presentiamo per il peso del modello, cosa che si ripeterà per tutti e cinque i lanci. Intanto i primi iniziano a lanciare.

A questo punto non aspettatevi la cronaca di ogni lancio, essa mi è impossibile per il ritmo con cui si è svolta la gara, dalle 5 fino alle 13, con solo un po' di riposo tra il secondo e il terzo lancio.

In questo riposo approfittiamo per vedere sulla tabella i nostri tempi, peraltro assai scarsi, ma con il lancio pieno di Nironi, finito con la perdita del suo



Nironi, Federici, Jotti, Boscarol: ecco i componenti della squadra italiana che si è recata il 26 maggio a Odense, in Danimarca per disputare il Campionato Mondiale Veleggiatori. Qui, dopo la gara, mostrano i resti dei loro modelli.

CAMPIONATO MONDIALE VELEGGIATORI IN CONDIZIONI ATMOSFERICHE IMPOSSIBILI

bellissimo «Kon-Tiki», siamo secondi nella classifica per nazioni.

Poi il vento aumenta, fino a raggiungere i 70 km. orari e ci costringe a delle vere e proprie maratone, non solo per il recupero del modello, ma per il training, che veniva eseguito con una velocissima corsa verso il modello, per non vedere le ali chiudersi a libro, e relativo lancio della puleggia: in quanto, se il modello si buttava da una parte era impossibile riprenderlo, e questo spiega il perchè di tanti lanci bassissimi. Degli ultimi tre lanci ho una gran confusione in testa: modelli che salgono, che si spaccano, che cadono, ogni tanto qualche puntolino all'orizzonte, poi finalmente la fine della gara, che vede vincitore il tedesco Lindner, seguito dal connazionale Rechenberg, e dallo svedese Luthersson. Finalmente al quarto posto troviamo l'italiano Nironi, che, malgrado la perdita del modello, era riuscito a non perdere eccessivi posti in

classifica, riparando più volte il modello di riserva.

Vittoria meritata quella dei tedeschi, che vincevano anche nella classifica a squadre.

Degli italiani non si può non dir bene di Nironi, sfortunato Boscarol, che ha dovuto concorrere con il modello di riserva, poco adatto al forte vento. Buona la prestazione di Jotti, che ha scassato non per imperizia (vedi la scassatura di Bora Gunic!).

I modelli del sottoscritto erano anche essi poco adatti al forte vento; basti pensare che di 9 modelli, che noi avevamo portato ad Odense, solo 2 sono rimasti quasi sani, mentre 5 si sono scassati ed altri 2 sono andati perduti.

Per avere un'idea dell'andamento della gara, scorrendo la classifica, si noterà che i 566 punti del vincitore sono un po' pochini per un Campionato del mondo, risultando una media di 1'53". Inoltre tutti i concorrenti, tranne Rechenberg, Knoll e Persson, hanno fatto

almeno un lancio al disotto del minuto (il vincitore ne ha fatti addirittura due), per cui lo svolgimento della gara non è stato veramente tecnico.

Il giorno seguente gita e premiazione, con promessa dei tedeschi di fare, per l'anno prossimo una bella gara in aria calma.

Dopo una serata passata in fraterna compagnia, ci salutiamo con un «arrivederci al prossimo anno», denso di buone speranze.

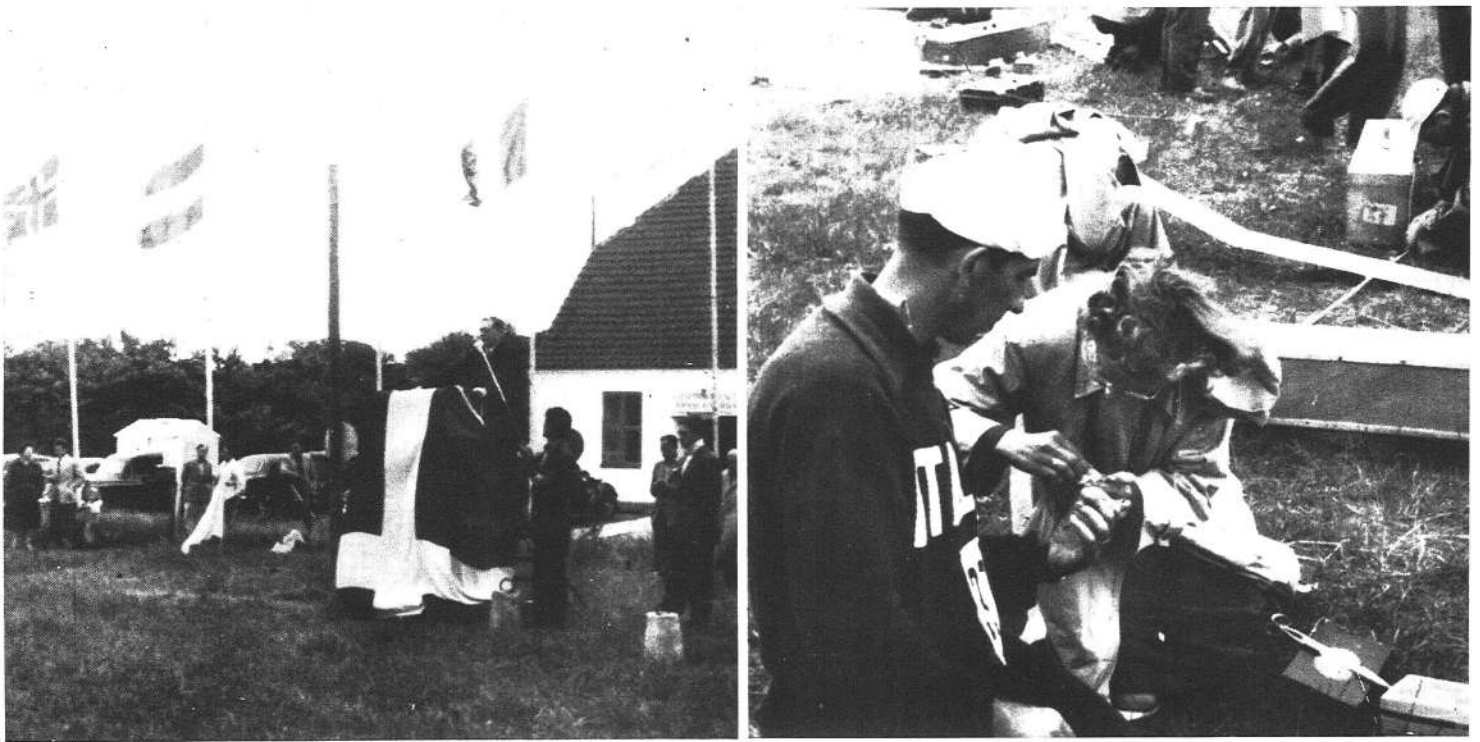
Permettetemi di salutare da queste pagine i componenti della squadra svizzera, in particolare Maurice Bodmer, che come me ha avuto la sfortuna di essere l'ultimo della propria squadra, P. Faletà di Monaco e Borislav Gunic, certamente il più sfortunato.

Scusatemi cari lettori se vi ho fatto una cronaca misera di questa gara, ma vi ritornerò sopra con un nuovo scritto, in cui saranno discussi i vari modelli partecipanti.

GIOVANNI FEDERICI



A sinistra: le prime congratulazioni al tedesco Lindner. A destra: Degen, caposquadra degli svizzeri, mentre osserva un modello della sua squadra.



A destra: durante la cerimonia d'apertura dei Campionati del mondo si tiene il discorso inaugurale. A sinistra: Boscarol approfitta della presenza di un'infermiera sul campo per farsi medicare un taglio al dito.

CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO MONDIALE VELEGGIATORI

1 R. Lindner	Germania	145	13	180	30	180	566
2 I. Rechenberg	»	87	105	106	66	180	544
3 N. Luthersson	Svezia	180	28	104	35	180	527
4 P. NIRONI	Italia	46	180	90	59	140	515
5 H. Weintraud	Saar	88	63	47	180	128	506
6 S. Niemelä	Finlandia	94	43	88	124	149	498
7 W. Bärtschi	Svizzera	72	116	45	77	180	490
8 H. Thomann	»	180	68	20	180	40	488
9 R. Knoll	Saar	106	74	99	140	67	486
10 L. Nestic	Jugoslavia	55	61	133	136	90	475
11 M. Hacklinger	Germania	69	105	180	80	40	474
12 J. J. Wheatley	Inghilterra	45	21	135	180	86	467
13 J. Evanloo	Olanda	62	88	170	56	86	462
14 T. Molbach	Norvegia	54	78	75	180	66	453
15 J. B. Hannay	Inghilterra	00	40	55	173	180	448
16 S. Pedersen	Danimarca	72	72	75	180	47	446
17 J. P. Templier	Francia	25	87	180	76	66	434
18 Z. Ben-Shahar	Israele	62	118	32	78	137	427
19 P. Lefort	Francia	72	32	180	90	53	427
20 J. G. de Graaf	Olanda	110	143	47	49	77	426
38 S. Jotti	Italia	74	118	0	79	41	312
43 C. Boscarol	»	87	60	56	61	43	307
44 G. Federici	»	85	77	30	31	81	304

RIVISTA PER GLI INSEGNANTI DELLE SCUOLE ELEMENTARI

LA VITA SCOLASTICA

RASSEGNA QUINDICINALE DELLA ISTRUZIONE PRIMARIA - ANNO VIII
Direzione e Amministrazione in ROVIGO -
Via Oberdan, 6. Casella Post. 135 - Tel. 18.53
- Conto Corr. Post. 9/18332

E' LA NUOVA RIVISTA PER I MAESTRI
ELEMENTARI - Esce nel formato di cm.
22 x 32 con 48 o 60 pagine - E' composta
da varie rubriche. Ecco le principali:

- I Problemi della Scuola;
- Questioni Giuridico - Economiche;
- Arcobaleno: cantuccio di varietà letteraria e scientifica.
- Guida per i candidati ai Concorsi;
- La Scuola pratica; didattica particolareggiata delle varie Classi, della Scuola Pluriclasse e della Popolare compilata da valenti insegnanti;
- Notizie Ufficiali;
- Notiziario siciliano, ecc.

Vi collaborano valenti uomini della Scuola; essa è già giunta all'ottavo anno di vita e le simpatie incontrate nella classe magistrale ne hanno già consentito una larghissima diffusione.

Abbonamento annuo (dal 1° ottobre al 30 settembre) L. 1.300. Pagabili anche in due rate (L. 850 all'atto dell'abbonamento e L. 500 entro il 31 marzo).

A richiesta si inviano numeri di saggio gratuitamente.

CLASSIFICA PER NAZIONI

1 Germania	1584	10 Finlandia	1120
2 Svizzera	1374	11 Canada	1064
3 Saar	1363	12 Austria	1026
4 Svezia	1347	13 Norvegia	1007
5 Francia	1245	14 Belgio	949
6 Danimarca	1217	15 U.S.A.	839
7 Inghilterra	1196	16 Jugoslavia	857
8 Olanda	1169	17 Israele	847
9 ITALIA	1134	18 Monaco	567

ALCUNE INTERESSANTI NOTE SUL RADIOCOMANDO

di GIULIO PELEGI

Il modello radiocomandato comincia a far presa anche in Italia, e ciò mi consola veramente. Questa rivista si è già interessata, tramite i suoi affezionati collaboratori, di questa interessante attività, mediante fotografie, articoli e schemi vari. Forse questo interessamento è stato anche superiore alla dimostrazione pratica degli stessi appassionati, i quali, mentre hanno parlato molto di radiocomando, poco hanno partecipato a competizioni, almeno nel recente passato. Ci accontentiamo comunque del pensiero, con l'augurio che questo interessamento abbia un effetto positivo nella futura attività agonistica.

Di quanto si è detto e fatto, nulla di nuovo da rilevare, in quanto chi più chi meno, ci siamo accontentati di riprodurre gruppi riceventi e trasmettenti di circuiti standard inglesi o americani, almeno questa è una constatazione di quanto ho letto e sentito. Appunto per questo motivo non mi sono ancora soffermato sull'argomento prima d'ora, perchè anch'io, sul mio modello radiocomandato, ho realizzato quasi interamente il circuito standard inglese con valvola XFG1, suggerito dalla stessa ditta che fornisce tale valvola. Per la precisione dirò che è stata fatta qualche piccola variante, ma più che altro per il gusto di cambiare qualche cosa.

Qualche piccolo cambiamento al circuito standard fu eseguito per primo da

Capecchi, e successivamente qualche altro da me. Le varianti da me adottate consistono essenzialmente nell'accoppiamento induttivo dell'aereo, aereo a dipolo, aggiunta di un condensatore variabile fra griglia e catodo, con effetto di una buona regolazione della super-reazione e notevole aumento del valore della resistenza di polarizzazione di griglia. La figura 1 indica il classico circuito standard inglese, e la figura 2 il circuito modificato che io uso.

Avvalendomi di un certo senso pratico e di quella poca esperienza che ho potuto acquisire in 3 anni di questa attività, vorrei ora dire due parole in merito all'uso del transistor.

Sul n. 57 di Modellismo il bravo Cassinis si è intrattenuto brevemente sulla utilità o meno di inserire un transistor nel circuito standard sopra menzionato. Ricordo di avere già veduto a suo tempo, su di una rivista americana, il circuito presentato dal Cassinis, in cui veniva appunto usato il transistor CK 722, e fin da allora feci le mie brave considerazioni al riguardo, che espongo qui di seguito. Certamente dal lato sperimentale il transistor presenta dei buoni vantaggi, in quanto può sostituire semplicemente la funzione di una valvola ed altro ancora, ma passando nel campo pratico questi vantaggi, secondo me, vengono sminuiti se noi facciamo riferimento esclusivo al circuito standard con

XFG1. Infatti, sebbene il transistor non ha consumo di filamento, ha un forte consumo di corrente al collettore, pur facilitando il funzionamento del relay. Considerando pure che l'impiego del transistor aumenta circa 4 volte la vita della valvola XFG1, il cui costo in Italia è di lire 2.500, in contrasto abbiamo il costo stesso del transistor, che è di lire 7.000 circa, sempre che lo si riesca a trovare, delicatezza di esso e conseguente facile inutilizzabilità, maggior consumo (3 volte di più) di corrente erogata da batterie che costano circa 400 lire ciascuna, e di queste conviene montarne almeno 3 in parallelo. Quanto al relay penso non ci sia da preoccuparsi molto, perchè per trovare un relay adatto alla XFG1 esiste la stessa difficoltà che nel trovare la valvola stessa. A Milano c'è un rappresentante della ED. inglese il quale è in grado di fornire valvole e relays, mentre non si può dire altrettanto per il transistor CK 722.

Ed ora lascio agli interessati il compito di concludere, trattandosi di fare il conto della domestica. Con ciò non voglio togliere alcun merito al transistor, perchè, come detto all'inizio, il confronto è stato fatto nel caso tipico e forse unico. Senza dubbio, prescindendo dal caso accennato, il transistor si presta a delle innovazioni ed ha una enorme possibilità di impiego.

GIULIO PELEGI

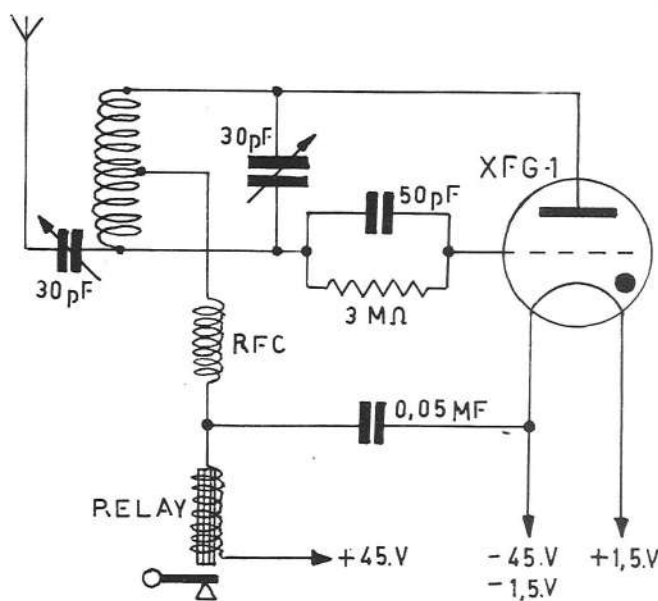


FIGURA.1.

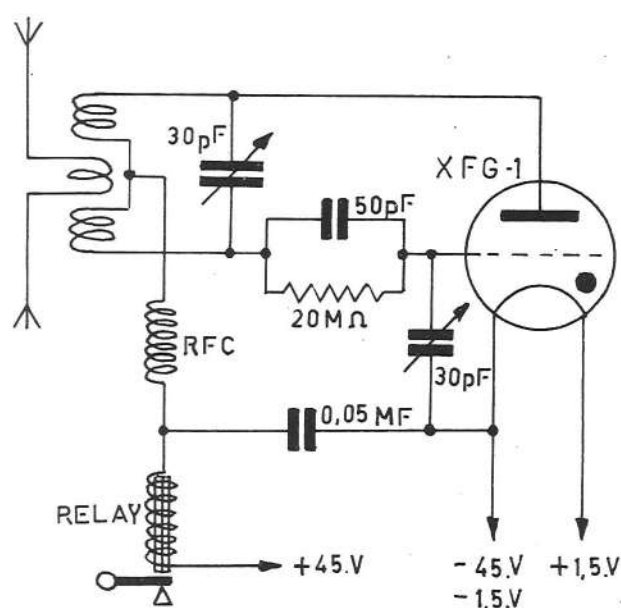


FIGURA.2.

LE GIORNATE AEROMODELLISTICHE AMBROSIANE

Milano 5 - 6 Giugno 1954

Dal nostro inviato speciale Loris Kanneworff



Quest'anno le « Ambrosiane » sono nate sotto una cattiva stella. Per chi ricordava la magnifica edizione dell'anno scorso, con l'appassionante duello fra Battistella e l'inglese Davenport per il titolo di Campione del Mondo ed il primato mondiale, quella di quest'anno è stata una vera delusione.

Diversi fattori hanno contribuito a mantenere in tono minore la manifestazione. La concomitanza del Criterium d'Europa a Bruxelles (di chi la colpa di queste dannosissime sovrapposizioni di calendario?) ha tolto completamente alla gara il suo carattere internazionale. Inoltre l'Aero Club di Milano, non essendo state integralmente accolte dall'Aero Club d'Italia le sue richieste di contributo, ha ridotto la manifestazione in due giorni, eliminando la gara di acrobazia (per non parlare della ventilata gara di Team Racing). Naturalmente non spetta a noi stabilire chi avesse ragione, e se le richieste dell'Aero Club di Milano fossero eccessive o meno; ci limitiamo pertanto a riportare i fatti.

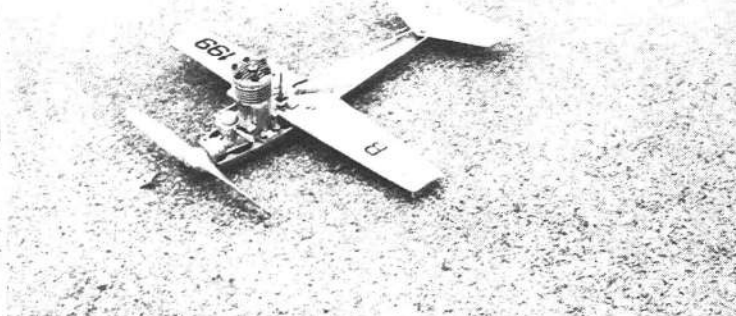
Anche i risultati tecnici non sono stati certamente elevati. In tutte le categorie i modelli sono rimasti al di sotto delle loro possibilità, come se qualche fattore non permettesse loro di raggiungere le velocità massime, che molti di essi avevano sviluppato in precedenti gare; probabilmente le condizioni atmosferiche erano poco favorevoli al rendimento dei motori.

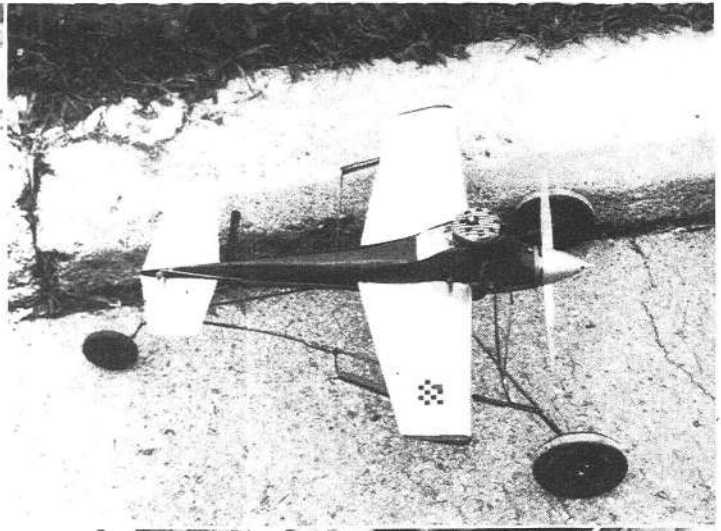
Solo nel pomeriggio di domenica 6, a gara terminata, si è avuta la « bomba » di un risultato veramente sensazionale: in un momento particolarmente favorevole, nell'atmosfera satura di elettricità che precedeva un violentissimo temporale che si è subito dopo scatenato su Milano, il bolognese Amato Prati, con motore G 20 Speed, ha stabilito il nuovo primato mondiale della classe A, girando alla spettacolosa velocità di 190,474 Km/h. Da notare che a terra il motore girava ad un regime superiore di circa tremila giri a quello normale.

La categoria a reazione poi è fallita completamente, perché su quattro iscritti si è presentato il solo Marcenaro, il quale non è riuscito a fare nemmeno un lancio valido.

Ma veniamo alla cronaca:

Già alle prime ore di sabato 5 giugno gli abitanti delle tranquille casette che si affacciano sul piazzale Giulio Cesare vengono destati dal rombo dei motori dei primi aeromodellisti che, arrivati a Milano con i primi treni del mattino, si sono subito recati a provare i loro modelli. Nel frattempo gli addetti dell'Aero Club di Milano si danno da fare per predisporre transenne, ombrelloni, tavolini, etc.; insomma tutti i particolari di un'organizzazione che avrebbe senza dubbio meritato una migliore riuscita della manifestazione.





Approfittiamo del tempo che manca all'apertura dei lanci per dare un'occhiata ai modelli in gara.

In classe A come al solito predominano i G 20; vi sono poi tre Webra, del milanese Cappi e dei veronesi Arvedi e Cipriani, il vincitore della Coppa Supertigre, che questa volta non riuscirà a combinare niente di buono; ed un E.D. 2,46 del veronese Perotti. La tendenza predominante in questa classe è su modelli in guscio di balsa lucidato con collante senza stuccature, per ottenere la massima leggerezza; infatti la maggior parte di essi non arriva a 300 g. (il modello del bolognese Prati, che risulterà vincitore, pesa 240 g.). Notovole un minuscolo modellino (20-25 cm. di apertura) di Bergamaschi, interamente in alluminio, che pesa solo 190 g., ma, proprio per le sue dimensioni eccessivamente piccole, non riuscirà a decollare in gara.

In classe B abbiamo sei Dooling 29, presentati dal terzetto veneziano dei fratelli Grandesso e Giupponi, dai milanesi Fanoli e Berti e dal pisano Vita. Tutti gli altri modelli montano il G. 21. I pesi oscillano fra i 400 ed i 500 g., che solo in pochi casi sono superati.

In questa classe abbondano le costruzioni miste in alluminio e balsa, ma anche qui solo alcuni hanno stuccato il balsa (notevoli per la perfetta rifinitura quelli di Fanoli e di Marconi).

