

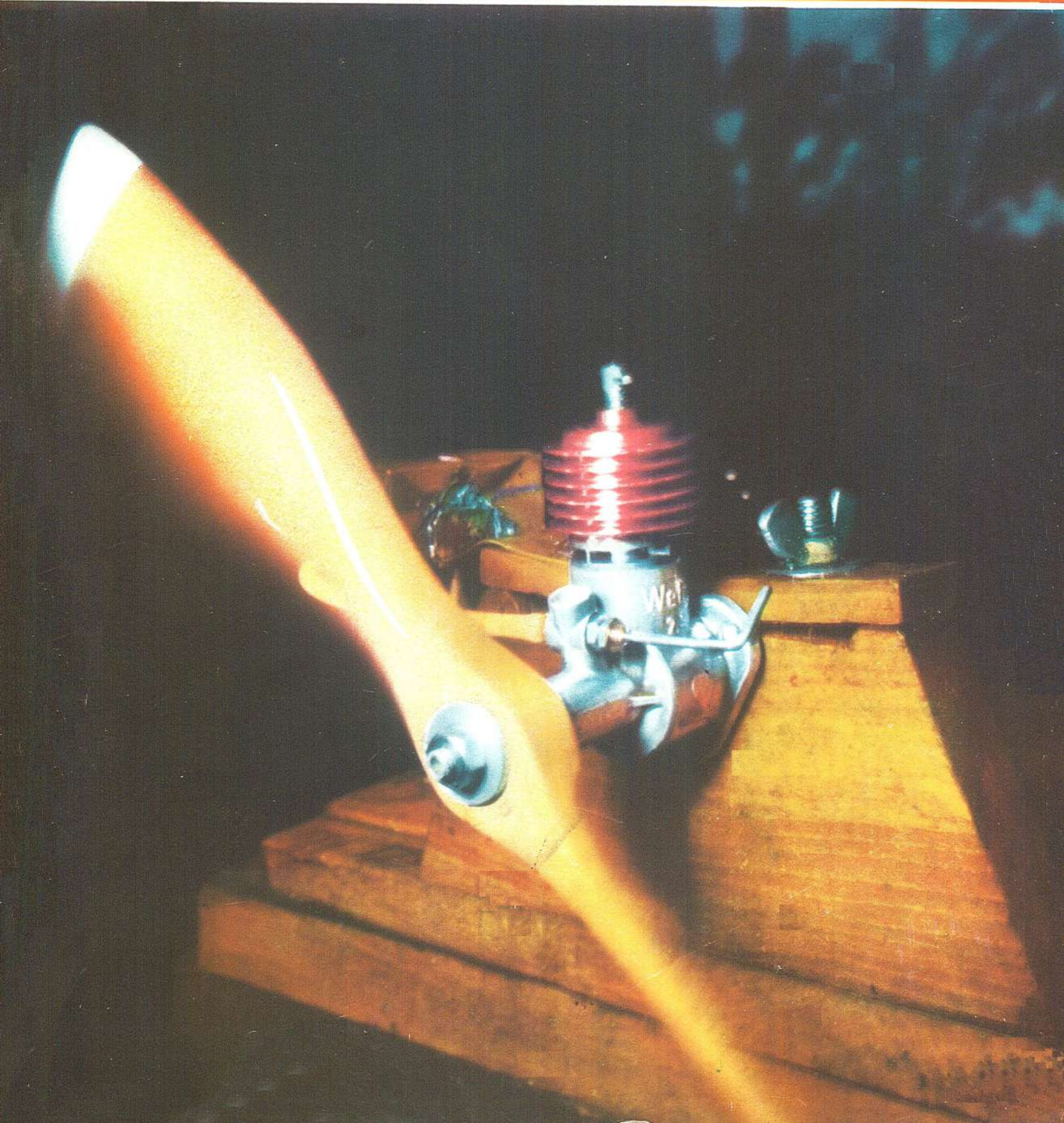
ANNO X - N. 63

LIRE 200