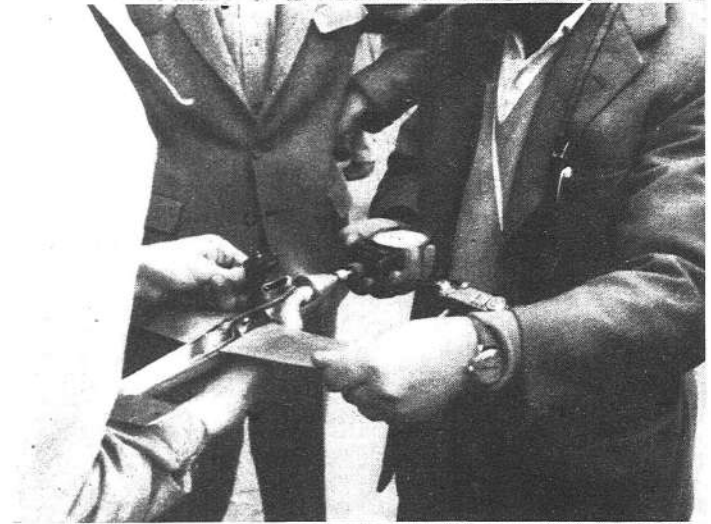
Infine in classe C vi sono solo cinque modelli iscritti: un Mc Coy 60/20 di Fanoli, un Hornet di Giupponi e tre G 24. Finirà per prevalere il G. 24 di Gottarelli, ma più per mancanza di avversari che per altro, dato che la velocità segnata (206,896) non è certo elevata per un modello classe C.

Riteniamo che Gottarelli (e come lui molti altri) sbaglia usando anche su un modello classe C una rifinitura con semplice lucidatura del balsa, senza stuccatura, che non è certo il miglior sistema per la classe A. Non sappiamo se questo sistema viene usato talvolta per mancanza di tempo, ed in questo caso non stiamo a discuterne; ma se alcuni ritengono che sia meglio tralasciare la stuccatura per l'aumento di peso che comporta, pensiamo senz'altro di poter loro affermare che sono in errore. Anzitutto una stuccatura leggera, su un guscio ben rifinito, porta via assai poco peso. E comunque ricordiamo che i modelli che hanno sempre realizzato le velocità più forti e vinto le gare erano tutti stuccati e lucidati al massimo (Vedi Battistella, Davenport, Fanoli, Ridenti, etc.)

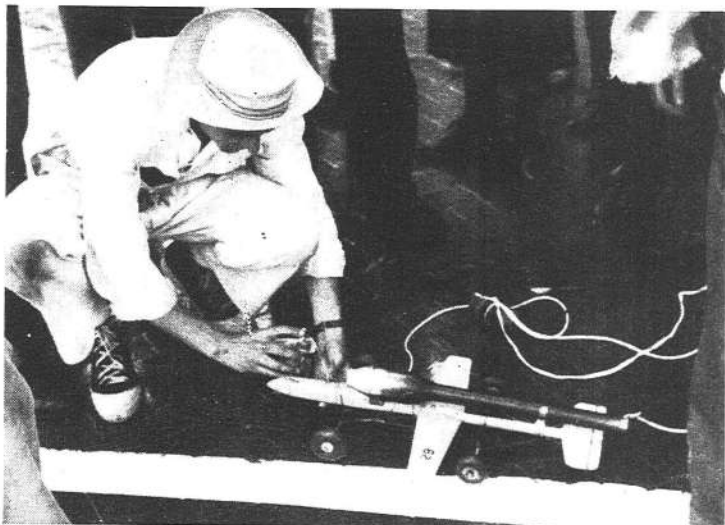
E con ciò chiudiamo questa piccola parentesi tecnica.

Verso le 9,30 si iniziano i lanci di gara. Viene stabilito, dato il numero esiguo di concorrenti, di far svolgere contemporaneamente le tre classi. Viene stabilito per sorteggio un ordine di squadre, e la squadra chiamata invia in pista un suo qualsiasi modello.

Apri i lanci Marconi, di Roma, che con il G. 21 compie una buona prova, segnando la velocità di 191,489 Km/h.



Nella pagina di fronte: Piazza Giulio Cesare, antistante alla Fiera di Milano, ove si sono svolte le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane; in primo piano Marconi di Roma, col suo modello classe B. Il rifinitissimo modello di Fanoli, vincitore della sua categoria e uno dei migliori in campo nazionale. Il record-man Prati aiutò Gottarelli a mettere in moto il G. 21. Il bel modello del bolognese Marcenaro, classe B. In alto: Fanoli di Milano, al controllo dei cavi, col modello classe C. L'originale modello dello svizzero Vallet. L'attrezzatissimo Garofali occupato a misurare i giri del G. 21 del modello Marcenaro. Il modello classe B del pisano Vita.



In alto: Il veneziano Grandesso col modello del dott. Vallet (a sinistra) di Ginevra, con motore di 10 cc. di costruzione personale. Il Dinajet di Marcenaro. Ancora Fanoli, sfortunato in classe C.

In classe A solo Prati riesce a raggiungere una buona velocità, con 165,137 kmh., Schneider e Cellini segnano rispettivamente 140,077 e 141,732 kmh. I Webra non vogliono saperne di andare bene, ed il solo Arvedi riesce a coprire la base, alla velocità alquanto modesta di 105,571 kmh. Anche i veneziani non riescono a concludere nulla di buono.

Anche in classe B si vedono molte prove nulle e falsi decolli. Beldramme, di Pisa, ci offre una parentesi gialla, con il suo modello che si divide a metà in volo, facendo piombare la parte inferiore a poca distanza da un gruppo di gente. Poi col modello di riserva compie un modesto lancio a 153,846 kmh.

Schneider segna 174,757 Km., Gottarelli 180,904; poi Prati supera Marconi, volando a 194,594 Km.

Molto attesa è la prova di Fanoli, del cui modello ben si conoscono le doti velocistiche. Egli entra in pista e decolla, ma il motore non è ben carburato; comunque dopo qualche giro entra in base, ma ne riesce poco dopo, perché il motore funziona irregolarmente. Dopo altri pochi giri finalmente il motore raggiunge la giusta carburazione; allora Fanoli rientra in base, coprendola alla velocità di 204 kmh.; ma ormai la prova era già stata ritenuta nulla dalla giuria. Nella seconda prova parte, aspetta molto ad entrare in base, finché il motore non si è carburato bene, vi entra a velocità molto forte, ma il motore si ferma prima di aver completato i dieci giri. Così perde il primo lancio.

In classe C il solo Gottarelli riesce a volare, segnando 206,896 Km.

Così nella mattinata vengono completati tutti e tre i lanci. Durante il pranzo, trasportato dalla mensa del Comando di Zona e consumato sotto l'androne della Mostra, prospiciente il piazzale Giulio Cesare, sorgono alcune discussioni sul programma per il secondo lancio. C'è chi, dato l'esiguo numero di concorrenti, vorrebbe terminare la gara in giornata, e chi invece vorrebbe rimandare il secondo lancio al giorno successivo.

Infine viene deciso di effettuare nel pomeriggio il primo lancio dei reattori (veramente è presente il solo Mercenaro!) ed alcuni tentativi di primato.

Infatti poco dopo Marcenaro entra in pista con un nuovo modello, munito di reattore cecoslovacco Letmo, che, a quanto afferma, fornisce la stessa spinta del Dynajet, pur pesando meno della metà.

Però, probabilmente per qualche difetto di installazione del serbatoio, non riesce a metterlo in moto, e perde così il primo lancio.

Seguono i tentativi di primato, che però non approdano ad alcun risultato positivo.

Alle cinque si chiude, e, con un apposito pullman, si va al Comando di Zona, dove è predisposta la cena ed il pernottamento.

La mattina successiva il tempo, che nel giorno precedente si era mantenuto leggermente coperto, con delle schiarite, si mostra minaccioso. Infatti mentre stiamo per partire dal Comando di Zona incomincia a piovare; però quando arriviamo al piazzale Giulio Cesare troviamo che lì non ha piovuto.

Si aprono i lanci.

In classe A Schneider, Cellini ed Arvedi migliorano le velocità raggiunte nel lancio precedente, segnando rispettivamente, 156,521, 157,205 e 134,831 Km. Il veronese Perotti, con l'E.D. 2,46, vola a 143,426 Km., mentre Grandesso Renzo, con il G. 20, si deve accontentare di 132,352 Km.

Finalmente un buon risultato: il milanese Cappi, con il Webra 2,5, copre la base alla bella media di 166,666 Km., superando la velocità stabilita nel primo lancio da Prati. Il bolognese però non si dà per vinto, e verso la fine della gara compie un ottimo lancio, alla velocità di 176,470 Km., e conquista così la vittoria. Cappi rimane secondo, seguito da Cellini e Schneider.

In classe B nei primi lanci c'è poco di notevole; ambedue i bolognesi Prati e Gottarelli, dopo essere entrati in base, ne riescono per ordine di Garofali, (che funge da loro caposquadra, e naturalmente segue con attenzione le sorti dei suoi motori), perché le velocità sono basse, e comunque inferiori a quelle segnate nel primo lancio.

Schneider migliora la prestazione del primo lancio, raggiungendo i 180,000 Km., Marconi invece, che ha finito la miscela migliore, si deve accontentare di 181,818 Km.

Al secondo tentativo Gottarelli va abbastanza forte, e segna 189,473 Km.

Un lancio ottimo viene compiuto dal veneziano Grandesso Renzo che, con 198,895 Km/h., avrebbe conquistato la vittoria. Immediatamente però sorgono delle contestazioni, e viene fatto constatare alla Giuria che il modello lanciato è di Giupponi, e non di Grandesso. Così il lancio viene annullato, ed il concorrente squalificato.

Verso la fine della gara finalmente Fanoli riesce a compiere un buon lancio, segnando 196,721 Km/h., ed aggiudicandosi la vittoria. Secondo risulta Prati, terzo Marconi e quarto Gottarelli.

In classe C sempre poco di notevole da segnalare. Gottarelli segna 202,247 Km/h., rimanendo inferiore alla prestazione del giorno precedente. Giupponi, con l'Hornet, riesce a volare a 186,548 Km/h.

Fanoli, con il suo ottimo modello con il Mc Coy 60, già affermatosi in precedenti gare, avrebbe potuto vincere anche questa categoria, non riesce invece a combinare nulla. Il suo modello già il giorno precedente aveva fatto un lancio nullo, per urto contro il suolo; ora tenta il secondo lancio, effettua una bruttissima partenza, schizzando via dal carrellino e venendo rimesso per miracolo; il motore è mal carburato, comunque entra ugualmente in base, ma dopo pochi giri tocca l'elica per terra ed il motore si imballa. Quando riesce a fermarlo la parte inferiore della fusoliera, ricavata in fusione di alluminio, probabilmente già incrinata dall'urto del giorno precedente, è stata spaccata in due dalle vibrazioni.

Con il modello di riserva non riesce a combinare niente, perché il motore funziona irregolarmente.

Così rimane vincitore Gottarelli, seguito dal solo Giupponi.

Ora dovrebbe eseguire il secondo lancio Marcenaro col reattore, e proprio in questo momento incomincia a piovere abbastanza forte. Questa volta il genovese si presenta in pista con il vecchio modello col Dynajet, che infatti parte; purtroppo però, dopo alcuni giri, urta contro il suolo, danneggiandosi irrimediabilmente.

Così la categoria D si chiude con un bilancio completamente negativo.

Nel frattempo è arrivato il dott. Vallet di Ginevra, unico rappresentante straniero alla gara, che però, non può concorrere ufficialmente, in quanto il suo Club è in urto con la Federazione Svizzera, e quindi egli non è affiliato alla F.A.I. Presenta quindi, a solo scopo dimostrativo, due bei modelli; uno con un reattore giapponese, che però non riesce ad avviare; l'altro con un motore da 10 cc. di costruzione personale, dalle ottime doti, con il quale compie un buon lancio a 208,192 Km/h. (la più alta velocità raggiunta nelle due giornate).

Dopo il pranzo vengono effettuati altri tentativi di primato, e Prati compie la magnifica performance di cui abbiamo parlato all'inizio.

Segue la premiazione, alla presenza delle Autorità. Il Trofeo per squadre viene assegnato all'Aero Club di Bologna, per merito dei suoi bravi rappresentanti Prati e Gottarelli, e del costruttore dei motori Garofali, loro caposquadra attrezzatissimo.



ECCO LE CLASSIFICHE:

CLASSE A

1. — PRATI Amato	Bologna	G 20	176,470 Km/h
2. — CAPPI Clemente	Milano	Webra 2,5	166,666 "
3. — CELLINI Giovanni	Treviso	G 20	157,205 "
4. — SCHNEIDER Rudolf	Genova	G 20	156,521 "
5. — PEROTTI Giuseppe	Verona	E. D. 2,46	143,426 "
6. — ARVEDI Attilio	Verona	Webra 2,5	134,831 "
7. — GRANDESSO Renzo	Venezia	G 20	132,352 "

Non classificati: Bergamaschi Carlo-Milano, Cipriani Giancarlo-Verona e Grandesso Marco-Venezia.

CLASSE B

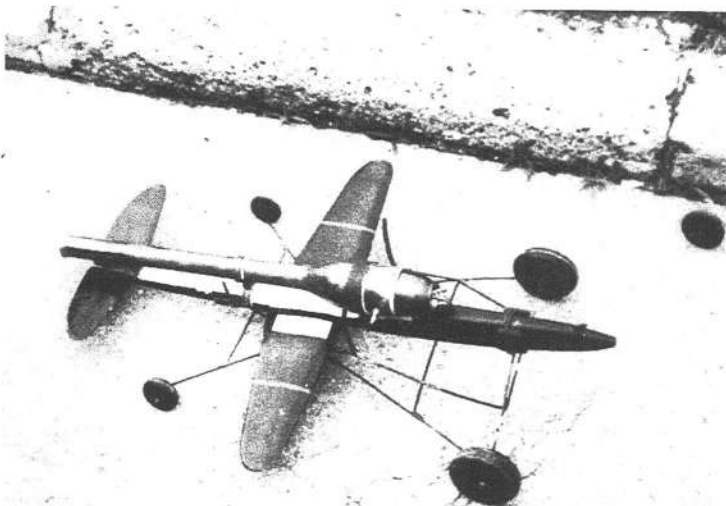
1. — FANOLI Enrico	Milano	Dooling 29	196,721 Km/h.
2. — PRATI Amato	Bologna	G 21	194,594 "
3. — MARCONI Antonio	Roma	G 21	191,489 "
4. — GOTTARELLI G.	Bologna	G 21	189,473 "
5. — SCHNEIDER Rudolf	Genova	G 21	180,000 "
6. — VITA Otello	Pisa	Dooling 29	170,616 "
7. — CIPRIANI Giancarlo	Verona	G 21	161,434 "
8. — BELTRAME Vico	Pisa	G 21	157,205 "

Non classificati: Cappi Clemente-Milano, Berti Livio-Milano, Marcenaro Franco-Genova, Grandesso Marco-Venezia, Giupponi Antonio-Venezia, Bergamaschi Carlo-Milano. Squalificato: Grandesso Renzo-Venezia.

CLASSE C

1. — GOTTARELLI G.	Bologna	Hornet 60	206,896 Km/h
2. — GIUPPONI Antonio	Venezia	G 24	186,548 "

Non classificati: Fanoli Enrico-Milano, Vita Otello-Pisa, Arvedi Attilio-Verona.



Lo svizzero Vallet ha presentato anche un modello a reazione, con reattore giapponese. La squadra di Pisa alle Giornate Ambrosiane; da sinistra: Beldramme, Vita ed un aiutante. In alto: il modello di Cappi, classe B, è pronto per il via.

ALLA LUCE DELLE RECENTI COMPETIZIONI

PANORAMA DELLA SITUAZIONE TELECONTROLLISTICA IN ITALIA

Molte volte ci siamo chiesti, alla notizia di risultati sorprendenti, in campo telecontrollistico, se simili performances fossero più dovute al caso o a condizioni eccezionalmente favorevoli, che non al reale valore dell'individuo.

Ieri Battistella. Oggi Prati nuovamente pone l'interrogativo: è veramente tutto frutto di preparazione, capacità,

esperienza? E' questo soprattutto un progresso di massa?

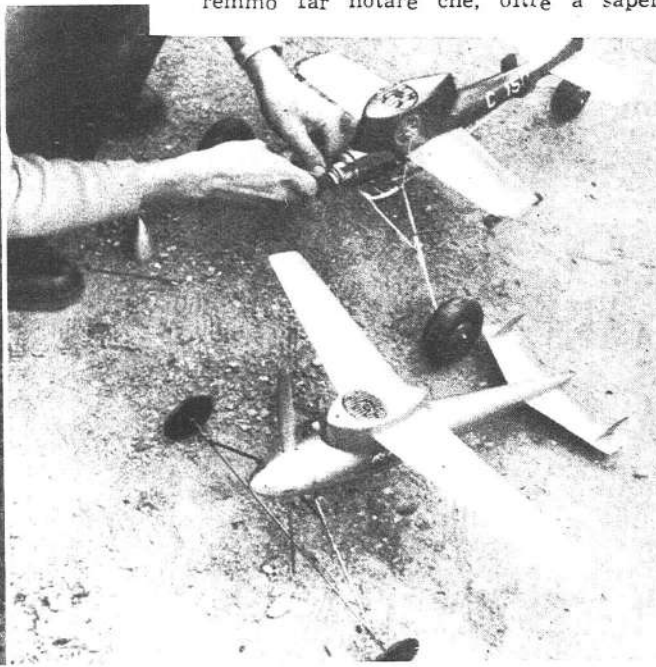
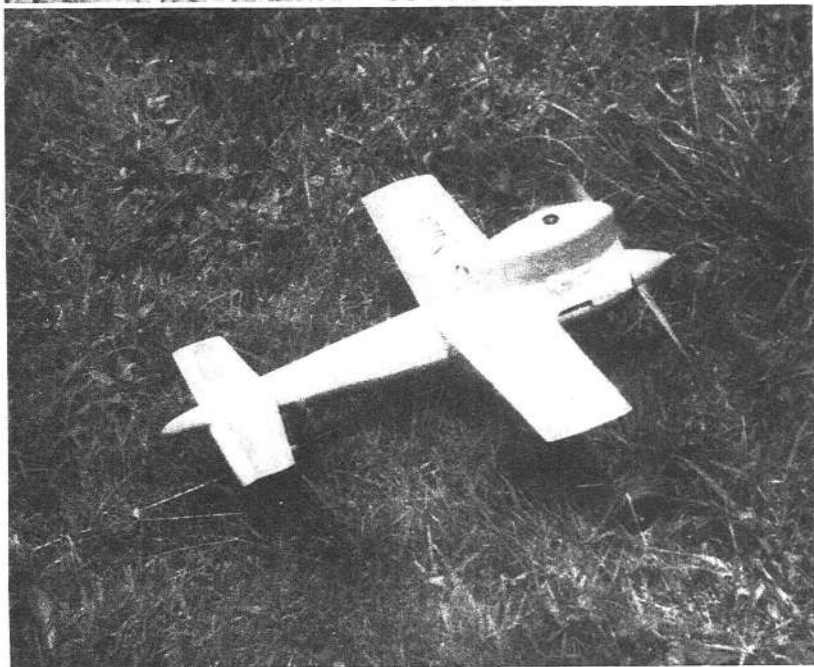
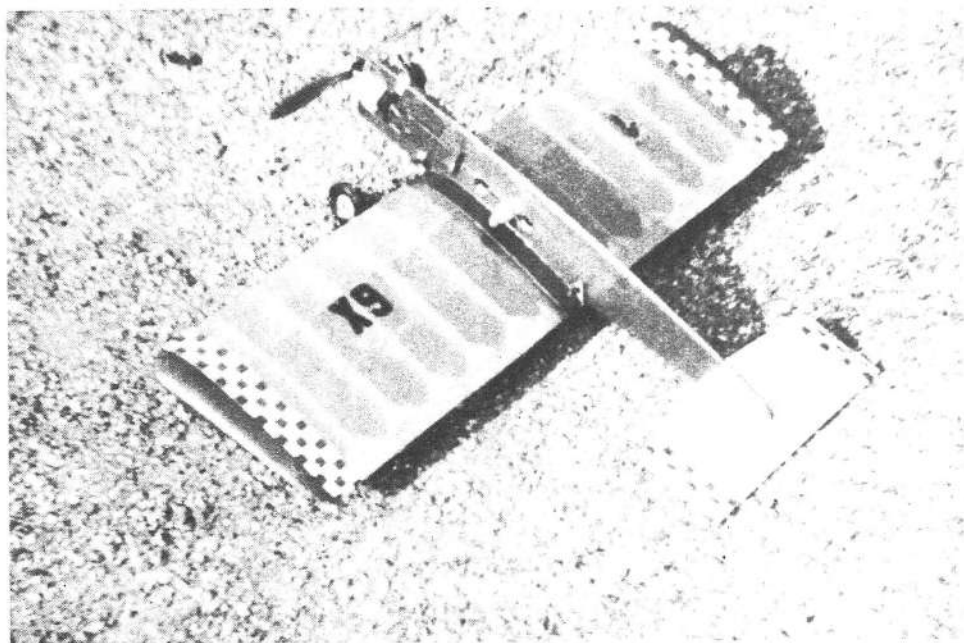
L'inchiesta, che abbiamo svolto fra vari aeromodellisti, avendo come riferimento i risultati delle recenti competizioni nazionali, vorrebbe mirare al panorama completo della situazione telecontrollistica in Italia, ponendola a confronto con i paesi esteri.

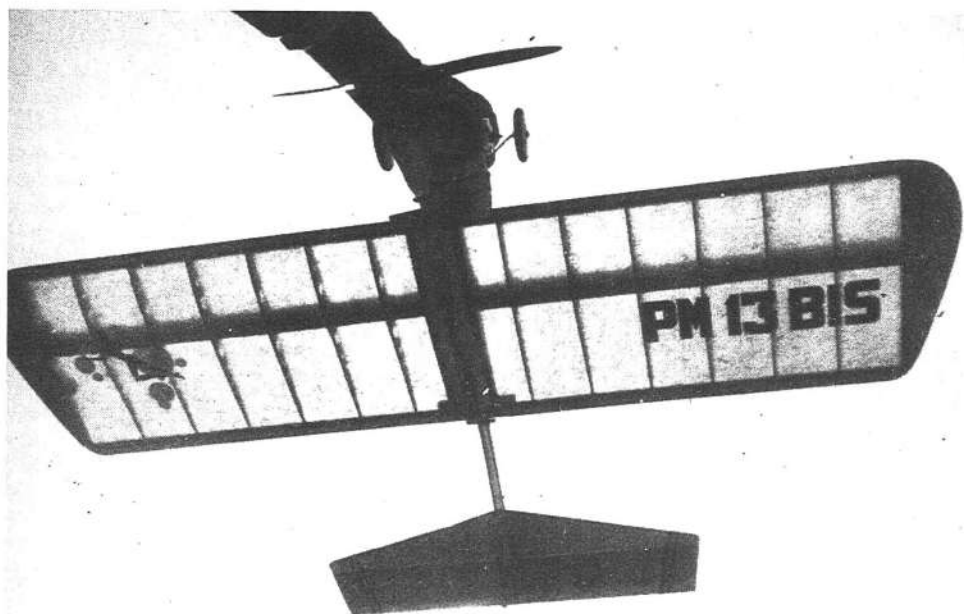
Classe A

Si potrebbe affermare che, da qualche anno a questa parte, in classe A si sono fatti passi da gigante. Anche senza contare i 190 e rotti, realizzati da Prati, su cui ci intratteremo fra poco, le medie lizzate dai primi classificati, nella III Coppa Supertigre e nelle Giornate Ambrosiane, aggirantesi tra i 160 e i 180 circa, sono tali da far veramente ben sperare in affermazioni internazionali. Effettivamente crediamo che, in questa categoria, una rappresentativa italiana non dovrebbe sfigurare in un confronto diretto con i migliori rappresentanti esteri, e in ispecie con gli americani.

A questo proposito giova notare che, benché il «Torpedo» americano sia ancora un motore da battere, il nostro G 20, alla popolarità già acquisita, va aggiungendo le brillanti prestazioni derivanti da una sempre maggiore regolarità di funzionamento e da una potenza eccezionale, che ne fanno il vanto più grande della nostra industria motoristica. Benché i risultati di qualche gara potrebbero far credere il contrario, attualmente il G 20 sembra superiore al tedesco Webra, un diesel che potrebbe far molto, ma che ha il suo pregio maggiore nella regolarità, non nella potenza.

Quanto alla eccezionale velocità realizzata da Prati, appunto col G 20, vorremmo far notare che, oltre a saper





sfruttare i motori, anche nella velocità ha grande importanza il modello e chi lo pilota; quindi, se una parte assai grande del risultato raggiunto la si deve al motore, all'elica e alla miscela, non va sottovalutato il fattore modello-pilota. Se anche, poi, le condizioni atmosferiche siano state eccezionalmente favorevoli al raggiungimento dei 190,474 Km/h, l'averle sapute sfruttare resta meritò esclusivo del bravo Prati.

Nè possiamo contare su un solo elemento, chè su molti si può fare affidamento: i risultati raggiunti valgono più di qualsiasi commento.

Classe B

E' questa la categoria che riscuote il maggior numero di suffragi; ed è anche la più combattuta. I risultati raggiunti non sono però ancora tali da farci restar tranquilli in un eventuale confronto internazionale.

Bisognerà aspettare ancora qualche anno perchè, dalla massa, vengano fuori i migliori, come invece già avviene nelle altre categorie. Tra qualche anno, poi, siamo convinti che anche in fatto di motori si potrà vantaggiosamente competere con l'estero. Oggi no; attualmente i Dooling sono i più forti, ma il G 21 promette bene; bisogna vedere però se potrà reggere il confronto quando le medie saliranno, quando i 200 Km/h non si supereranno soltanto sporadicamente.

Oltre i motori però, qualcuno si ricorda che è anche necessario curare l'ae-

rodinamica del modello, poichè non si fa della velocità attaccando un motore, per potente che sia, ad una tavoletta. Una volta queste cose ce le insegnava un certo Ridenti: da allora gli altri sono stati a guardare.

Classe C

Se non volessimo considerare il veneziano Battistella, il milanese Fanoli e il bolognese Gottarelli, potremo affermare

di essere addirittura a terra in questa categoria. Ma l'aver trovato tre campioni in una categoria in cui manca ancora la popolarità delle altre, e nella quale è molto difficile andare avanti, ci induce ad un cauto ottimismo. Certamente non si reggerebbe ancora ad un confronto con l'estero, nè l'inglese Davenport si batterebbe facilmente una seconda volta, ma non siamo più all'inizio.

Su Battistella si può fare pieno affidamento, dati i risultati che ha saputo raggiungere; con lui afferma la sua superiorità il Dooling. Anche Fanoli monta un motore estero, il Mc Coy 60, a conferma dell'assoluta prevalenza dei motori stranieri, e specialmente il Dooling, sul nostro G 24. A favore di questo motore sta il fatto che è uscito da poco e che, quindi, non può essere ancora al punto di competere con dei motori affermatasi da tempo, frutto di decennali esperienze.

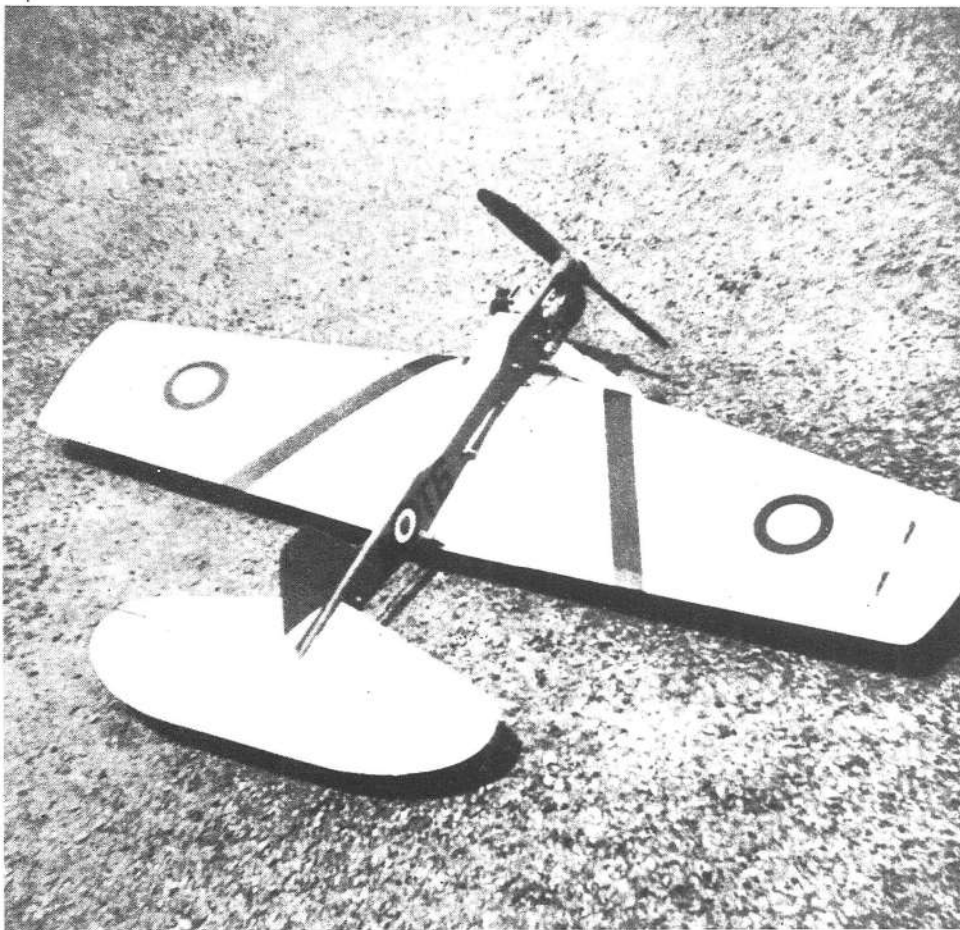
Tuttavia il G 24 deve essere molto riguardato; se il suo basso prezzo può renderlo popolare, ciò non depone affatto a favore della velocità. Un motore da velocità deve essere curato in modo speciale, e questo costa; ciò è un altro fattore della poca popolarità di questa categoria.

Se il discorso poi cade sui modelli, le note si fanno più dolenti.

Modelli in genere poco curati, sia dal punto di vista costruttivo che da quello di progetto; modelli che non si rifiniscono per non aumentare il peso; particolari che non si curano, molto spesso proprio per incuria; come situazione generale non c'è da rallegrarsi.



Nella pagina di fronte: un semplice modello acrobatico ed un bel modello classe B. Due modelli classe C. In primo piano quello del veneziano Marco Grandesso, col Dooling 60; l'altro è di Giupponi, con l'Hornet da 10 cc. Sopra: un classico modello acrobatico costruito da Mario Perrone di Taranto. A destra: Alle Giornate Ambrosiane il romano Marconi rifila l'elica troppo grossa, al suo modello classe B, terzo classificato.



Forse il solo Fanoli, oltre al già citato Battistella, ha già raggiunto quelle condizioni che gli possono permettere di spiccare il volo verso notevoli risultati.

Da notare, che, alle Giornate Ambrosiane, la massima velocità è stata raggiunta dallo svizzero Vallet, che non partecipava alla gara, e che era anche costruttore del suo motore. Non ha fatto niente di eccezionale, ma è sempre una lezione.

Acrobazia

L'attuale situazione è migliore delle più rosee previsioni. Si è di molto più avanti che nella velocità, soprattutto per il fatto che si può contare su numerosissimi elementi di ottima levatura, ciò che dimostra la grande popolarità raggiunta da questo genere di modellismo in pochi anni.

L'avvicinarsi di varie persone ai primi posti nelle gare nazionali, ci fa veramente credere che oggi sono in molti coloro che non sfigurerebbero in un confronto internazionale.

Se con gli americani mancano delle prove dirette, pensiamo che attualmente non siamo più indietro di coloro che, in questa categoria, sono sempre stati i maestri. I nostri motori non hanno nulla da invidiare a quelli esteri e, quanto ad inventiva, gli italiani ne hanno da vendere.

Forse è il regolamento di gara che dovrebbe essere riveduto, affinché non si ripropongano le poco edificanti scene di antisportività e di favoritismi da parte della

giuria; ormai, in ogni gara, almeno i primi otto classificati eseguono, bene o male, le figure stabilite; si cerchi quindi di adattare il regolamento alle nuove capacità dei nostri « acrobaticisti ».

Team racing

I giovani, che iniziano la loro carriera di telecontrollisti, cominciano in genere da questo tipo di modello, che in Italia

è sinonimo di modello da allenamento. Ed è uno sbaglio. In America hanno reso popolare il modello a volo circolare, da acrobazia e da velocità, proprio mediante il *team racing*.

Forse, quando con la velocità si sarà raggiunto quel limite, oltre il quale non si può andare, quando l'acrobazia si sarà standardizzata fino alla noia, ripiegheremo sul *team racing*, quale apportatore di novità e di soddisfazioni, non più raggiungibili in altri campi.

Ma bisognerebbe non farci trovare impreparati; all'estero si è fatto molto, ma molto di più, di quanto si sia fatto in Italia.

Si dice che c'è poca gente che si dedica seriamente al *team racing*; non vogliamo crederlo. Può darsi che una causa dell'abbandono di questo modello sia nella poca regolarità di molti motori: può darsi; comunque l'E.D. inglese da 2,46 cc. dovrebbe essere indicato per questo scopo.

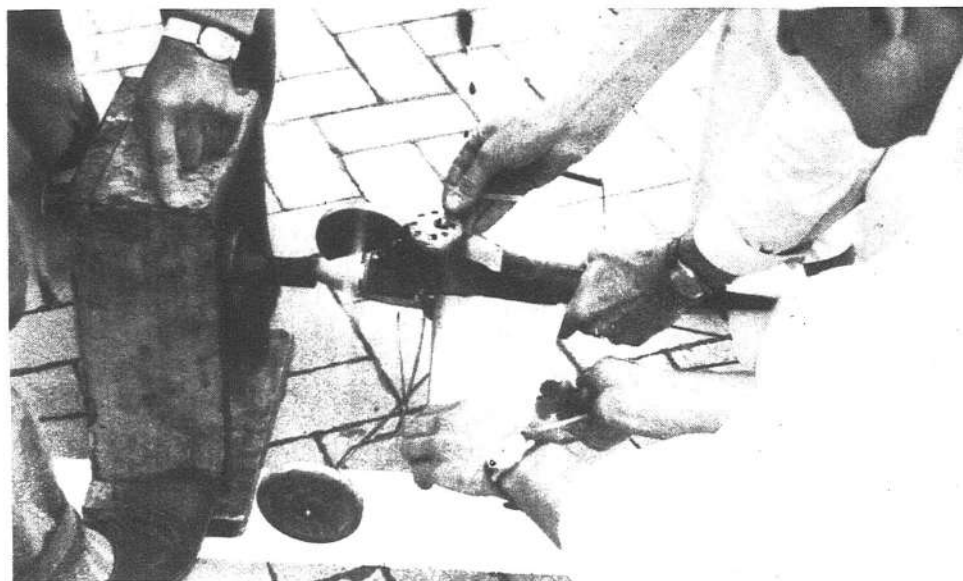
Si organizzi anche in Italia il *team racing*; si facciano gare, e i risultati verranno, soprattutto se si avrà pazienza. Ce lo auguriamo.

Per chiudere queste note resterebbe da parlare dei modelli a reazione. Ma in questo campo non siamo che al principio. Vi sono infatti delle cause soprattutto tecniche, che non possono essere analizzate in questa sede, che vuol essere solo un panorama della situazione telecontrollistica.

Dopo l'analisi delle varie categorie, possiamo dire di essere soddisfatti.

Ai nostri interrogativi di partenza, vorremmo rispondere di sì. Vorremmo poter affermare che in Italia esiste un reale progresso in questo campo, denso di future affermazioni.

MARIO GIALANELLA



In alto: Un originale acrobatico, di Marconi di Roma. Lo svizzero Vallet, alle Giornate Ambrosiane, mentre avvia il motore di costruzione personale (notare lo scarico posteriore).

COPPA CITTA' DI GENOVA

30 Maggio 1954

Il 30 maggio si è svolta, sull'aeroporto di Novi Ligure, la « Coppa Città di Genova », gara a carattere interregionale.

I lanci, in numero di tre, sono stati effettuati nella mattinata, dalle 9,30 alle 12,30 contemporaneamente per tutte le categorie. Il tempo è stato buono, solamente il terzo lancio è stato disturbato da un forte vento.

Nel pomeriggio, alle 16,30, nella sala mensa dell'aeroporto ha avuto luogo la premiazione.

L'organizzazione, curata dai sigg. Bragaglia e Capecchi, è stata ottima. Alla gara ha presenziato l'ing. Piaggio, presidente dell'Aereo Club di Genova il quale si è complimentato con i concorrenti.

Ecco le classifiche:

CAT. VELEGGIATORI: 1° Fea Guido (FIAT Torino), 2° Varetto Carlo (CAM Milano), 3° Pignataro Vincenzo (CAM Milano), 4° Amendola Francesco (Voghera), 5° Iotti Sergio (Reggio Emilia), 6° Piccardi Paride (CAM Milano), 7° De Carlini Luigi (CAM Milano), 8° Passalacqua N. (CSI Milano), 9° Cerutti R. (Genova), 10° Rampinelli R. (CSI Milano).

CAT. ELASTICO: 1° Fea Guido (FIAT Torino), 2° Callegari Luigi (Voghera), 3° Pietralunga Ivano (Reggio Emilia), 4° Pelegi Giulio (Genova), 5° Polli L. (CSI Milano), 6° Marchina R. (FIAT Torino), 7° Prandini D. (Reggio Emilia), 8° Fumagalli O. (CSI Milano), 9° Garli L. (CAM Milano).

CAT. MOTOMODELLI: 1° Bacchi Roberto (Reggio Emilia), 2° Bergamaschi Carlo (CSI Milano), 3° Campione V. (CSI Milano), 4° Lince E. (Genova), 5° Brunelli (Voghera), 6° Gosio (Genova), 7° Cattaneo (FIAT Torino), 8° Vasquez E. (Voghera), 9° Schirro (FIAT Torino).

CAT. VELEGGIATORI JUNIORES: 1° Morosi G.F. (CSI Milano), 2° Feri L. (FIAT Torino), 3° Randelli (FIAT Torino), 4° Piazzoli (CSI Milano), 5° Sadorin Luigia (CAM Milano).



CLASSIFICA PER SQUADRE: 1° FIAT Torino p. 7,2; 2° Reggio Emilia p. 8; 3° Voghera p. 9; 4° Genova p. 12,5; 5° CIS Milano p. 13,6; 6° CAM Milano p. 13.



Pelegi sta caricando il suo elastico. A sinistra: Un decollo del milanese Garli. La squadra di Reggio Emilia, seconda classificata; da sinistra: Jotti, Bacchi e Prandini.



Rivenditori diretti

Aeromodelli

ROMA - Piazza Salerno, 8 - Tel. 846.786

Aviominima - Cosmo

ROMA - Via S. Basilio, 49a - Tel. 43.805

Aeropiccola

TORINO - Corso Sommeiller, 24 - Tel. 528.542

Aeropiccola

TORINO - Galleria Nazionale - Tel. 524.744

Emporium

MILANO - Via S. Spirito, 5

Micromodelli

ROMA - Via Volsinio, 32

Movo

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 700.666

Zeus Model Forniture

BOLOGNA - Via S. Mamolo, 64

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.

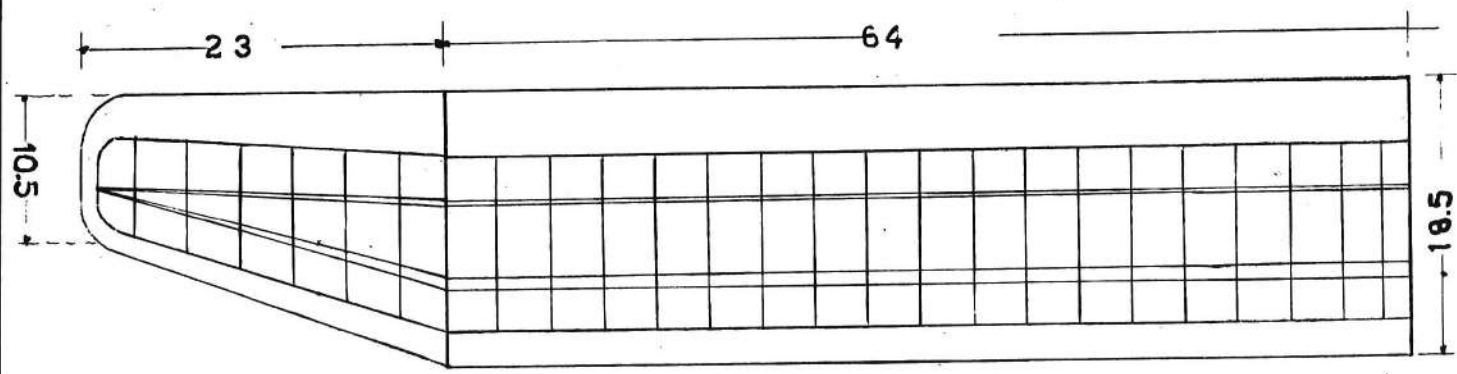
N. 1, 2 e 5	esauriti
N. 3, 4 e 6	L. 50 cad.
Dal 7 al 26	" 100 "
Dal 27 al 33	" 200 "
Dal 34 al 45	" 250 "
Dal 46 in poi	" 200 "

Indirizzare alle Edizioni **MODELLISMO**

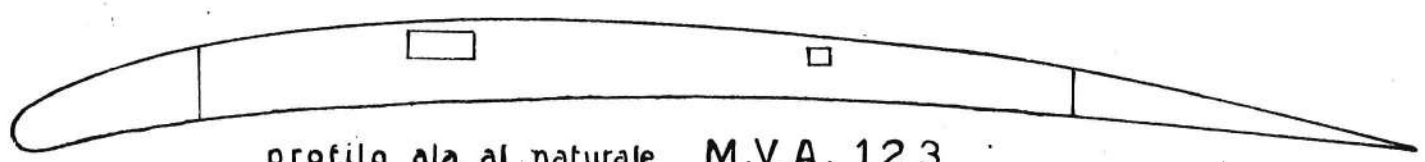
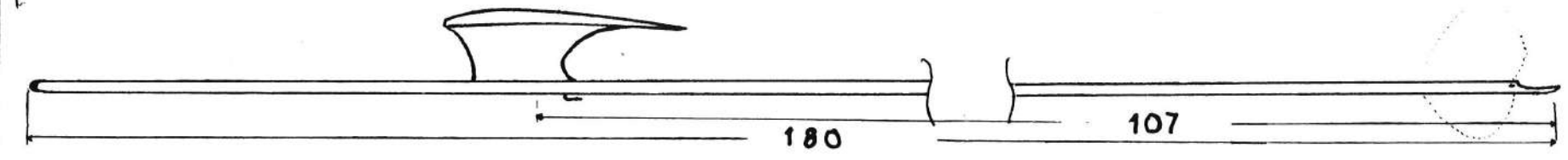
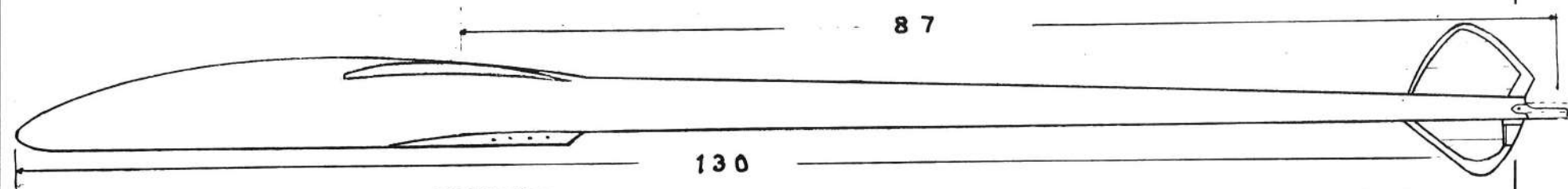
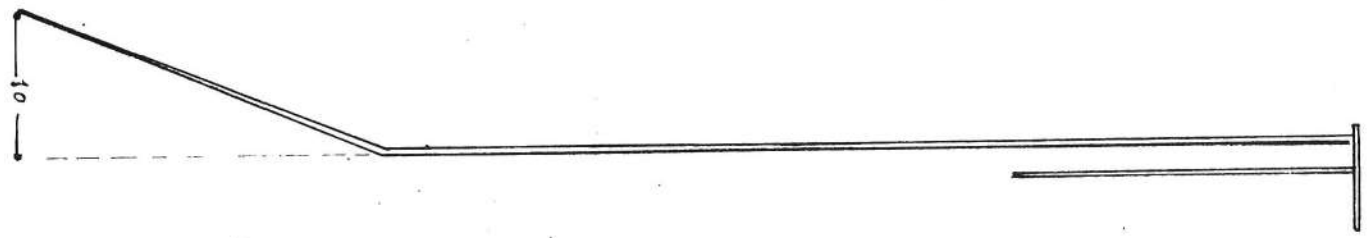
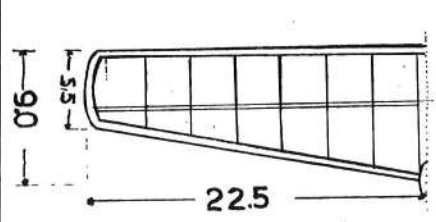
Via Andrea Vesalio, 2 (ang. Nomentana, 32)

ROMA

ATTENZIONE! Sono ancora disponibili poche copie del N. 1 che poniamo in vendita fino a completo esaurimento al prezzo di L. 500 franco di porto.



OC. 113
veleggiatore a/2



profilo ala al naturale M.V.A. 123

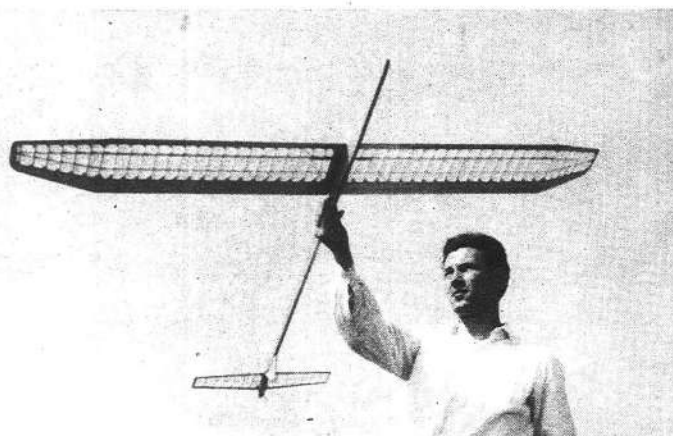
ap. al.	cm.	176
sup. al.	dm ²	30.5
all.		10
sup. coda	dm ²	3.5
peso	g.	410

UN VELEGGIATORE

Formula A/2

di OMERO CAVATERRA

*Presentato nella duplice versione:
a Tubo e a Tavoletta*



In occasione del Concorso Nazionale Modelli Volanti 1953 decisi di costruire un nuovo veleggiatore, cercando di sfruttare la massima superficie sull'ala, e pensai di farlo con fusoliera a tubo, con una pinnetta per il fissaggio della ala e per raggiungere la sezione minima. Stabilii la superficie alare in 30,5 dmq. ed il piano di coda in 3,5 dmq.

Mi procurai un bel tubo di alluminio, del diametro di 16 mm. con parete da 0,5 mm., tagliato alla dovuta lunghezza; lo pesai e mi risultò molto leggero, il che mi permise di fare le ali molto robuste.

La costruzione si concluse con molta semplicità, e a centraggio compiuto constatata che ero riuscito ad ottenere un modello di soli 410 g., mentre il veleggiatore dell'anno precedente, col quale vinsi il XV Concorso Nazionale, che era un modello con fusoliera a guscio, pesava esattamente 505 g.

La sua storia è breve; fin dai primi voli dimostrò di essere un ottimo planatore, e con 50 metri di cavo riuscivo ad ottenere ottimi tempi, cioè da 2'20" a 2'45", ed era inoltre molto stabile sotto traino. Infatti alla selezione per il Concorso Nazionale 1953 fui scelto, e partii con ottime speranze di un buon piazzamento; senonché parte della gara,

se ben ricordate, si svolse sotto la pioggia, ed ebbi la più amara delusione, data la molta sensibilità del modello, e finii per classificarmi diciannovesimo.

Così decisi di fare un altro veleggiatore, degradando il tubo all'uso di sostegno per tenda da finestra, e vi assicuro che in tale mansione sta facendo una buona riuscita; e qui si chiude la sua storia.

Mentre meditavo per il successore, cambiò la formula, la quale permise la libera sezione di fusoliera, e così, usando le stesse ali e gli stessi piani di coda, progettai una fusoliera a tavoletta, riducendo il braccio di leva di venti centimetri.

Completata la costruzione mi accinsi al centraggio in planata, e mi fu facile metterlo a punto. Ora bisognava provarlo sotto traino, ed in verità avevo dei dubbi sulla stabilità, data la scarsa superficie dei piani ed il braccio di leva non rapportato ad essi; ma tutto andò per il meglio, e in una serie di lanci effettuati la mattina presto il tempo inferiore risultò di 2'30".

Ora mi è rimasto il problema della discesa in antitermica, perché per quanto abbia provato a cambiare l'inclinazione del piano di coda dai 20° ai 60°,

non sono riuscito ad eliminare i perfetti looping, a rischio di irreparabili scassature.

La sua prima gara è stata la Coppa Arno, ed anche questa volta non ho avuto la fortuna di un buon piazzamento, per una serie di inconvenienti di quelli che capitano spesso agli aeromodelisti; ma ho fiducia per le prossime gare, perché dimostra di possedere delle ottime doti di volo.

La costruzione è interamente in balsa. La fusoliera è formata da 2 listelli da mm. 8x10, con traliccio da mm. 2x10, ed è ricoperta da balsa da mm. 1,5. Il pattino è di compensato da mm. 1,5, incassato per mezzo di un'asola praticata nel listello inferiore della fusoliera.

Per l'attacco alare ho adottato un sistema molto semplice, dato il poco spessore della fusoliera, e cioè ho applicato due centine in compensato ai lati della fusoliera, con un foro da 5 mm. attraversante, imbroccato con tubetto di ottone; la baionetta è in acciaio armonico del diametro di 4 mm., e può essere sfilata, diminuendo così l'ingombro ed il pericolo di forare le ali quando si alloggia il modello nella cassetta.

La costruzione dell'ala richiede molta attenzione e cura data la sottigliezza del profilo M.V.A. 123.

Essa è formata da 27 centine per semiala, in balsa da 1,5 mm.

Il bordo d'entrata e d'uscita sono ricavati da una tavoletta, entrambi sagomati in opera, onde avere la precisa linea del profilo. Il longherone è anch'esso di balsa da mm. 4x8 messo in piano. La resistenza viene ripartita anche fra bordo d'entrata e d'uscita, che praticamente lavorano con uno sforzo maggiore, essendo il profilo abbastanza concavo. Lo alloggiamento della baionetta è formato da un tubetto di ottone, incollato e fasciato con seta, a ridosso del longherone.

Per il piano di coda ho adottato lo stesso profilo dell'ala, avendo cura di costruirlo molto leggero, per non dover zavorrare eccessivamente il muso.

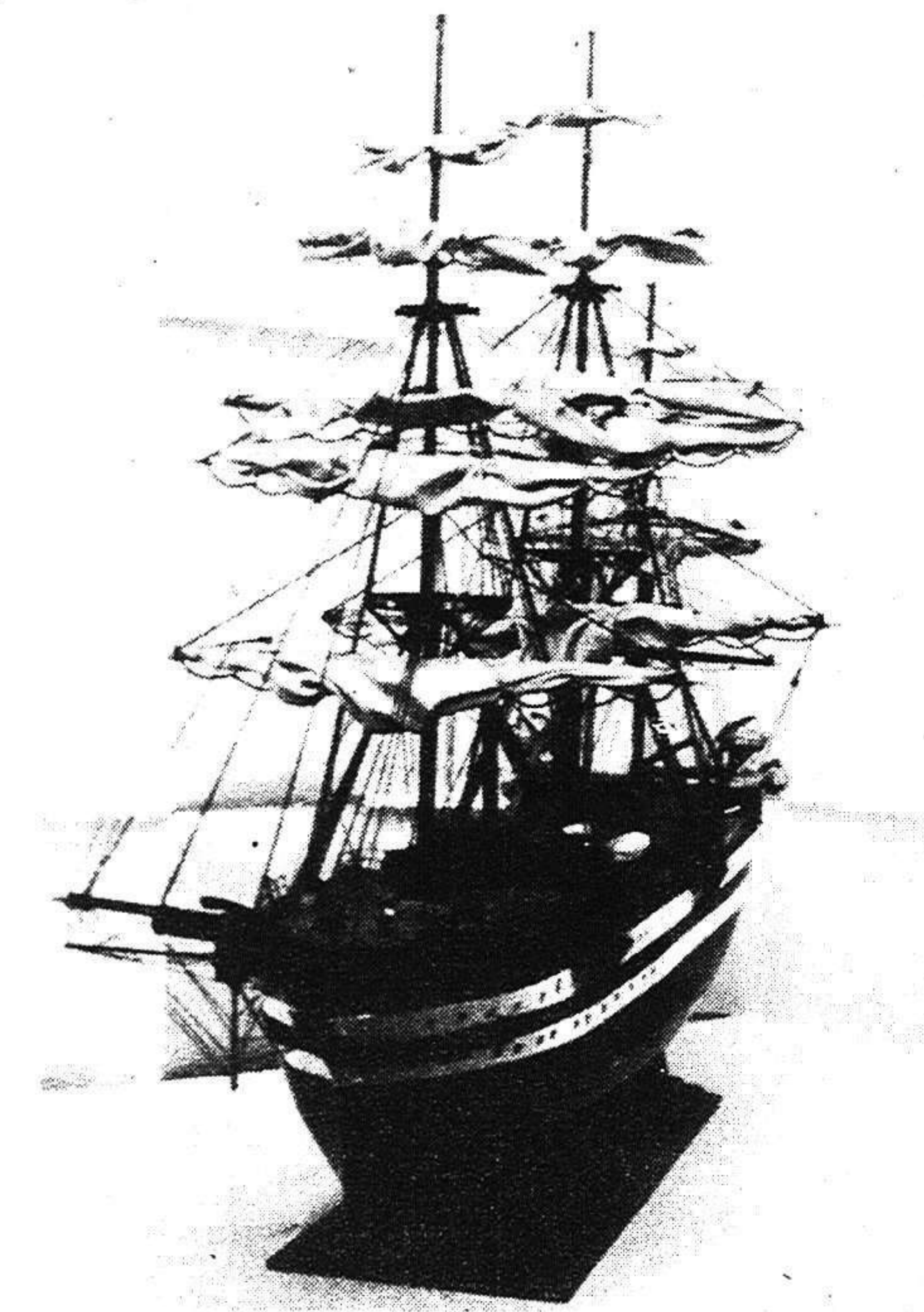
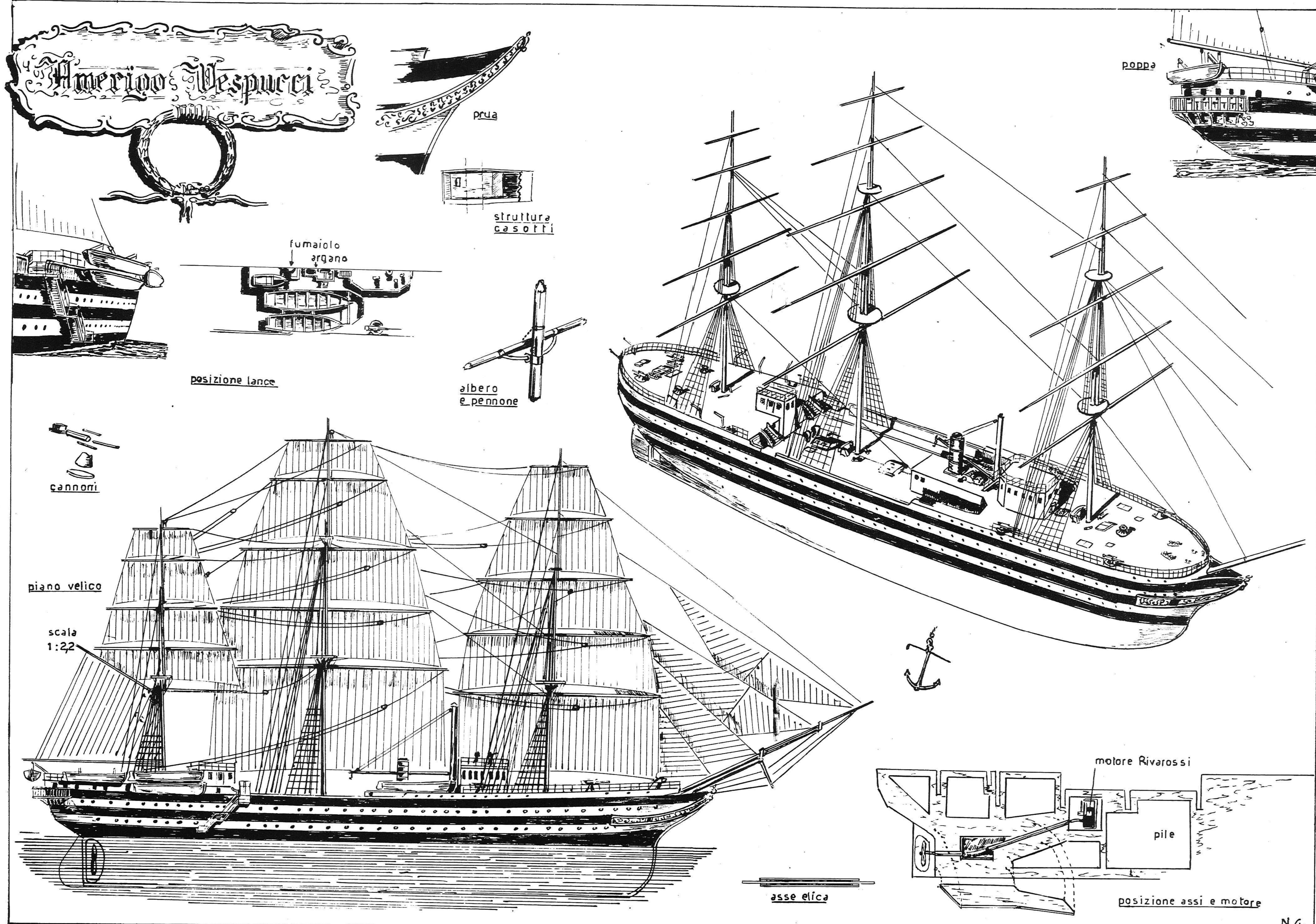
Il modello in ordine di volo mi è risultato pesante 365 g., per cui ne ho aggiunti 45 sotto il baricentro per essere in perfetto carico.

La ricopertura delle ali e dei piani è in carta seta leggera, verniciata con tre mani di collante diluito al 70%.

OMERO CAVATERRA



In alto: Omero Cavaterra con il veleggiatore dalla fusoliera «a tavoletta». Al Concorso Nazionale, Federico Federici sta per abbandonare il veleggiatore a tubo.



Il modello statico e navigante della

Nave Scuola (A. VESPUCCI)

L'Amerigo Vespucci nave scuola della nostra Marina fu progettata dal T. Col. G.N. Rotundi e costruita e allestita nel cantiere di Castellammare di Stabia: impostata il 12 maggio 1930, varata il 22 febbraio 1931 e entrata in servizio l'1 luglio 1931. In tutto questo periodo ha subito molte modifiche e revisioni che la mantengono sempre all'avanguardia delle navi scuola e rispondente a tutte le specifiche esigenze. I dati principali sono: lunghezza fra le perpendicolari m. 70; lunghezza massima m. 82; larghezza massima m. 15; altezza scafo m. 11. Immersione m. 6. Dislocamento tonn. 4080,4. Propulsione: a vela e a motore (Diesel-elettrico HP 1900; velocità nodi 10,5). Armamento: 4 cannoni da 76/40, 2 cannoni a.a. da 37, 2 mitragliere.

Il modello ha una lunghezza totale, compreso il bompreso di cm. 50, ed è costruito con chiglia in comp. da mm. 5; ordinate in comp. da mm. 3; fasciame in listelli da 2x5 mm.; coperta in comp. mm. 1 o listelli mogano da mm. 2x5; prua e poppa sagomate in balsa duro; casotti e sovrastrutture in comp. mm. 1 e ottone; imbarcazioni in balsa duro o stampate; fumaio e gru in faggio torrito; vele in pelle d'uovo. Il fasciame si pone dall'orlo verso la chiglia facendo prendere ai listelli la loro curva naturale e tagliando le parti che eventualmente si sovrappongono. Possono anche essere messi alternati sagomando gli

N. 4.

altri negli spazi vuoti. Lo scafo va stucato e allisciato con carta abrasiva e acqua, quindi verniciato con la parte emersa scura con due strisce bianche e la parte immersa rosso cupo. Lo scafo va completato di sovrastrutture prima di procedere al montaggio dell'alberatura.

Per coloro che desiderassero il modello navigante, possono applicarvi un asse dell'elica e relativo motorino elettrico con pile: è opportuno allora modificare la chiglia come da disegno, ritagliando a poppa da essa il vano per lo snodo e per l'asse e ricoprendolo con due guance di compensato da mm. 1,5; dopo aver ben verniciato con collante il vano stesso.

Ciò per lasciare l'asse dell'elica orizzontale e per portare il tubo porta asse, entro lo scafo, al di sopra della linea di galleggiamento. I due snodi, il superiore albero-motore e l'inferiore albero-elica, possono essere fatti con tubetto in vipla o (solo l'inferiore se il tubetto avesse un diametro superiore al vano della chiglia) mediante filo elettrico a treccia di rame saldato all'albero e all'asse dell'elica o mediante filo di acciaio fino e molto flessibile saldato e ben coperto di grasso.

La coperta nella parte centrale sarà in comp. da mm. 1 e sarà scomponibile in due parti longitudinalmente in modo da rendere accessibile il motorino e le pile, le quali ultime saranno poste molto in basso per dare equilibrio al modello.

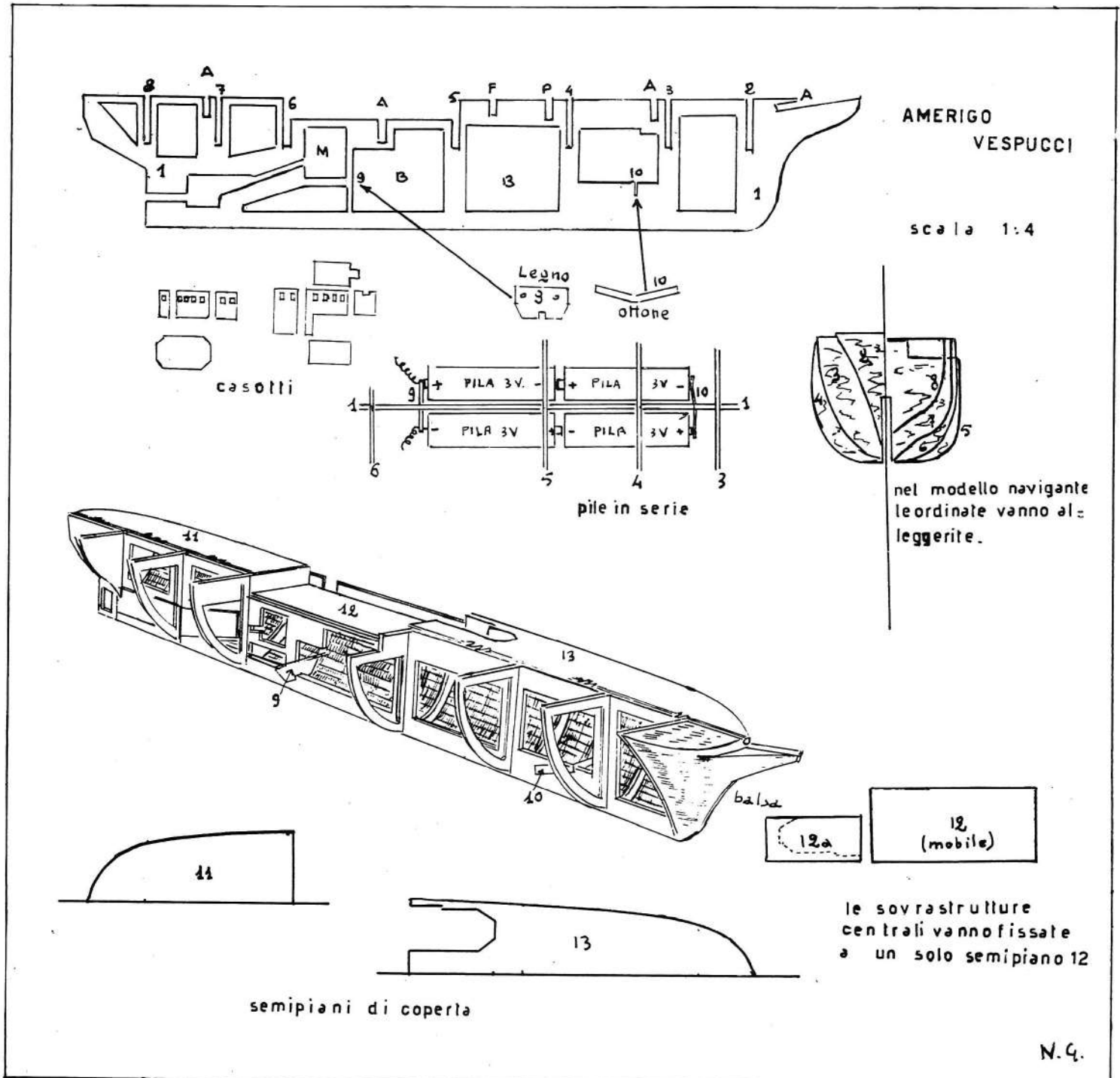
La eventuale zavorra per far raggiun-

gere al modello l'immersione voluta va posta molto in basso e va calcolata in relazione al peso dell'apparato propulsore.

Occorre quindi porre lo scafo in acqua il più completo possibile, possibilmente con sopra anche il peso dell'alberatura e vele, e quindi fissare la eventuale zavorra bene in basso.

Onde evitare che il modello risulti di per sé troppo pesante, è bene alleggerire sia la chiglia che le ordinate, come da disegno. Nel modello navigante è opportuno semplificare le manovre per consentire gli spostamenti dei pennoni.

I piani completi e dettagliati sono in vendita presso la ditta Aeromodelli, Piazza Salerno 8 - Roma, al prezzo di L. 600. N. G.



PRIMI ELEMENTI PER LA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI NAVIMODELLI A MOTORE

A cura di NERINO GAMBULI

In precedenti numeri della rivista parliamo intorno ai navi-modelli a vela; ora, con la buona stagione, illustreremo i primi elementi per la costruzione di modelli a motore, incominciando dapprima a parlare dei modelli di motoscafi da diporto e da crociera, quindi dei modelli da velocità e per finire ai modelli di navi moderne.

Motoscafi da diporto e crociera

Come è nostra abitudine elencheremo per prima cosa le dimensioni e i rapporti fra le misure dell'imbarcazione, in modo da poter dare un'idea delle proporzioni dello scafo. Tali rapporti sono, naturalmente, indicativi, e servono solo di guida e di indirizzo:

- 1) lunghezza massima: a piacere
- 2) larghezza massima: da 1/3 a 2/9 della lunghezza.
- 3) altezza scafo a prua: da 1/6 a 1/8 della lunghezza.
- 4) altezza scafo a poppa: 3/4 dell'altezza a prua
- 5) larghezza quadro di poppa (lato sup.) 5/6, 5/8 della largh. dello scafo.
- 6) altezza dello spigolo dello scafo dalla chiglia: da 1/5 a 1/10 dell'altezza massima (per scafi a spigolo); a centro barca.
- 7) altezza dello spigolo dello scafo dalla chiglia (a prua) da 1/3 a 1/5 dell'altezza a prua dello scafo.

Gli scafi possono avere sezione curva (fig. 2) o a spigolo (fig. 3): questi ultimi sono di realizzazione più semplice, unita ad una grande stabilità e ad una forma di carena adatta per la velocità dell'imbarcazione: possiamo dire anzi che gran parte dei motoscafi è a spigolo.

Sempre considerando la sezione a spigolo, i lati di essa (fig. 4) potranno essere sia dritti sia curvi, in questo ultimo caso è da preferirsi la ricopertura a fasciame. Si noti inoltre la forma del quadro di poppa (fig. 5): in genere trapezoidale e con base maggiore in basso di larghezza pari anche a quella massima dello scafo. Si deve notare poi che lo spigolo (fig. 6) procede orizzontalmente da poppa fin verso prua, salendo dolcemente a cominciare da 1/3 dello scafo, da prua.

Abbiamo fondamentalmente 3 tipi di motoscafi: un tipo essenzialmente da diporto, senza cabina e con i sedili disposti come una automobile (fig. 1); un tipo cabinato ma di piccole dimensioni per diporto e piccola crociera (fig. 1-b) e infine un tipo di grandi dimensioni con sovrastrutture più complete per media e grande crociera (fig. 1-c). Non

parleremo in questa sede delle sovrastrutture che ciascuno potrà fare a piacere ma ci limiteremo al disegno dello scafo.

Considereremo il disegno dello scafo a spigolo in quanto più comune.

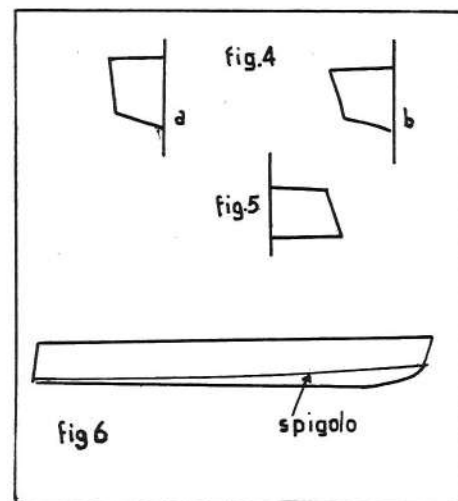
Per prima cosa si disegnerà il piano longitudinale dello scafo nelle dovute proporzioni (fig. 7) e lo si dividerà in 6-10 parti con linee verticali, a seconda delle sue dimensioni (fig. 8); queste linee rappresenteranno la posizione delle ordinate. E' opportuno, anzi, che il primo spazio, a prua, sia ulteriormente diviso in 2 parti e, se necessario anche il secondo spazio (fig. 9-a-b).

Si passa poi a disegnare, sul piano verticale, la sagoma della chiglia, ruota di prua e dritto di poppa: tutto un pezzo se l'imbarcazione è lunga fino ai 70-80 cm., in più pezzi se di lunghezza superiore (fig. 10-a-b).

Nella chiglia poi si disegneranno gli incastri per le ordinate (fig. 10).

Si passa ora al disegno del piano orizzontale: si prolungano le perpendicolari di prua e poppa del piano verticale, verso il basso e si traccia quindi una linea orizzontale: « linea di mezzeria » cioè linea mediana longitudinale. Quindi si prolungano in basso i tratti verticali indicanti le ordinate (fig. 11) e poi si prende la metà della larghezza massima dello scafo e la si riporta nello spazio compreso fra la metà e 2/3 della lunghezza (da poppa a prua) dello scafo; si prende la metà della larghezza del quadro di poppa (lato superiore) e la si riporta sul piano orizzontale e poi si uniscono questi due punti e la prua, fra loro, mediante una linea curva accentuata verso prua (fig. 12). E' opportuno considerare bene la forma di questa linea in quanto è diversa, come si può vedere, da quella degli altri tipi di scafo. Abbiamo così disegnato la metà del piano orizzontale e precisamente la linea indica la forma dell'orlo tra murata e coperta. Bisogna ora disegnare la linea dello spigolo, sia sul piano verticale che su quello orizzontale. Si prende la opportuna distanza dal margine inferiore della chiglia (a metà della sua lunghezza) e si traccia una linea orizzontale da poppa, la quale, da 2/3 dello scafo verso prua, salirà dolcemente, (fig. 13). Si deve ora riportare la linea dello spigolo sul piano orizzontale: si traccia, dal punto ove detto spigolo termina a prua, una linea verticale che raggiungerà il piano orizzontale e da lì si farà partire il disegno dello spigolo considerandone la forma, diversa da quella dell'orlo superiore (di coperta), anche perché a poppa la linea dello spigolo si trova non più all'interno, ma all'esterno dell'orlo di coperta (fig. 14).

Per ultimo si disegneranno le ordinate. Su una linea verticale si riportano tutte le altezze delle ordinate ricavate dal piano verticale (fra il margine inferiore della chiglia e la linea indicante la coperta), come in fig. 15-a, e poi si riporta anche la distanza dello spigolo dal margine inferiore della chiglia (fig. 15-b) e si tracciano le linee orizzontali,

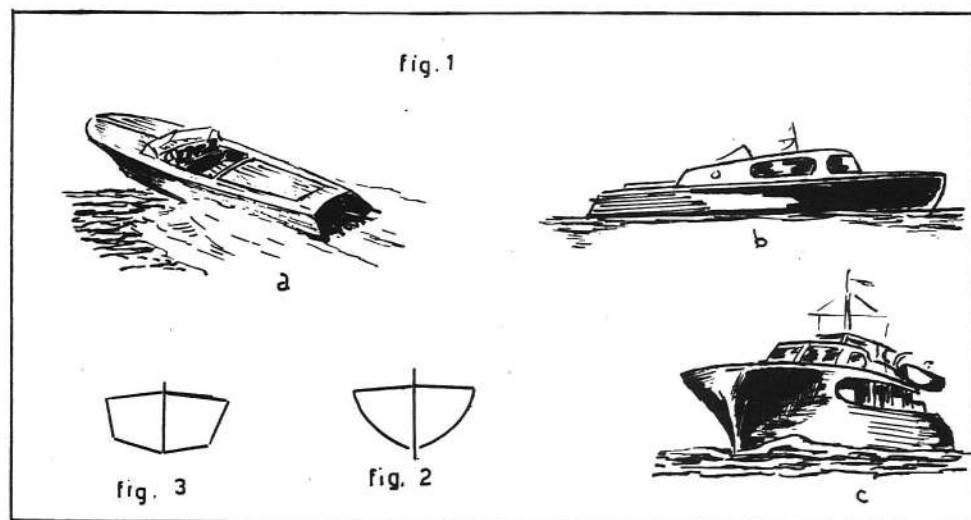


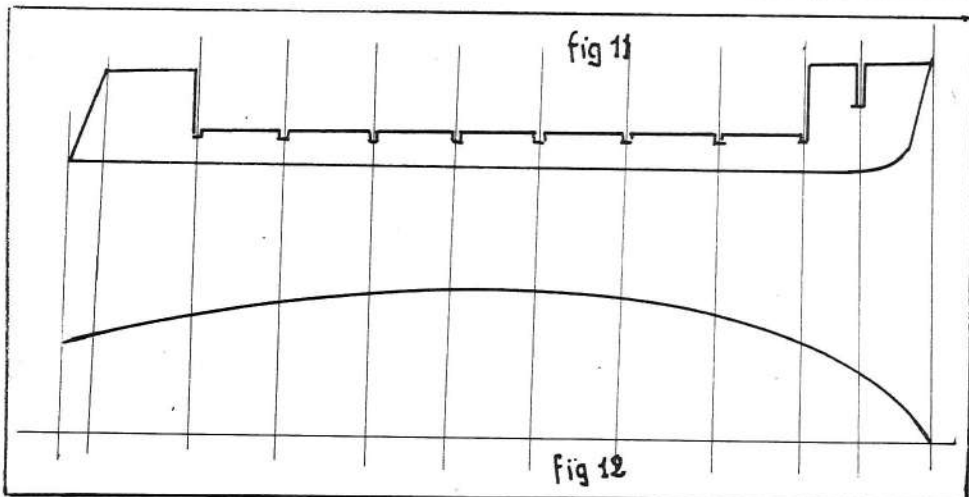
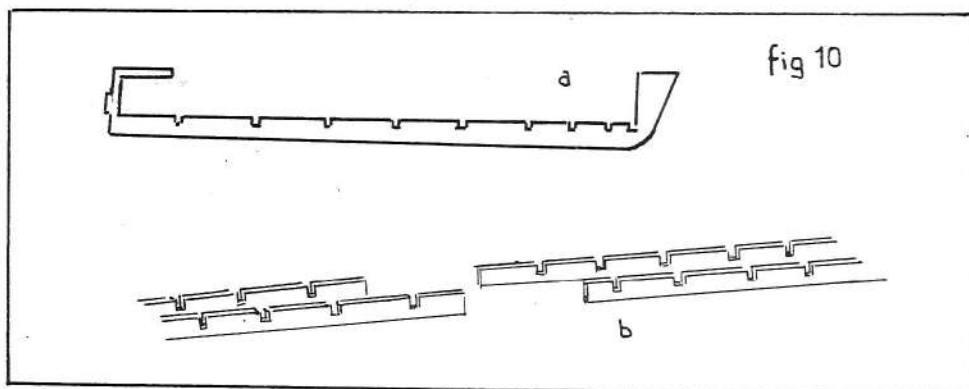
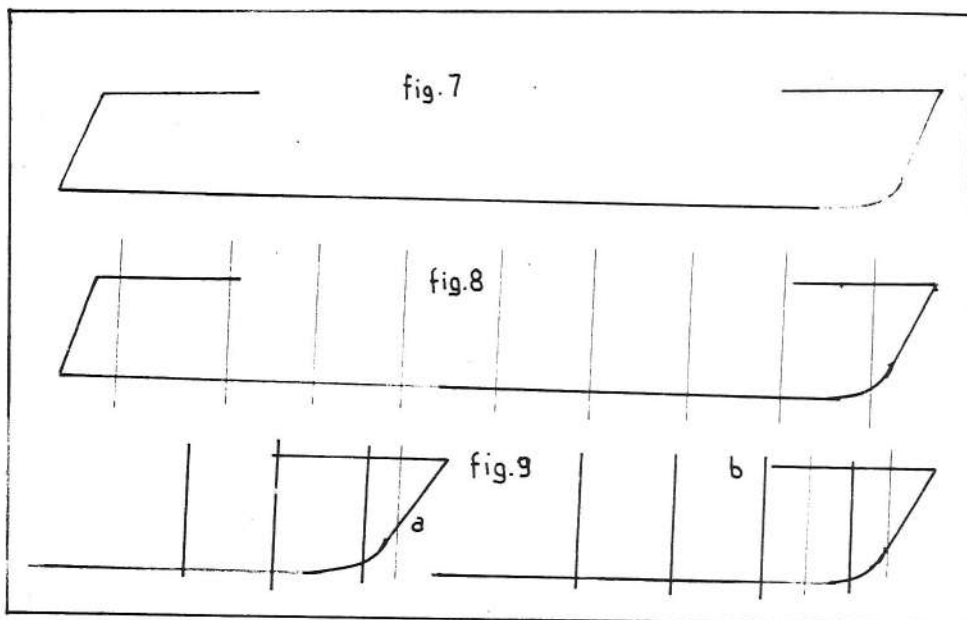
passanti per i detti punti riportati dall'ordinata sulla linea verticale. Sulla linea orizzontale superiore si riporta la larghezza, ricavata dal piano orizzontale, della parte superiore dello scafo (distanza linea di mezzeria - orlo; fig. 16-a), sulla linea orizzontale mediana si riporta la distanza dello spigolo dalla linea di mezzeria (fig. 16-b) e poi si congiungono i punti trovati fra loro e con il punto d'incontro fra la linea orizzontale inferiore e la verticale (fig. 16-c). Si è così ottenuta una metà dell'ordinata e così si opera per le altre. Per ottenere l'ordinata completa basta riportare le distanze sulle linee orizzontali anche dall'altra parte della linea verticale. Per i principianti consiglio i margini delle ordinate dritti; in figura 17, comunque, è raffigurata la serie delle ordinate dello scafo a margini curvi, per dimostrare come procede, da prua a poppa, la curvatura medesima.

La forma della linea dello spigolo può anche essere variata, se si presentasse la necessità, durante il disegno delle ordinate; ad esempio: a prua le ordinate medesime dovranno sempre fare un angolo aperto all'interno e mai all'esterno (fig. 18) oppure, se la prima ordinata è molto vicina alla prua, la sua forma potrà essere triangolare (fig. 18); sistemata allora la prima ordinata (a prua) si corregge la linea dello spigolo sul piano orizzontale e poi si prosegue nel disegno delle seguenti ordinate.

Il disegno dello scafo è così completato: manca solo l'asse dell'elica che sarà tracciato su piano verticale. L'angolo di inclinazione dell'asse dell'elica rispetto ad una linea orizzontale è opportuno sia fra gli 8 e i 20 gradi (meno è inclinata, meglio è); la sua posizione è data da vari fattori: forma dello scafo, diametro dell'elica, posizione del motore. Notare che l'asse dell'elica va intubato, e detto tubo, all'interno dello scafo deve raggiungere una altezza superiore alla linea di galleggiamento (fig. 19) per evitare che l'acqua penetri attraverso esso, dentro l'imbarcazione. Ricordare quindi che in detti tipi di motoscafo, la linea di galleggiamento cade sempre un poco al disopra dello spigolo o sullo spigolo medesimo.

Il diametro dell'elica è a seconda del tipo





e della potenza del motore: con motore elettrico si useranno eliche di diametro inferiore che non usando i motori a scoppio.

Ora non è il caso di dilungarci sul problema dell'elica perché si sta parlando di modelli di motoscafi da diporto e crociera: ricordare che in acqua la resistenza è molta: quindi evitate di mettere eliche grosse, specie con i motori elettrici che hanno una potenza specifica ridotta: l'esperienza e qualche sostituzione di elica sul modello meglio vi guideranno. Come dimensione indicativa dell'elica prendete quella che ottenete dividendo la lunghezza dello scafo da 16 a 22 volte (l'elica tripala può essere un poco più piccola della bipala), ma tutto, come abbiamo detto, è in relazione alla potenza del motore, quindi è meglio cominciare con un'elica piccola e poi, se il motore non perde mol-

ti giri quando la barca è in acqua, provare a sostituirla con una un poco più grande.

SI PASSERA' ORA ALLA COSTRUZIONE DEL MODELLO

La chiglia va ritagliata da un pezzo di compensato di spessore minimo di 4-5 mm. per modelli fino a 50 cm.; da due pezzi di compensato dello spessore di mm. 3-5 quindi incollati fra loro se il modello è più grande.

Ritagliata la chiglia è opportuno provvedere subito al foro per l'asse dell'elica usando uno dei sistemi esposti in figura 20 cioè ritagliando la chiglia e poi rifissandola mediante due guance di compensato da mm. 1 o 2 oppure, se la chiglia è formata da due pezzi incollati, scavare con una raspa nelle facce interne di essi e poi incollarli fra lo-

ro. Similmente si può fare per l'asse del timone.

Le ordinate si ritagliano in comp. da mm. 2 fino a mm. 4 a seconda delle dimensioni del modello, ed è opportuno siano alleggerite e agli spigoli vi saranno gli incastri per porvi i listelli longitudinali (da mm. 2,5 x 2,5 fino a mm. 5 x 5 a seconda delle dimensioni) come in fig. 21. Montata così l'ossatura (fig. 22) si passa alla ricopertura; la quale potrà essere o in comp. da mm. 1 o a listelli da mm. 1 x 5 per i piccoli modelli di 40 cm.; 2 x 6 o 2 x 8, fino a 2,5 x 10 per i modelli più grandi.

La ricopertura può essere completa da prua a poppa o terminare alla prima ordinata (a prua), per poi terminare lo scafo sagomando la prua in balsa duro o cirmolo (fig. 22). Per comodità, anche se si ricopre lo scafo in maniera completa, è opportuno che a prua vi sia una sagomatura in balsa, su cui meglio si possono fissare il fasciame o il compensato (fig. 23).

Fissato poi il tubo dell'elica, retto o meno da un supporto all'estremità esterna (completamente inutile nei motoscafi con motore elettrico e abolibile anche negli altri se il tubo è ben fisso nella chiglia per un buon tratto e non sporge molto sotto lo scafo), si passa alla finitura interna: nell'interno dello scafo è opportuno passare alcune mani di collante, poi di cementite o di stucco a pennello; nell'esterno, se lo si vuole lasciare a legno naturale, sono opportune alcune mani di collante e poi di nitro trasparente, altrimenti si opererà come per l'interno, poi allisciando con tela abrasiva e acqua e infine verniciando.

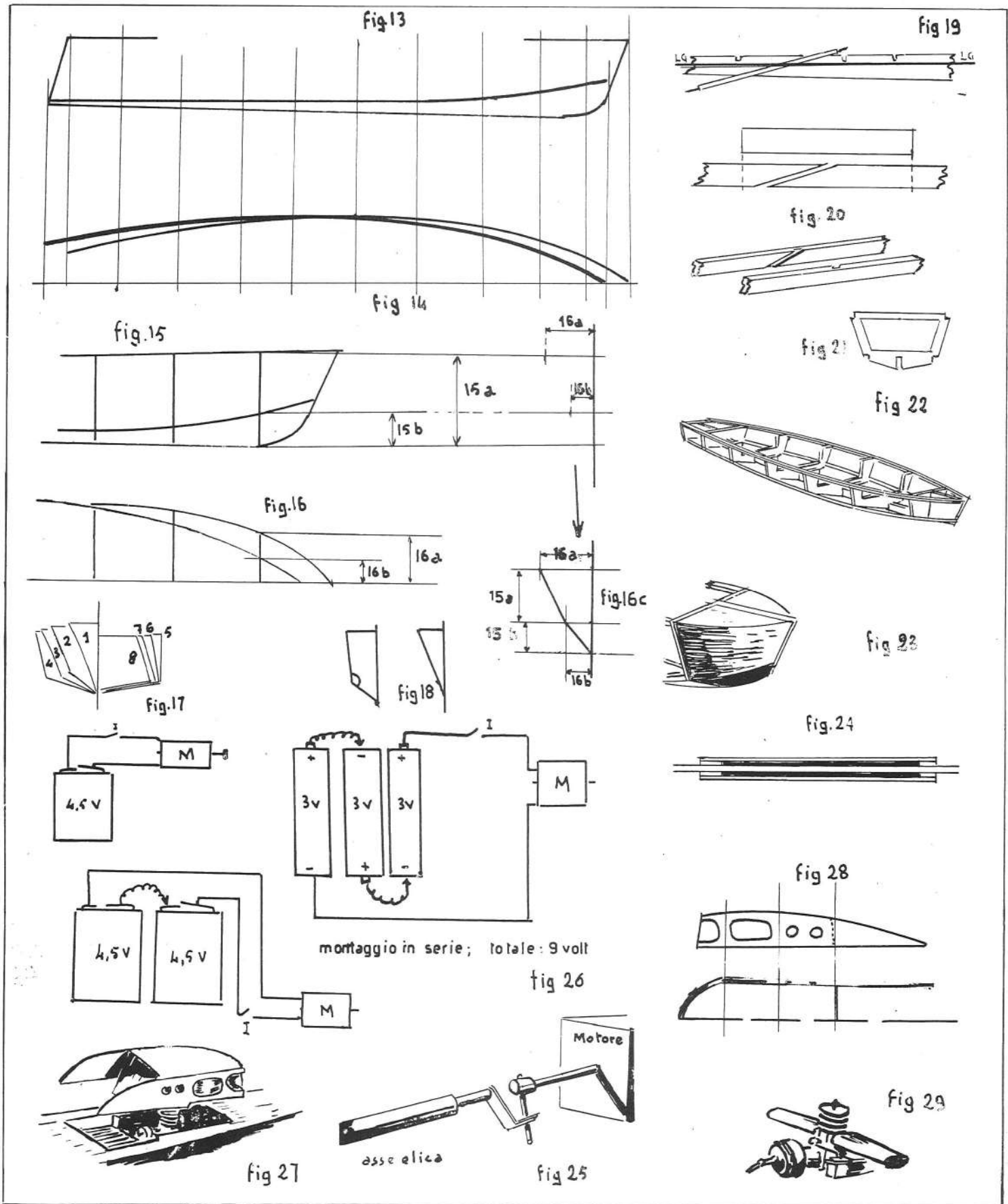
Tutto questo per quanto riguarda lo scafo.

Parleremo ora della sistemazione del motore, dell'elica e del timone. Per piccoli modelli è sufficiente, per l'elica, un tubetto o un pezzo di tondino di ottone, all'interno del tubo porta asse, ben lubrificato; per modelli più grandi è opportuno un lavoro più completo: il tubo porta asse sarà imboccolato, prima di essere fissato allo scafo, alle due estremità (le boccole possono essere date da due altri pezzetti di tubo saldati), quindi sarà riempito di vasellina e poi infine vi sarà posto l'asse della elica (fig. 24). All'estremità dell'asse l'elica può essere o impanata o saldata. Vedremo ora come si realizza l'innesto dell'asse al motore. Nei piccoli modelli è sufficiente un pezzetto di tubo di vipla fra l'asse dell'elica e l'asse motore (elettrico) o meglio mediante uno snodo, come in fig. 25, applicabile a tutti gli scafi con propulsione elettrica: l'asse dell'elica termina a manovella (è l'asse stesso che è piegato, se possibile, oppure la manovella vi è saldata sopra) mentre quello del motore ha uno spinotto. Oppure ancora si può adoperare un giunto fatto con una spirale metallica (ottime le guaine dei fili di comando per biciclette e moto) saldata all'asse dell'elica e quindi fissata al motore. In commercio poi vi sono ottimi snodi cardanici applicabili a qualsiasi tipo di motore. La posizione del motore a scoppio e relativo volante è bene sia un poco oltre la metà dello scafo, verso prua; quella del motore elettrico ove meglio ritenete, venendo l'equilibrio compensato dalla posizione delle batterie. In fig. 26 vi sono alcuni circuiti elettrici a seconda del voltaggio del motore e le pile usate. I travetti o il basamento del motore dovranno essere considerati prima della costruzione e disegnati sul progetto, a seconda del tipo di motore adoperato. Il «castello motore» è bene che sia fissato fra due ordinate le quali saranno meno alleggerite (motore a scoppio).

Resta ora da parlare delle sovrastrutture: queste saranno fatte a piacere, a seconda del tipo di motoscafo che si vuole realizzare: è opportuno che l'eventuale cabina sia costruita a parte e poi incassata sullo scafo in modo da rendere il motore accessibile, togliendola (fig. 27); ricordare di lasciare areato il motore, specie se a scoppio. La forma delle cabine è a piacere e il disegno di esse si ricava più o meno con gli stessi accorgimenti adoperati per disegnare lo scafo (fig. 28). Il materiale per la costruzione è dato da listelli e compensato da mm. 1.

In ultimo la coperta: essa può farsi a fasciame (listelli longitudinali partenti da una centrale) o in compensato da mm. 1.

Il timone avrà una superficie intorno a 1/4 o 1/5 di quella del quadro di poppa e sarà in lamierino saldato al relativo asse: circa il tubo porta asse, abbiamo detto che si rea-



lizza con lo stesso sistema di quello dell'elica (naturalmente senza boccole).

E' inoltre consigliabile, nei modelli con motore a scoppio, se il motore è interno, di prolungare gli scappamenti verso i fianchi del modello in modo da portare lo scarico

all'esterno (fig. 29) cioè si realizza con lamierino di ottone da 2/10 o 3/10 di mm. saldato e incassato sugli scappamenti.

Ricordare che i motori elettrici hanno poca potenza ma sono molto più comodi e pratici dei motori a scoppio: il modello elettrico do-

vrà quindi essere molto leggero e di dimensioni ridotte (fino a circa 60 cm. — con un grosso motore — per modelli di motoscafi cabinati da grande crociera): è bene quindi attenersi a dimensioni intorno al mezzo metro.

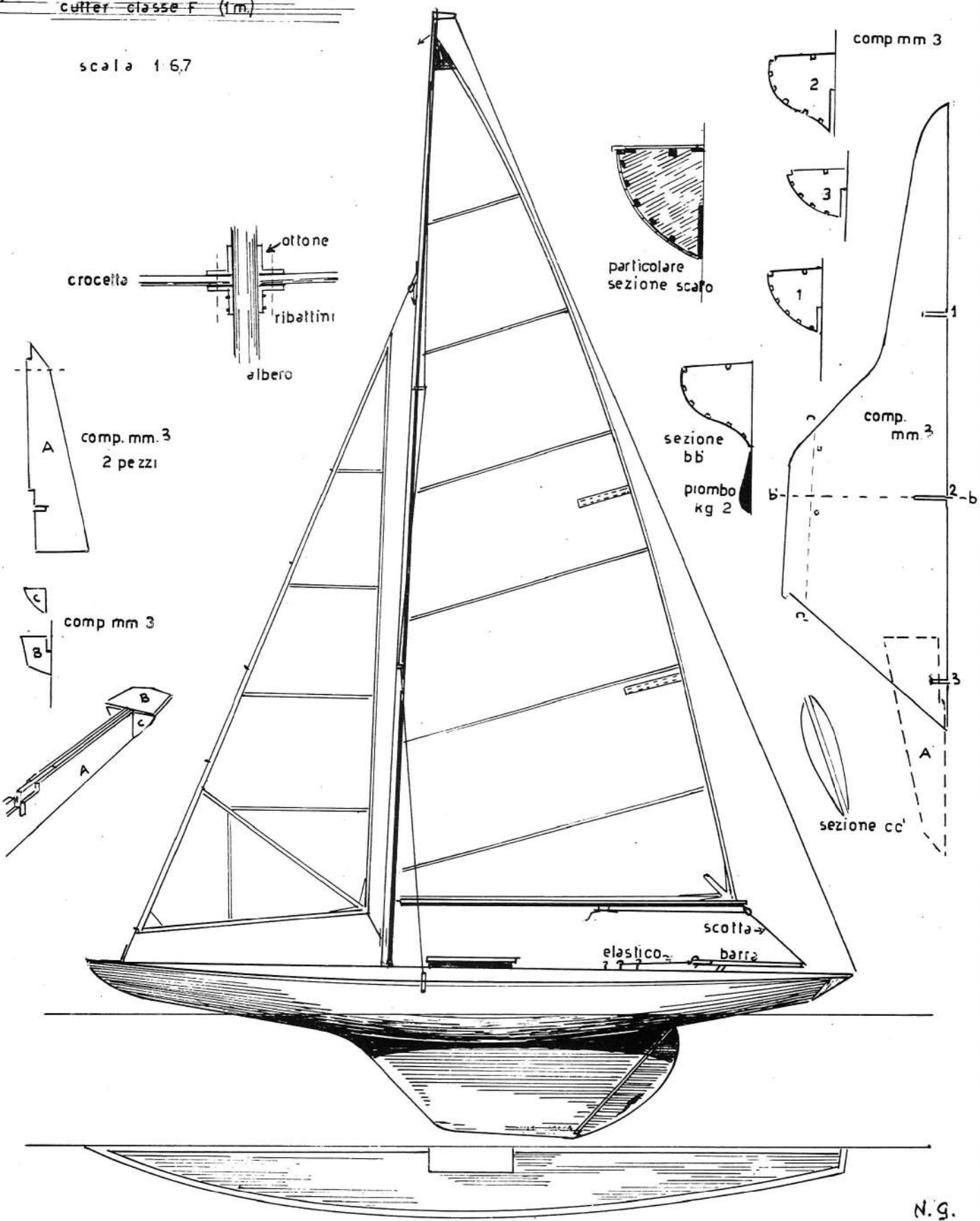
NERINO GAMBULI

Fiamiform

di GRECO

cutter classe F (1m)

scala 1:6.7



“FIAM FORM,”

Cutter da regata Classe F

Dopo anni di esperienze su numerosi esemplari e circa 2 mesi di progettazione, presentiamo ai navimodellisti questo cutter da gara, che dovrebbe dare ottimi risultati con ogni vento e mare.

Una grande innovazione è stata portata nel sistema di costruzione, onde ottenere uno scafo leggerissimo e resistente, tale da poter sopportare una superficie velica, che raggiunge quasi il massimo, per modelli di questa classe. Questo sistema consiste nell'eliminazione quasi totale delle costole (ordinate), sostituite da vari correnti longitudinali interni, che fanno da legamento alla struttura e da appoggio al fasciame esterno.

Ecco pertanto alcuni chiarimenti per la realizzazione di questo modello.

La chiglia va ricavata dal compensato da 3 mm., possibilmente di betulla avio; lo stesso per le 3 ordinate, che vanno eseguite con molta cura e precisione, essendo questa la base per una buona riuscita del modello.

Incollate le ordinate nei rispettivi incastri, vanno posti i 2 listelli laterali paralleli alla chiglia e sottostanti la coperta, per ottenere l'irrigidimento nel senso longitudinale. Poi si rovescia lo scafo e si inizia l'applicazione dei vari correnti, negli appositi incastri delle ordinate.

Detta operazione va iniziata dal ponte verso la chiglia e contemporaneamente sui due lati dello scafo; si noti che a prora tutti i listelli andranno ad unirsi, e a poppa termineranno tutti sull'apposita ordinata, poco prima dello specchio di poppa.

Dopo di ciò si inizia l'applicazione del fasciame. Come al solito si comincia a mettere il primo listello sia a destra che a sinistra, e la giunzione tra i listelli (in tranciato da mm. 2) dovrà esattamente combinare con il listello interno precedentemente applicato. Pertanto i corsi di fasciame, che al centro sono larghi cm. 2,5, andranno gradatamente diminuendo di larghezza verso prora e verso poppa, in modo che tutto lo scafo, in ogni punto, risulterà coperto dallo stesso numero di listelli.

Precisiamo che queste note non intendono essere delle vere e proprie istruzioni, ma solamente dei chiarimenti al disegno originale, che è già sufficientemente dettagliato. Logicamente la riuscita del modello dipende molto dalle capacità e dalla meticolosità del costruttore.

Terminato il fasciame, si provvederà a verniciare interamente lo scafo con molto collante, per garantire l'impermeabilità, quindi si prepara il ponte, che va fatto in compensato da mm. 1,5 in due pezzi (uno per lato), poggiato sugli appositi listelli; per ultimo si ap-

plica la zavorra di Kg. 2, fissata ai lati della chiglia con ribattini di rame e con un po' di collante, e si procede alla stuccatura e verniciatura.

I colori sono a piacere, ma sempre con vernici alla nitro.

L'attrezzatura è talmente elementare, che c'è poco da dire.

I vari attacchi si possono fare in ottone o in alluminio; le sartie in cavetto di acciaio da 0,3-0,4 mm. e le altre manovre (drizze e scotte), in cotone.

L'albero e il boma si possono fare o a canale, che dà una maggiore leggerezza, ma anche maggiori difficoltà di bordare la Marconi, o a ferrovia, che, sebbene più pesante, consente di bordare e imbrigliare con la massima rapidità. E' logico comunque che più l'albero è leggero, migliori saranno le qualità nautiche del modello. Anche le vele è necessario che siano di stoffa la più leggera possibile.

Per ciò che riguarda il taglio e la fattura della vela, seguite i seguenti principi:

1) La stoffa deve essere leggerissima e a trama compatta (la migliore è la pelle d'uovo), ma si possono usare anche stoffe più leggere.

2) Usate sempre stoffe nuove non bagnate, ed effettuate le cuciture prima di tagliarle.

3) Non fate orli sulla stoffa, ma eseguite una cucitura perimetrale, poi tagliate la vela e cucite in doppio una fettuccia leggera.

4) Prima di disegnare la vela sulla stoffa, fatene un preciso campione di carta pesante.

5) Evitate in modo assoluto becchi e borse: la vela senza vento deve rimanere ben tesa.

Le prove in mare saranno le più emozionanti e soddisfacenti; sceglietevi uno specchio d'acqua abbastanza ampio e non riparato dai venti, accessibile da tutti i punti. Meglio ancora se disporrete di una barchetta, con la quale seguire il modello da vicino.

Non spaventatevi se le prime prove non daranno i risultati che sperate, ma tenete presente che dovrete imparare gli eventuali difetti e qualità del vostro modello, in quanto ogni modello presenta delle caratteristiche ed attitudini diverse.

Eccovi comunque alcune buone norme per i primi esperimenti:

1) Evitate giornate con salti di vento e a raffiche, ma scegliete giorni di vento teso o brezza leggera.

2) Per i primi percorsi scegliete andature con vento lasco o al traverso



(cioè il vento deve formare con la linea prora-poppa un angolo di 90° (al traverso), o di 110°-120° (lasco). L'elastico della timoniera non deve essere mai molto teso.

3) Se in queste condizioni il modello, appena messo in acqua, perderà la rotta originaria, seguendo sempre più la direzione del vento, allentate un poco la scotta del fiocco, tesando un poco quella del boma; se invece il modello mette decisamente la prora verso il vento, eseguite l'operazione contraria, tesa-te il fiocco e lasciate la boma.

E' evidente quindi che l'effetto delle due vele deve bilanciarsi; questo si imparerà solo con continue prove.

Quando avrete ottenuto la padronanza del modello, allora iniziate prove con venti in tutte le direzioni, e con diverse condizioni di tempo. Partecipate quindi senza esitazione a qualche regata.

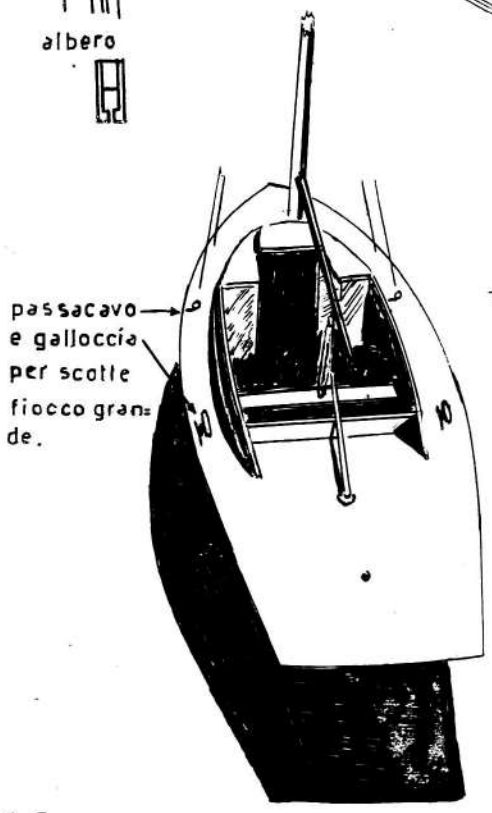
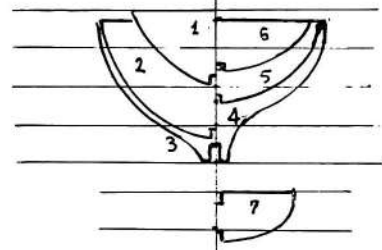
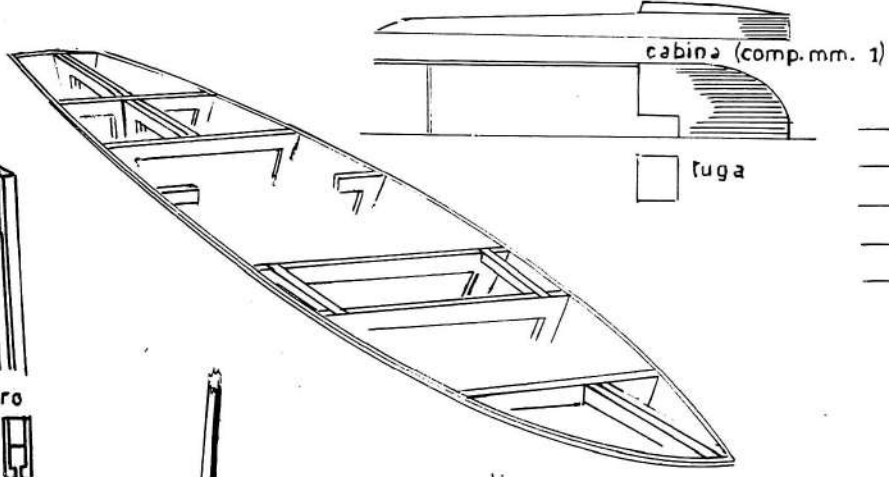
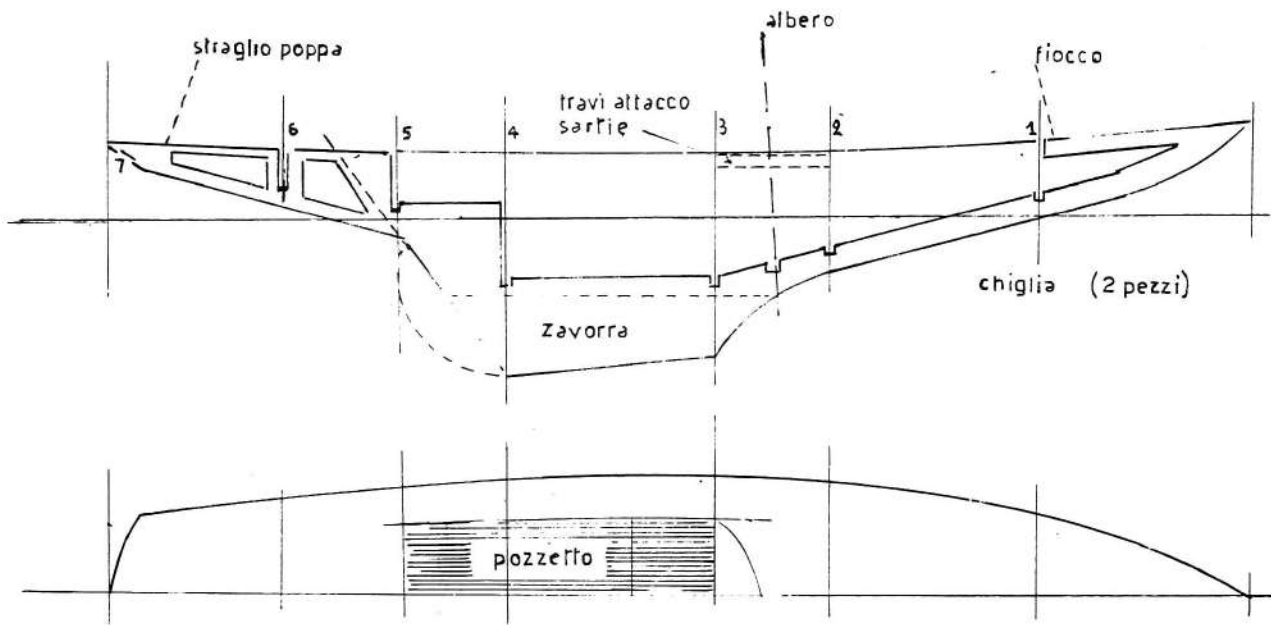
Alcuni modelli costruiti hanno registrato velocità, con vento fresco, di 4 miglia orarie; ci auguriamo che i vostri facciano meglio.

Presso Modelnavi-Greco è in vendita la tavola costruttiva al naturale al prezzo di L. 800 - La scatola costruttiva, completa di scature tagliate, collante, zavorra e accessori rifiniti, albero e vele pronte L. 15.000 - MODELNAVI GRECO, Porto di Ripa Grande 56a - Roma.

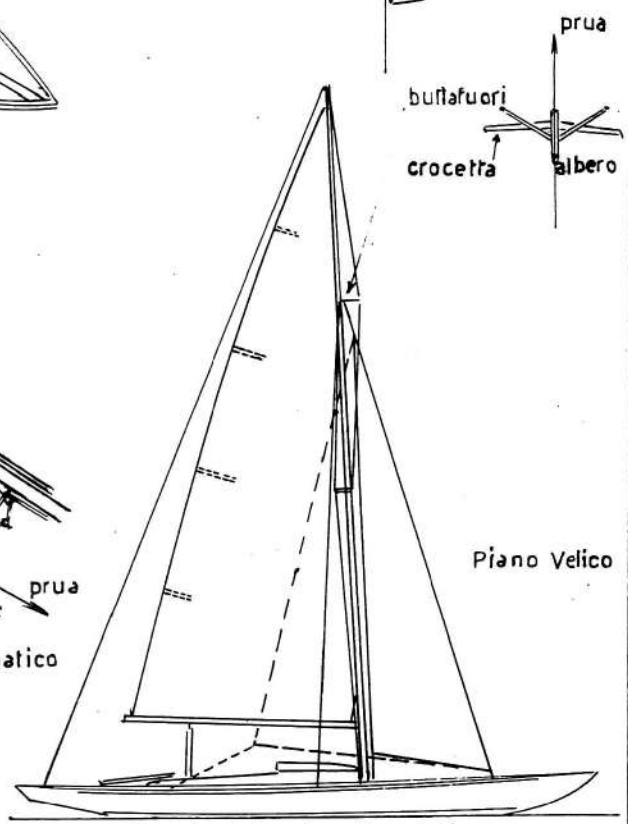
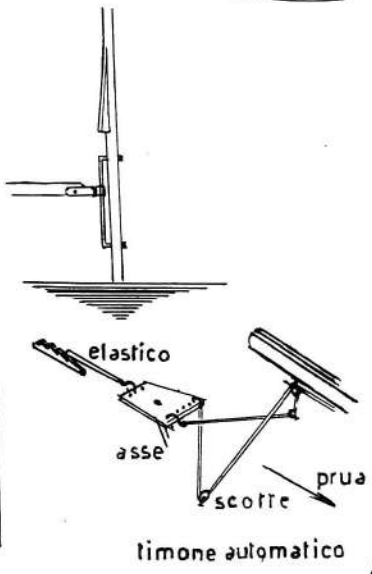
ULTIME NOTIZIE

Tra le manifestazioni aeromodellistiche a carattere nazionale, va inserita quella di Pescara, alla data del 27 agosto 1954, con la specificazione di « Gara di qualificazione per modelli telecomandati ».

monotipo DRAGONE



passacavo e galloccia per scotte fiocco grande.



N. G.

scala 1:2 rispetto al disegno

MONOTIPO "DRAGONE,, CLASSE "JUNIOR,, E "F,,

... e un sistema per riportare i disegni al naturale

Il disegno originale del Dragone risale al 1929 (architetto norvegese Hohan Ankrer), migliorato nel piano velico nel 1945, classe olimpionica nel 1948 e 1952 e raccomandata anche per il 1956.

E' di costruzione relativamente economica; ha poco dislocamento, la zavorra in ghisa e una piccola cabina di grande conforto in crociera. Come velatura, oltre alla randa, a due fiocchi, possiede un Genova e uno spinnaker di superficie superiore alla totale velatura. Le dimensioni del cutter sono: lunghezza m. 9, larghezza m. 1,95; immersione m. 1,20 circa, dislocamento tonnellate 0,9-1; sup. velica mq. 22; equipaggio in regata n. 3 persone.

Il disegno che presentiamo è in scala 1:60 al vero: per ottenere il modello da cm. 0,75 occorre moltiplicare tutte le misure del disegno per 5; se si vuole il modello da 1 metro (classe nazionale F) si deve moltiplicare ogni particolare per 6,6. Approfitteremo dell'occasione per indicare un sistema per riportare i disegni al naturale.

La costruzione non presenta particolari difficoltà: la chiglia è data da due sagome in compensato da mm. 3 (modello da m. 0,75) o 5 (modello da m. 1) incollate fra loro dopo aver scavato nella loro parte interna il solco per l'asse del timone; le ordinate sono in compensato da mm. 3 alleggerite, il fasciame è in listelli da mm. 2x7 (modello da m. 0,75) e 2x10 (modello da m. 1); la coperta è in listelli da 2x5 o in compensato da mm. 1, l'albero è scanalato, le sartie sono in filo metallico, la zavorra è di piombo: kg. 2 per il modello da 1 metro, kg. 0,90 per il modello da 75 cm. Le vele sono in «pelle uovo». Il fasciame è consigliabile sia posto a listelli alternati facendo seguire ai medesimi, dopo averli fissati al centro dello scafo, la loro curva naturale verso prua e verso poppa; negli spazi rimasti vuoti, si sistemano i rimanenti listelli preventivamente sagomati (non è cosa difficile, basta provare: la sagoma si prende con una matita appuntita dall'interno dello scafo e poi si ritaglia il listello un poco all'esterno della linea così tracciata su esso; ciò mediante una lametta o un coltellino affilato). Lo scafo, completato, si vernicia dentro e fuori con cementite o stucco alla nitro, si alliscia all'esterno con carta abrasiva e acqua e quindi si vernicia.

E' illustrato un sistema per fare l'albero scanalato «in casa» mediante 2 listelli ad L e un listello quadrato; in modo simile si può preparare la boma. (Se non trovate il listello

a L, potete farvelo incollando un listellino quadrato su un listello piatto).

La zavorra può essere data o da strati di piombo fissati alla chiglia con viti e poi sagomati o con forme ricavate da fusioni del piombo in uno stampo in gesso; anche il piombo va ben ricoperto di stucco. Il timone è in lamierino di ottone da mm. 0,8 saldato a un tondino di ottone che ripiegato in coperta forma la barra. Sartie e straglio del fiocco sono fissate mediante anellini a vite in coperta e precisamente ai travetti appositi e sottostanti, come si rileva dal disegno.

La scotta della vela termina nel pozzetto; quella del fiocco si fissa avanti all'albero; se si vuole usare un fiocco grande lo si munirà allora di due scotte di cui quella sotto-vento si fisserà al lato del pozzetto. La vela avrà cucita una cordicella lungo i lati di inferitura nell'albero e nel bome, il fiocco avrà lungo il lato anteriore una cordicella di rinforzo e, se termina avanti all'albero, lungo il lato inferiore conterrà (in apposita guaina) un tondino di legno o di metallo.

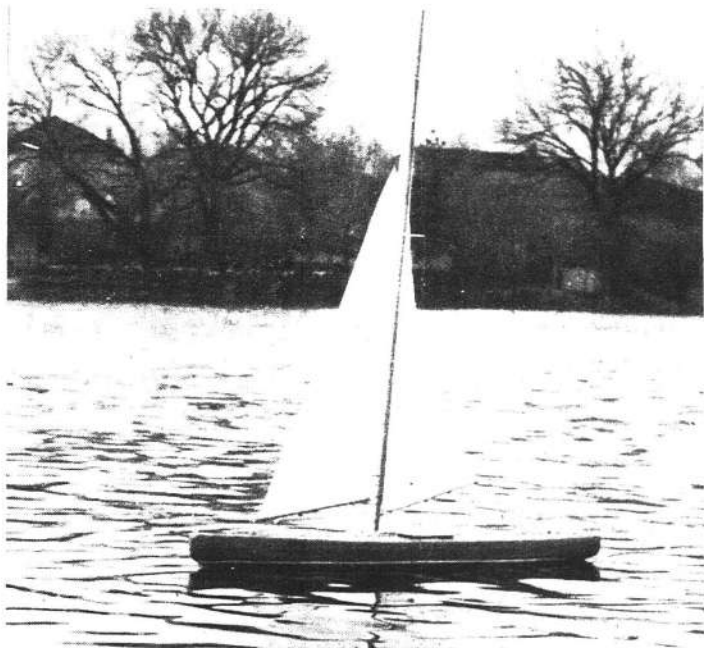
Le stecche della vela sono in comp. da mm. 1 in guaina di fettuccia e la parte superiore della vela ha una tavoletta inguainata nella stoffa di comp. da mm. 1 e di 5 cm. di lato.

Le crocette dell'albero possono essere in metallo o in compensato.

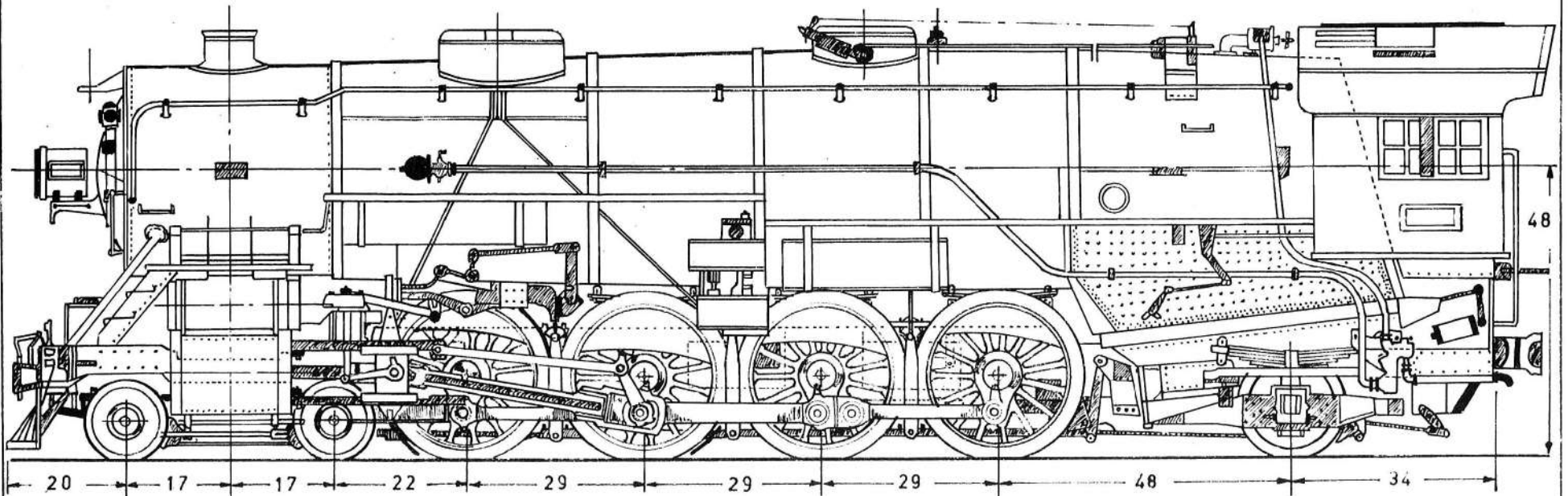
Le linee orizzontali che si vedono sopra il disegno delle metà ordinate sono di riferimento per riportare il disegno al naturale: moltiplicate la distanza fra loro per 5 o per 6,6 a seconda del modello che potete realizzare e poi moltiplicate per lo stesso numero la distanza del margine curvo di ogni mezza ordinata dalla linea verticale mediana, prendendo naturalmente di volta in volta tale distanza sulle linee orizzontali suddette. Unendo i punti così trovati potrete con facilità ridisegnare le ordinate delle dimensioni naturali. Similmente per il piano verticale: prendendo come riferimento la linea di galleggiamento, riportate la distanza delle ordinate fra loro e la loro altezza sia sopra sia sotto la predetta linea di galleggiamento: moltiplicando tali misure o per 5 o per 6,6, come si è detto prima otterrete, unendo i punti trovati, il piano verticale al naturale. E così potete operare per ogni altra parte del disegno.

Un'ultima nota: se il modello in acqua tende a mettere la prua al vento, spostate il fiocco in avanti e, se necessario, ingranditelo; viceversa se il modello agisce al contrario.

NERINO GAMBULI



Degli ottimi modelli costruiti dai soci della nuova sezione della Navimodel di Torino; a destra un modello classe F e uno classe M.

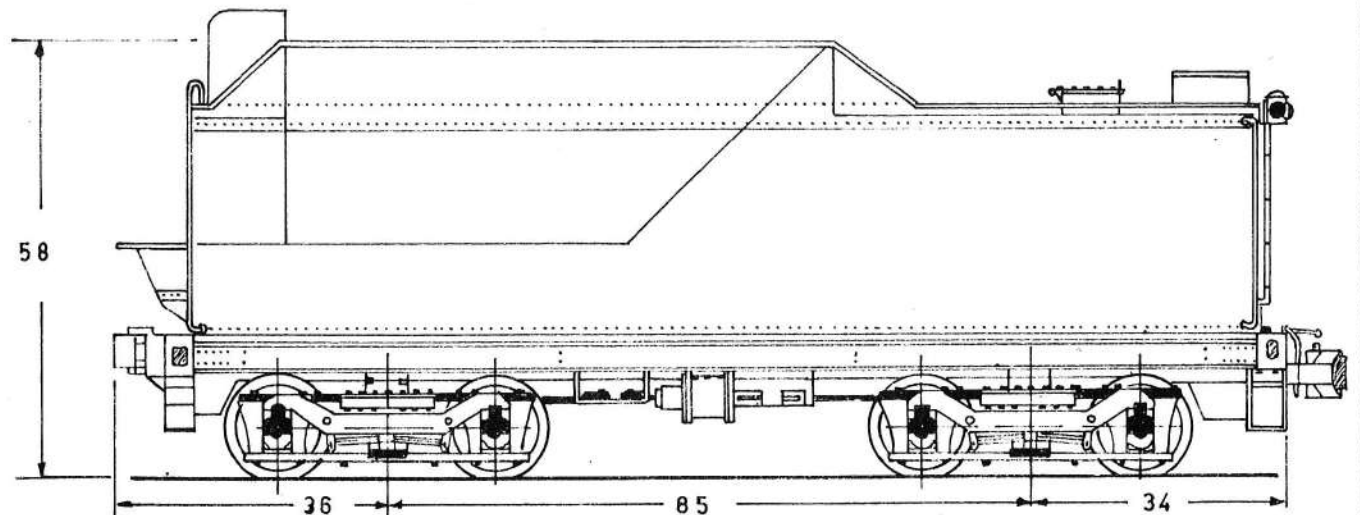
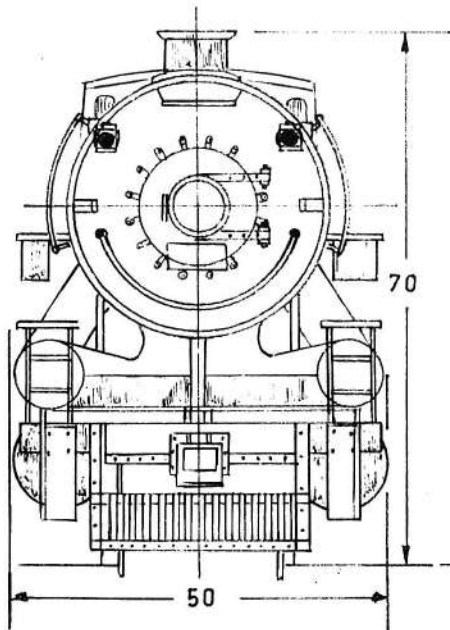


LOCOMOTIVA

A V A P O R E mod:

HEAVY MOUNTAIN

SCALA = 1:1 Disegno di Giuseppe Ciampella.



IL MODELLO DELLA LOCOMOTIVA A VAPORE "HEAVY MOUNTAIN,"

Cari amici trenmodellisti, questa volta vogliamo presentarvi una magnifica locomotiva a vapore.

Certo in un plastico completo non guasta disporre dei più svariati pezzi ed anche le locomotive a vapore pur se oggi non rappresentano più l'ultimo grido della tecnica dei nostri giorni, sono e rimangono pur sempre un elemento base, un elemento che non può mancare nel nostro plastico e la cui assenza quasi si noterebbe sia agli occhi dell'esperto che a quello del profano; e questo non soltanto perché queste macchine sono troppo caratteristiche nel campo della locomozione sulle strade ferrate, ma anche perché esse vengono tuttora usate sulle linee ferroviarie di tutti i paesi sia su percorsi secondari, sia su linee principali e specialmente nei traino di convogli merci.

Questo genere di locomotive è troppo noto perché io ne debba illustrare i pregi e i difetti, ed è ovvio che sottolinei che esse riscuotono larga simpatia fra le fitte schiere dei trenmodellisti. Del resto penso che già sarete a conoscenza dei tipi più noti e che di questi ultimi forse già ne sarete in possesso; appunto perciò quest'oggi ho preferito presentarvi una locomotiva di questa categoria che certo sarà meno nota e meno conosciuta presso la maggioranza, nella speranza che essa possa piacervi e che la sua realizzazione ed il suo uso possa darvi le migliori soddisfazioni.

Prima di passare ad un cenno costruttivo onde facilitare coloro che volessero dedicarsi alla sua costruzione, vorrei dare un breve cenno tecnico su questa locomotiva, per approfondire presso gli appassionati la conoscenza.

Essa è adoperata ancora oggi su diverse linee degli Stati Uniti ed è usata soprattutto per il traino pesante di convogli merci. Il suo primo progetto risale al 1920 in seguito ad una ordinazione effettuata dalla «United States Railroad Administration»: in seguito passò ad una serie di perfezionamenti e modifiche.

E' una locomotiva con quattro coppie di ruote motrici, otto cilindri, peso 327.000 lbs. e una forza trattiva di 59.900 lbs.

Passiamo ora alla sua parte costruttiva e vediamo come possiamo realizzarla per arricchire il nostro plastico.

Il disegno già ce ne dà una visione abbastanza chiara e particolareggiata, quindi sistemato il problema dell'organo propulsore non dovrebbe essere difficile per nessuno passare alla realizzazione dell'intero complesso.

Diro subito che i carrelli e l'organo propulsore, per semplicità costruttiva è meglio acquistarli belli e pronti presso le ditte specializzate; ideale sarebbe disporre degli apparati americani, ma è

indicato anche il complesso Rivarossi, usato da questa Ditta nella riproduzione di locomotive di questa categoria. L'elemento di fondo dello chassis possiamo realizzarlo in lamiera d'ottone isolata con gli attacchi per l'organo propulsore. La parte rimanente ai lati delle ruote è ricavata da materia plastica o in metallo oppure in bachelite da 2 mm.

Sulla parte superiore sistemiamo la finta caldaia, quest'ultima come tutto il rimanente della locomotiva è realizzata in orpello d'ottone da 3/10, con giunture ricavate mediante saldature a stagno particolarmente indicate per questo genere di materiale. Gli anelli di irrobustimento che nel disegno risultano imbullonati, li ricaveremo da filo d'ottone da cm. 1,5 pure saldati a stagno. La cabina viene anche essa ricavata da lamierino d'ottone sagomato secondo il disegno e con i suoi elementi saldati pure a stagno. Le sfinestrature sono completate con rodoid da mm. 1. molta cura dovrà essere posta nell'esecuzione dei particolari. I serbatoi laterali e il fumaio di scarico possono essere realizzati su forme in legno appositamente sagomate in precedenza e mon-

tate mediante saldature. Le condutture sono realizzate con tubetto d'ottone da mm. 2 di diametro. Il passamano lungo la locomotiva è in filo di ottone da mm. 1, e i supportini ad occhiello possono essere acquistati in commercio, adottando magari quelli di genere navale. Anche il faro anteriore si può acquistare in commercio applicandolo come indica il disegno. Un piccolo cruscotto può completare la cabina di comando.

Il colore è nero brunito con ruote a raggi rossi e cerchio e stantuffi in bianco acciaio, ottenibile anche mediante nichelatura.

Nessuna difficoltà per la realizzazione del tender. Attacchi e carrelli sono reperibili in commercio, la parte superiore è in orpello d'ottone sistemata su uno chassis isolato in bachelite; i colori sono identici alla locomotiva: l'insegna U.S.A., è ricavata in giallo oro.

Spero che queste poche note siano state sufficienti a darvi un'idea esatta e della locomotiva e della sua realizzazione. Comunque coloro che volessero ulteriori informazioni e consigli, possono rivolgersi direttamente all'autore: GIUSEPPE CIAMPELLA - Via Salento 14 - ROMA.

ALCUNI SUGGERIMENTI PER LA COSTRUZIONE DEL PLASTICO

a cura di G. CIAMPELLA

Fino adesso abbiamo sempre parlato di materiale rotabile e sulle pagine di questa rivista sono apparsi locomotori, carrozze, vagoni merci, e utili suggerimenti su come realizzare i vari pezzi, ma forse ancora poco si è parlato di un fattore molto importante, di un fattore basilare cui dobbiamo per primo pensare, prima cioè di preoccuparci del treno e delle stazioni da impiantare, prima di scegliere il vagone, o il tipo di scambi da adottare.

Ora ne vedremo subito il perché; se abbiamo veramente passione, se veramente abbiamo intenzione di costruirci una piccola ferrovia in miniatura, dobbiamo munirci di buona volontà e cominciare fin dall'inizio un buon lavoro, tenendo presente che le migliori realizzazioni, le migliori funzionalità del complesso ed i migliori risultati si ottengono solo se fin dal principio avremo bene impostato il nostro lavoro.

Per prima cosa è necessario stabilire la grandezza del nastro plastico, tenendo presente due fattori; primo: la disponibilità di spazio; secondo: il numero degli accessori e delle installazioni

che via via acquireremo per arricchirlo, in base alle nostre possibilità.

Stabiliti questi due punti in linea di massima, cominceremo a disegnare un tracciato, che comprenda già un tratto di linea doppia, un binario morto secondario, tre scambi, uno per quest'ultimo e due per il tratto doppio; poi stabiliremo un punto di incrocio, e man mano creeremo ponti, cavalcavia, strade da far costeggiare le linee, fermate ecc...; stabilito almeno in via approssimativa il disegno del plastico, potremo passare alla fase realizzativa.

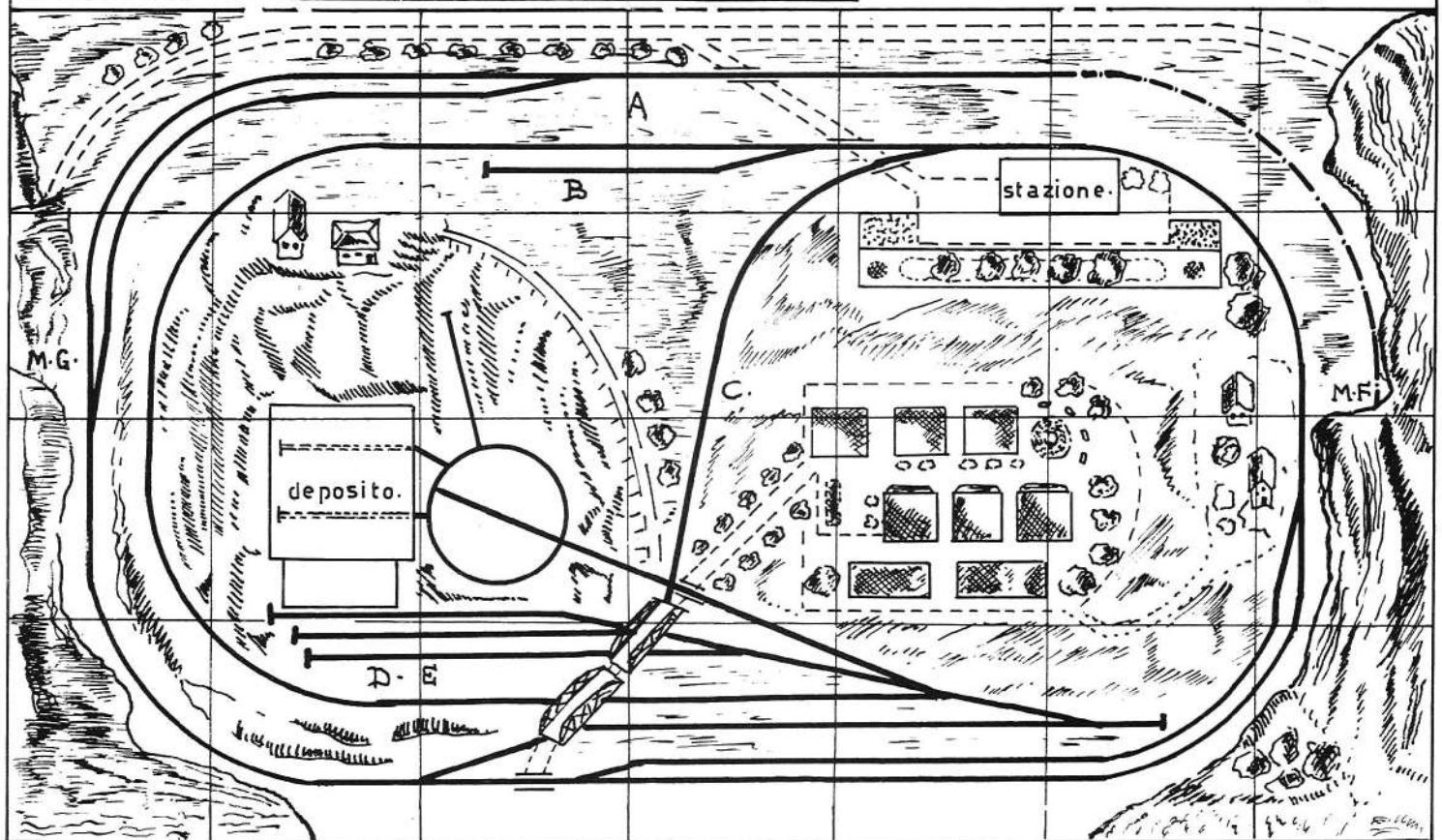
La maniera migliore per ottenere una solida base, che allo stesso tempo offra la massima possibilità di ottenere il fissaggio di tutte le parti componenti il plastico, è quella di disporre un piano in compensato da 6-8 mm, applicandovi sopra della masonite da 2 mm. circa. Sarebbe sufficiente anche solamente la parte in compensato, ma la masonite offre un fondo scuro, molto indicato, con le possibilità di piantare facilmente sia le viti che i chiodi della linea ferrata.

Eseguiamo poi il tracciato del bina-

Schema per un plastico ferroviario.

SCALA - 1:10

Giampelle Ciampella



rio seguendo il disegno che avremo preparato in precedenza.

Al lati delle linee possiamo ottenere le zone erbose con del muschio incollato con colla cervina; molto semplice da eseguirsi e di grande effetto è il sistema di spalmare del collante e di spargerci sopra la speciale composizione in finto vegetale che è in vendita in buste presso le ditte specializzate.

Prima di questa operazione è bene stabilire però le zone collinose, che non devono mancare e che danno suggestività al plastico stesso. Per realizzarle accennerò ad uno dei svariati sistemi, che penso sia anche il più semplice ed il più razionale.

Stabiliti i punti dove dovranno sorgere le montagne, le valli, o le colline, si piazzeranno in corrispondenza di questi dei blocchi di legno di balsa, opportunamente tagliati e sagomati. Questi blocchi vanno fissati alla base con collante. Per le parti scoscese in pendio, a valle, si possono usare strisce di tranciato, come riempiture di forza.

Su queste, diciamo così, intelaiature, si stenderà della sottile retina d'ottone, molto compatta e malleabile che sarà modellata a mano in via di assestamento e montaggio sui blocchi che avranno funzione di sostegno. Questa retina va solamente fissata alla base del plastico mediante chiodatura.

Dopo questa fase di preparazione seguirà quello di rifinitura e sugli elementi che avremo così preparato mon-

teremo la rivestitura che darà tono e colore al paesaggio.

In prossimità della linea ferrata o ai margini di una minuscola autostrada sistemereemo dei filari di alberi che possiamo acquistare belli e pronti; non resterà che sistemare alcuni ponti con passaggio a livello, delle gallerie, e lungo le autostrade qualche staccionata, la immancabile stazione, e le fattorie di campagna.

Per la realizzazione di questo materiale però, ci intratterremo nei prossimi numeri, descrivendo i tipi più interessanti e il loro sistema di costruzione.

Intanto abbiamo il piacere di presentarvi lo schema di un plastico abbastanza completo e nello stesso tempo semplice, per la realizzazione del quale ben si addicono i suggerimenti che abbiamo poc'anzi esposto.

Si tratta di un plastico che dispone di due anelli quasi ovali concentrici A-B, e di una linea interna a forma di otto C. Da quest'ultima si dirama un tronco che termina in due binari morti D ed E. Zone montuose sono quelle delimitate dai punti indicati con M-F ed M-G. La linea S tratteggiata rappresenta un tratto di autostrada che muore sotto una galleria, un'altra invece costeggia la linea ferrata. Gli alberi, le fattorie, ed i ponti sono ben visibili nel disegno, mentre altre aggiunte di particolari, possono essere eseguite dagli appassionati.

G. CIAMPELLA

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

La RIVISTA DEL GIOCATTOLO

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

La RIVISTA DEL GIOCATTOLO

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

La RIVISTA DEL GIOCATTOLO

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

Ogni numero . . . L. 300
Abbonamento annuo L. 900

Per ogni informazione scrivete alla

"RIVISTA DEL GIOCATTOLO"

VIA CERVA, 23 - MILANO

Come realizzare con poca fatica del materiale rotabile per lo scartamento "HO,,

LA COSTRUZIONE DEI CARRI MERCI

di N. GAMBULI

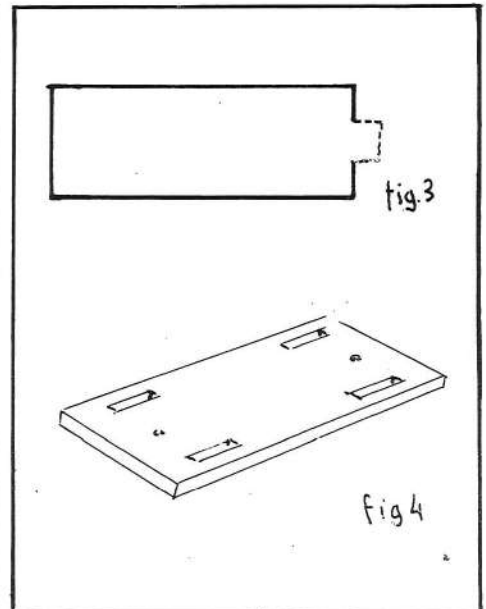
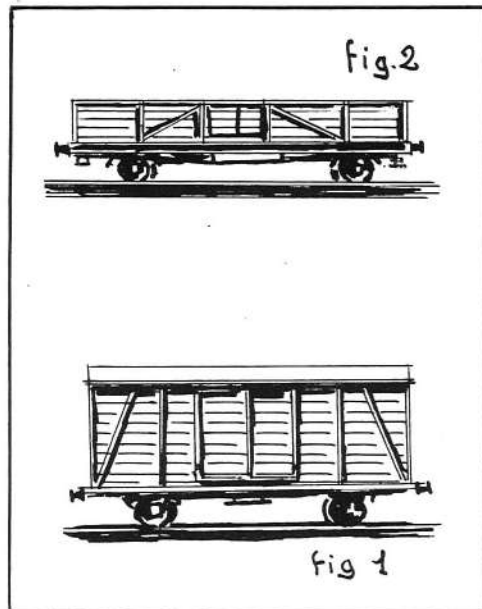
Abbiamo già detto, sul n. 58 della rivista, della realizzazione, con poca fatica, di materiale rotabile per lo scartamento HO, con particolare riferimento alle carrozze viaggiatori; diremo ora qualcosa su come costruire in legno alcuni carri merci più comuni a due assi. Per prima cosa considereremo le dimensioni medie dei carri merci a semplice carrello:

- 1) lunghezza (senza i respingenti): mm. 80 - 150.
- 2) Altezza scocca (carrozzeria) totale (carri coperti) mm. 35-39.
- 3) Larghezza mm. 36.
- 4) Altezza sponde mm. 10-15.
- 5) Distanza della coppia di respingenti fra loro mm. 20.
- 6) Lunghezza dei respingenti mm. 5.
- 7) Diametro respingenti mm. 4,5
- 8) Diametro ruote mm. 12.
- 9) Distanza asse ruote dall'estremità del vagone mm. 15-30.

Asse con ruote, respingenti, ganci e eventualmente supporti per ruote, si acquistano presso i negozi specializzati.

In base alle dette misure si possono disegnare i comuni tipi di carri merci a semplice carrello sia di tipo chiuso (fig. 1), che di tipo aperto (fig. 2). La costruzione che esamineremo è quella in legno. Il telaio è rappresentato da un rettangolo di compensato da mm. 3 con eventuale sporgenza ad una estremità (fig. 3), se si vuole applicare al carro la cabina del frenatore. Questo rettangolo ha quattro aperture oblunghe nelle quali andranno fissati i supporti per gli assi delle ruote; tali aperture, poste a coppia (fig. 4), disteranno trasversalmente fra loro mm. 20-25 a seconda della larghezza dell'asse delle ruote. Il telaio avrà anche due fori (fig. 4) per il fissaggio dei ganci.

Si passerà ora a costruire le sponde del carro: sia per il carro chiuso che aperto: la loro costruzione non richiede particolari difficoltà. Le pareti sono infatti costruite con listelli da mm. 2x1 (meglio 1,5x1) incollati fra loro (fig. 5), si-



no a formare la parete delle dimensioni volute, sia per quanto riguarda le pareti laterali che per quelle trasversali. Tali pareti si incolleranno lungo il margine esterno del telaio (sopra il telaio quella in corrispondenza della cabina del freno, come da fig. 6) e si porranno, nell'angolo formato dalle pareti fra loro, dei listellini verticali di rinforzo (inutili nel carro con sponde basse). Ciò fatto, occorre sistemare il traliccio metallico all'esterno delle pareti: questo può essere fatto o da striscioline di ottone larghe mm. 1,5 (ottone da 2/10 o 3/10 di mm.) incollate a collante sulle pareti (fig. 7) oppure da striscioline di carta da disegno delle stesse dimensioni.

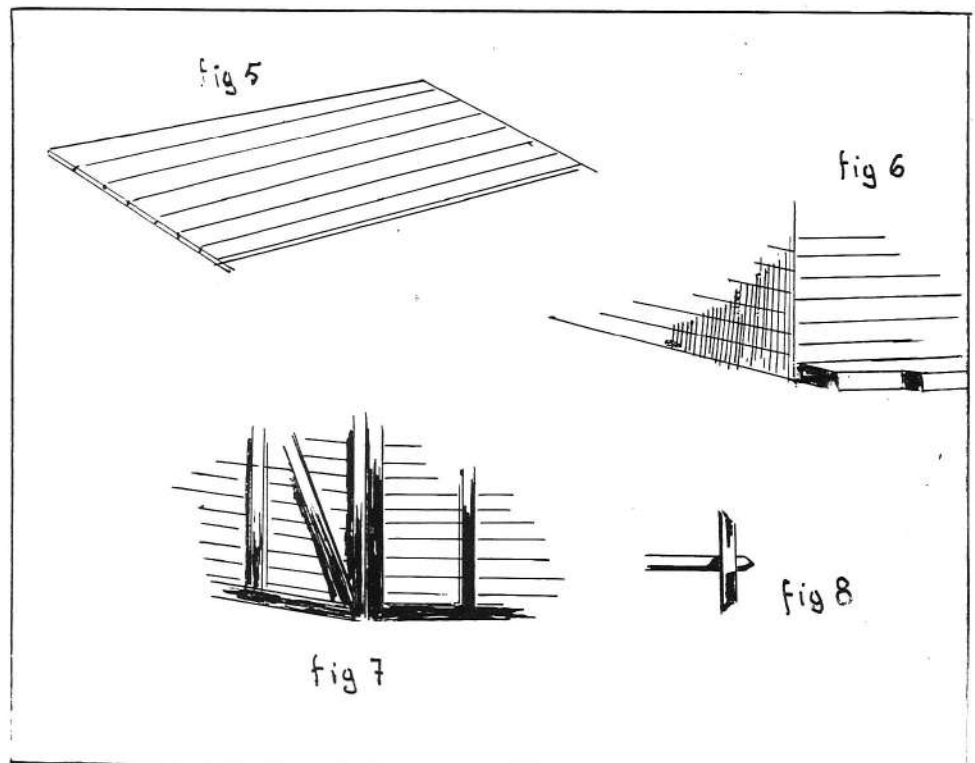
Nel carro chiuso il tetto è a due spioventi, può essere fatto in compensato da

mm. 1 e va messo dopo aver sistemato i ganci del vagone e i supporti per le ruote.

Circa i predetti supporti, notare che vanno posti a distanza precisa in quanto gli assi hanno la punta conica (fig. 8); i supporti stessi possono essere fatti in lamierino di ottone da mm. 1 e incastrati nel telaio, oppure possono essere acquistati (in numero di quattro) costando poche lire. Chi, poi li costruisce in metallo, può realizzare il vano conico per l'asse con una punta da trapano prima di bucare tutto il lamierino.

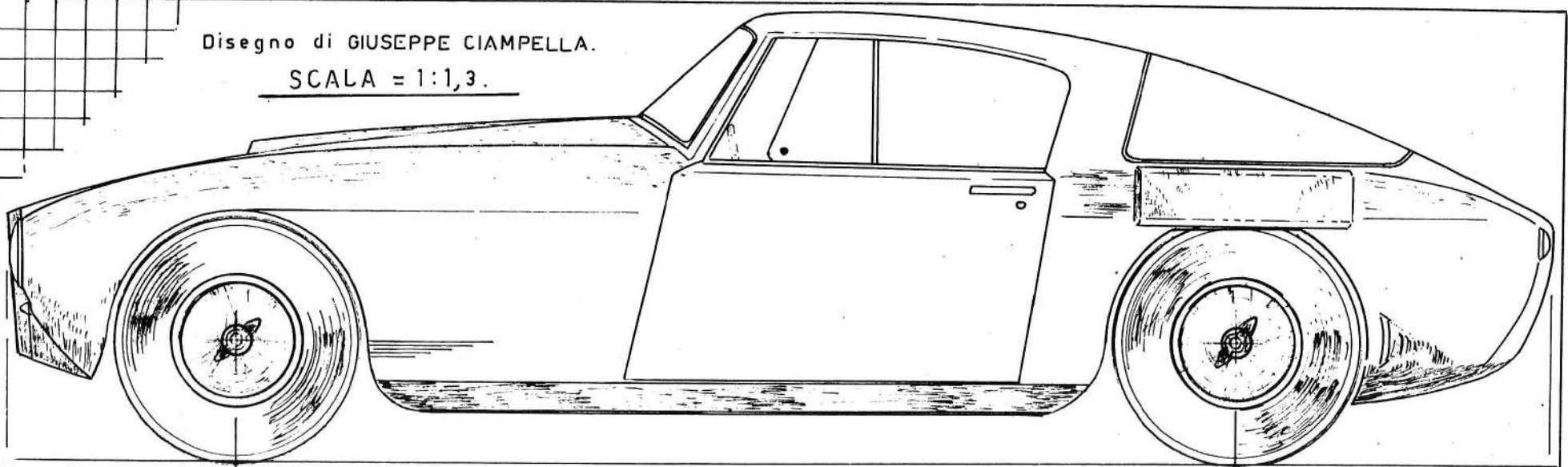
La verniciatura dei carri è: pareti rosso-marrone; traliccio metallico: marrone scuro; tetto scuro o alluminio.

NERINO GAMBULI



Disegno di GIUSEPPE CIAMPELLA.

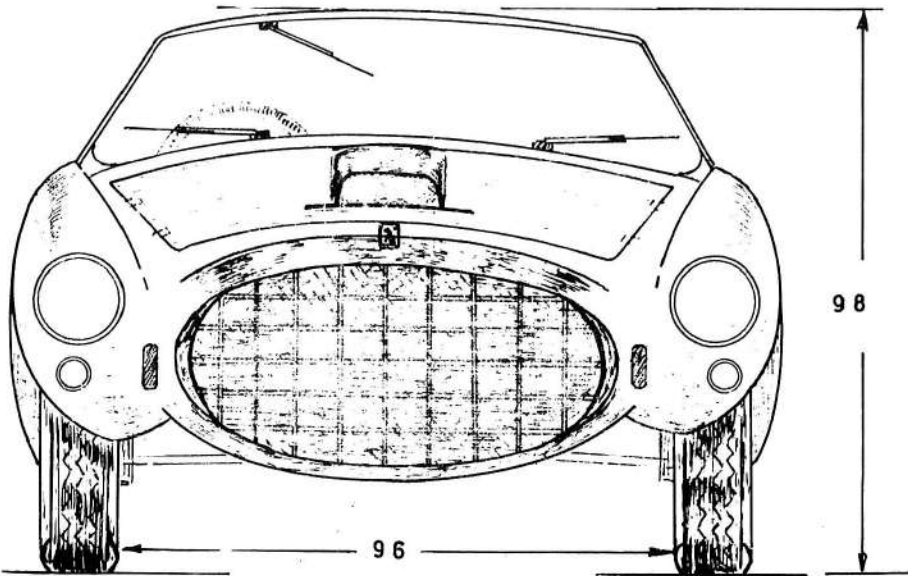
SCALA = 1:1,3.



216

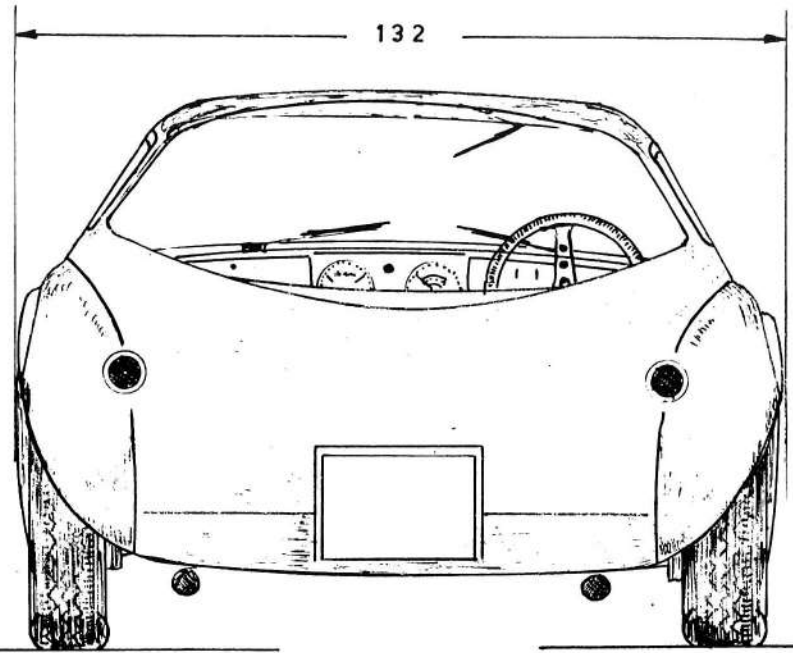
335

"FERRARI-250-MM", 3000 c.c.



98

96



132

La carrozzeria della Ferrari "250,,

TIPO COUPÉ PININ-FARINA

di GIUSEPPE CIAMPELLA

Dopo la descrizione dell'autotelaio, pubblicata nel numero scorso, non poteva mancare quella della carrozzeria; è ovvio che queste note non si esauriranno qui, infatti passeremo nei numeri prossimi oltre che alla descrizione di altri chassis e carrozzerie, anche a quelle di particolari come ruote, trasmissioni, ecc.

La carrozzeria della vettura presentata nel disegno è il coupé competizione « Pinin Farina » montato su chassis Ferrari 250 MM. Quest'ultimo differisce dal « 166 » per le aumentate dimensioni e per l'adozione di un motore più potente. Per il rimanente sono uguali perciò per la realizzazione di entrambi rimando gli appassionati al n. 59 di Modellismo.

Vediamo in breve le differenze e le caratteristiche dei due tipi di vettura entrambe « mod. 53 ».

Tipo 166 — 12 cilindri — 1995 cc. 160 cv. dimensioni 25 x 1,28 — velocità 215 Km. — Carrozzeria *spyder* scoperta — peso 750 Kg.

Tipo 250 — 12 cilindri — 2953 cc. 240 cv. dimensioni 2,40 x 130 — velocità 225 Km. — Carrozzeria *coupé* — peso 850 Kg.

Ora che ci siamo fatta un'idea delle due vetture, vediamo come realizzarne la carrozzeria, nel caso della « 250 ». Prima di tutto cominciamo con lo studiare bene il disegno fin nei minimi particolari, per renderci conto del lavoro da svolgere. Quindi prima di cominciare, ricaveremo dal disegno delle dime per definire perfettamente le varie sezioni della carrozzeria.

Le dime possiamo realizzarle in cartone da circa 2 mm., o anche in compensato. Compiuta questa operazione prendiamo un blocco di legno di circolo delle dimensioni della vettura al naturale indicate nel disegno. Questo blocco ci si presenterà sotto forma di un rettangolo. Su questo riporteremo i contorni della carrozzeria nella parte superiore, la vista in pianta, poi la vista laterale quella frontale e la posteriore. Cominceremo a lavorare il blocco foggiano i contorni della vista in pianta, poi quelli della vista laterale. Avremo così grosso modo già delimitato la sagoma della vettura.

Ora non ci resta che curarne le forme, aiutandoci con le altre due viste, e delimitando le altre sezioni con le sagome che già ci siamo preparate. Con una raspa cureremo le curve, aggraziandole come richiede l'estetica della vettura.

Con carta vetro, n. 3 prima, n. 1 poi, lasceremo le varie superfici fino che le

riterranno sufficientemente levigate. Per chi vorrà realizzare la carrozzeria in legno posso dire che a questo punto già è alla fine della sua fatica, infatti lavorando con una sgorbia, svuoterà le parti interne completamente, taglierà le superfici dove vanno montati i vetri delle portiere e il parabrezza, e i vari accessori, stuccherà e vernicerà alla nitro, usando il colore rosso come quello della vettura vera. Chi invece vorrà realizzare la carrozzeria in metallo, pure se ricaverà un vero capolavoro, non è che al principio.

A questo punto si diventa veri carrozzieri, ma questo lavoro è raccomandabile solo per chi ha una buona esperienza e una certa pratica in questo settore nonchè una discreta attrezzatura.

La carrozzeria in legno che abbiamo realizzata si lascerà piena e ci servirà come sagoma su cui battere quella in lamiera di alluminio cotto da 1 mm.

La carrozzeria va realizzata in pezzi che verranno poi saldati autogenamente previa applicazione di strisce di rinforzo nei punti di giuntura.

Fresa una lastra di opportune dimensioni, fissata in alcuni punti la carrozzeria in legno, aiutandoci con delle strettoie, cominceremo il lavoro di bat-

titura dei fianchi e dei parafanghi, usando una mazzola di legno duro. Il cofano e il baule posteriore vanno realizzati separatamente, e incernierati, potranno servire come sportelli di ispezione.

Il tetto sarà realizzato separatamente con lo stesso sistema usato per i lati ed i parafanghi. Dopo il montaggio la carrozzeria va limata e ben sagomata sempre controllando con le apposite dime; per questa operazione faremo uso di una lima a taglio sottile. I vetri in plexiglas e il parabrezza sagomato a caldo si monteranno con una fascetta d'ottone cromato, tenuto con delle vitine saldate ad argento.

Fisseremo così anche la calandra, pure cromata, tenendo presente di montare tutti i particolare dopo la verniciatura.

Prima di finire voglio ricordare che la carrozzeria si può realizzare anche in fusione d'alluminio, in questo caso quella che avremo realizzata in legno duro dovrà servirci come modello per la fusione.

Ancora una volta voglio ricordare agli appassionati, che nei numeri prossimi ci intratteremo sui particolari per completare la nostra vettura, riprendendo questo interessante argomento.

G. CIAMPELLA



Due bei modelli realizzati dal romano Coda.

“KOCISS,,

**IDROSCIVOLANTE
PER MOTORI DA 1 cc.**

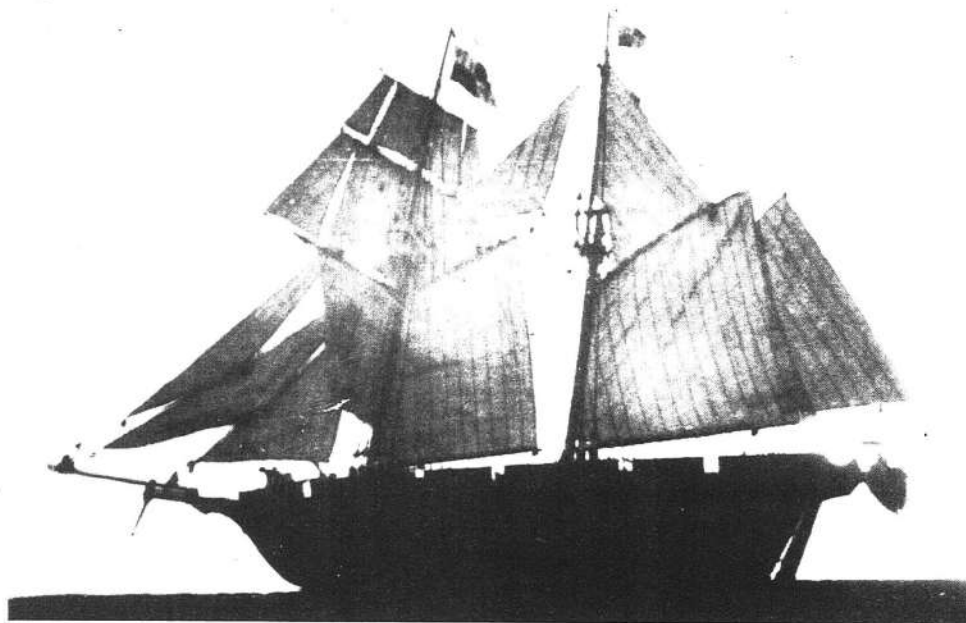
Per gli amatori della nautica presentiamo oggi un semplice modellino idroscivolante, particolarmente adatto per motori Baby Tiger G. 22. Esso deriva dal Baby Gas Duk, che si fece notare nella passata stagione per la sua forte stabilità su tutti gli assi.

Se possedete, un motore con cilindrata da 1 a 1.5 c/c, ed andate al mare o ai laghi, costruitevi un modello di questo genere. Per le sue ottime prestazioni vi darà le più ampie soddisfazioni.

Il «Kocis», la cui costruzione è stata semplificata al massimo, è costruito in balsa massiccio (il processo costruttivo è chiaramente visibile nel disegno prospettico), ed abbondantemente stuccato e verniciato.

Il lavoro più difficile è appunto quest'ultimo. Se però la costruzione è stata opportunamente rifinita con carta a vetro, il lavoro sarà di molto facilitato.

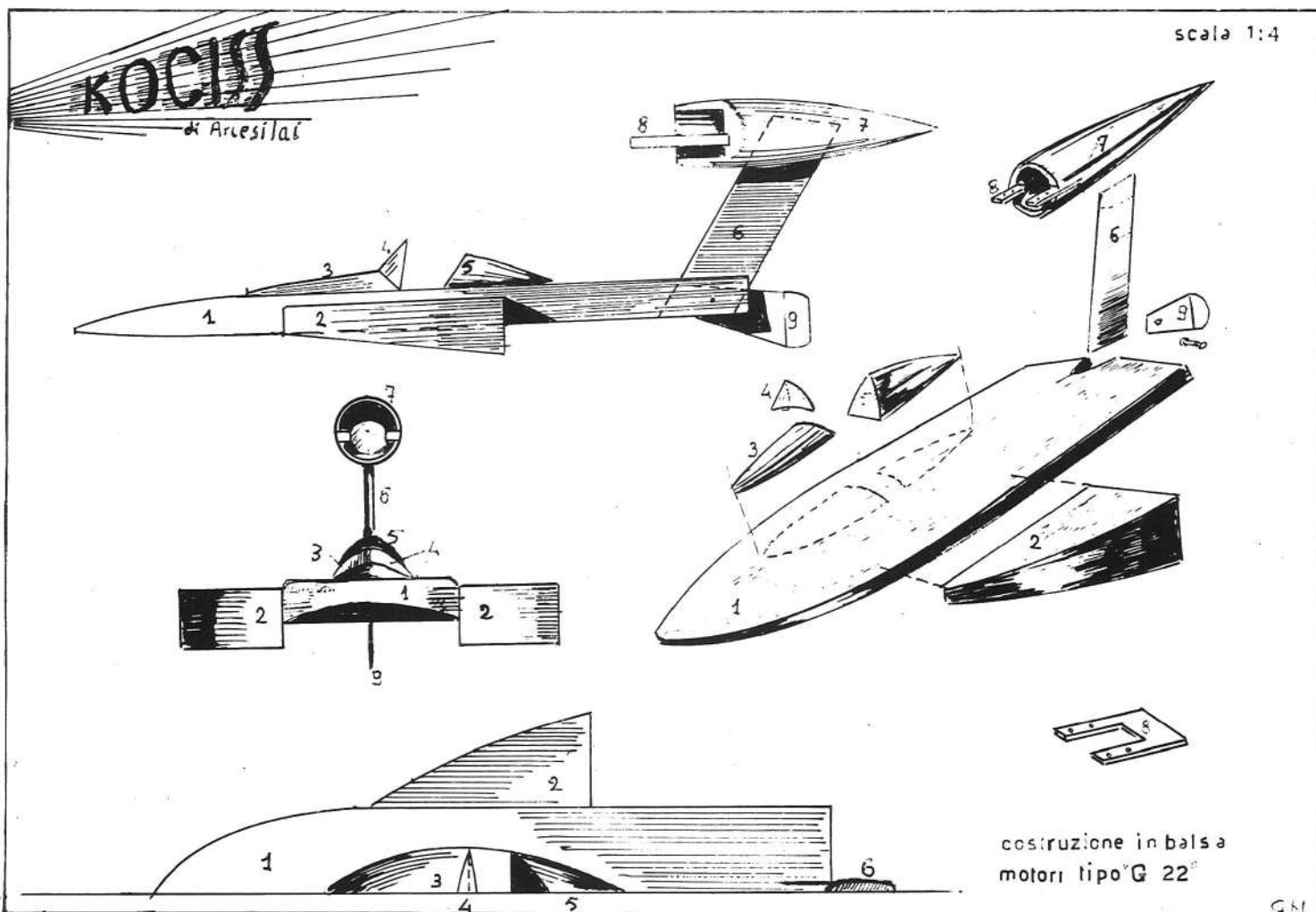
La verniciatura con vernice alla nitro potrà essere effettuata sia a spruzzo che a pennello, e qui naturalmente il costruttore potrà sbizzarrirsi alla manie-



Il modello del brigantino-goletta spagnolo «Halcon» del XVIII secolo, costruito su piano Modelnavi.

ra che più gli piace, avendo però l'avvedutezza di usare un complesso di colori contrastante col verde delle acque affinché, essendo il modello capace di compiere lunghissimi percorsi, non ci sia il pericolo di perderlo.

La tavola costruttiva al naturale è in vendita presso la ZEUS MODEL FORNITURE, Via S. Mamolo 64, Bologna, al prezzo di L. 200. Pacco materiale L. 1500.

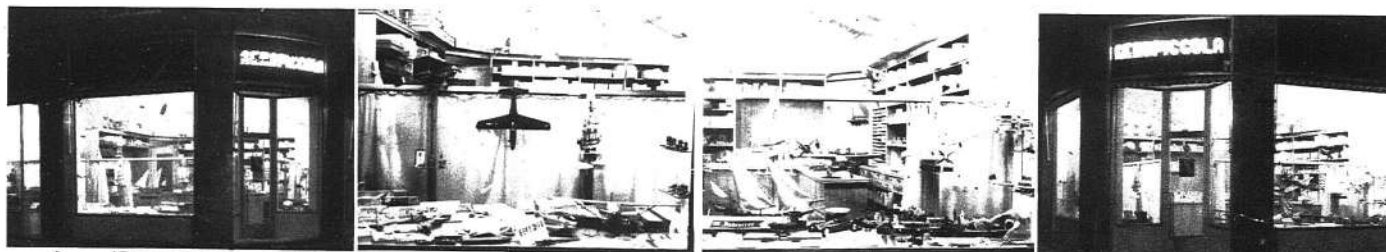


Vi presentiamo la nuova sede della Ditta:

AEROPICCOLA

Corso Sommeiller, 24 - TORINO - Telefono 528-542

La più importante organizzazione europea specializzata nel modellismo - La Ditta che da 11 anni guida il modellismo italiano con la sua eccezionale produzione



20 scatole di premontaggio dei migliori modelli oggi esistenti nel mondo.

50 tavole costruttive al naturale disegnate dai più abili progettisti italiani.

45 pezzature diverse di « balsa Solarbo » della migliore qualità.

30 tipi diversi di listelli e tondini in « Tiglio Slavonia » qualità eccelsa.

15 tipi di ruote in legno, gomma piuma, pneumatiche per tutte le applicazioni.

Carta modelspan - elastico - cement in tutte le confezioni - vernice nitrolux - antimiscela - compensato « Avio » in spessori e pezzature diverse.

25 tipi di eliche per tutti i tipi di modelli sia volanti che navali.

10 tipi di motori nelle cilindrate da 1 a 10 cc. (*Agenti vendita Saturno*). Tutte le parti staccate e ricambi per motori - Le migliori miscele per detti - Oltre 200 accessori di tutti i tipi e per tutte le applicazioni modellismo - Decalcomanie aerfilm, numeri parole, scacchi, coccarde, striscie, tratteggi - Pilotini in plastica colorati al naturale - Batterie speciali per Glow-Plug - La famosa seghetta elettromagnetica da traforo « Vibro » - Tutte le attrezzature normali - Tagliabalsa speciale e confezione completa universale Zic-Zac - Radiocomandi - Il meraviglioso automodello « Victory » in scatola di montaggio e in parti staccate - Tutto l'assortimento per il modellismo ferroviario sia in pezzi finiti che staccati - ...E centinaia e centinaia di altri prodotti indispensabili ai modellisti!

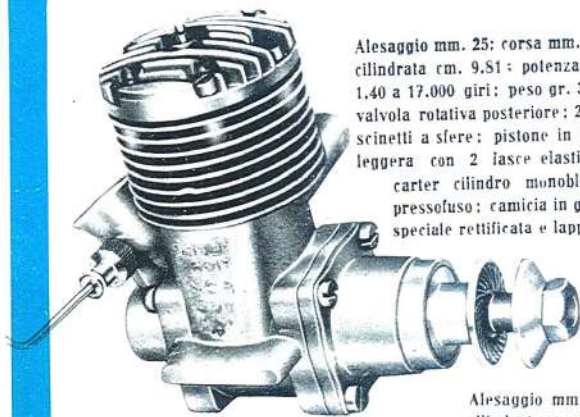


Non confondeteci!!! 11 anni di esperienza. Attrezzatura e personale specializzato - Due negozi di vendita e 100 rivenditori sparsi per tutta l'Italia fanno della Ditta «AEROPICCOLA» *l'organizzazione più completa d'Europa.*

Modellisti!!! Richiedeteci il nuovo catalogo «Tutto per il modellismo» N. 13 inviando Lire 50 - Visitateci - Interpellateci - Non sarete delusi

SUPERTIGRE

G. 24



L. 17.000

Alesaggio mm. 25; corsa mm. 20; cilindrata cm. 9,51; potenza HP 1,40 a 17.000 giri; peso gr. 355; valvola rotativa posteriore; 2 cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con 2 fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso; camicia in ghisa speciale rettificata e lappata.

Il G. 20 speed trionfa alle giornate Aeromodellistiche Ambrosiane battendo il primato mondiale di velocità per la classe A-FAI alla media di Km/h. 190,470

ECCO I VOSTRI MOTORI

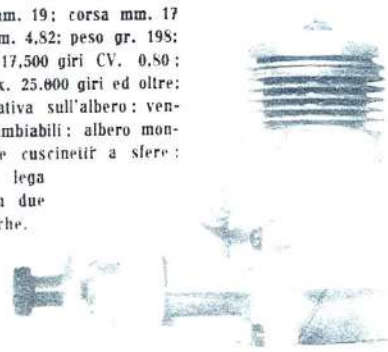
G. 20 SPEED

Alesaggio mm. 15; corsa mm. 14; cilindrata cmc. 2,47; potenza CV. 0,29 a 16.500 giri; peso gr. 105; velocità max. 25.000 giri; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso; camicia in ghisa al nichel rettificata e lappata.

L. 6.900

G. 21

Alesaggio mm. 19; corsa mm. 17; cilindrata cm. 4,52; peso gr. 195; potenza a 17.500 giri CV. 0,80; velocità max. 25.000 giri ed oltre; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche.



L. 9.500

G. 20 speciale a pistone lappato. Consegne metà luglio, prezzo L. 7.900 - Il motore del primato montava candele Micromeccanica Saturno - Eliche Tornado.

G. 23



L. 6.300

Alesaggio mm. 15; corsa mm. 14; cilindrata cmc. 2,47; peso gr. 100; potenza CV. 0,24 a 13.500 giri; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili.

G. 25



L. 4.500

Cilindrata 1 cc. potenza HP 0,09 a 13.500 giri; peso gr. 60. Tipo diesel e tipo glow-plug.

G. 26



L. 5.250

Cilindrata 1,5 cc. potenza HP 0,14 a 13.500 giri peso gr. 50. Tipo diesel e tipo glow-plug.

Dopo diversi anni di esperienza e di studi, passando attraverso una serie di ben conosciuti ed affermati prodotti, la Ditta "SUPERTIGRE" (Via Fabbri, 4 - Bologna), è oggi in grado di offrire ai modellisti italiani una serie di motori che, per le loro notevolissime doti di potenza, di durata, per l'elevato numero di giri, per l'accuratissima lavorazione, sono in grado di competere con la migliore produzione straniera. Le fusioni sotto pressione, l'accurata scelta del materiale, l'impiego di cuscinetti a sfere e di fasce elastiche, rendono il nome "SUPERTIGRE" garanzia assoluta di rendimento e di durata. Fanno fede gli innumerevoli successi conseguiti in ogni campo del modellismo.



TUTTI I MOTORI "SUPERTIGRE",
MONTANO CANDELE AD INCANDESCENZA
"SUPERTIGRE",

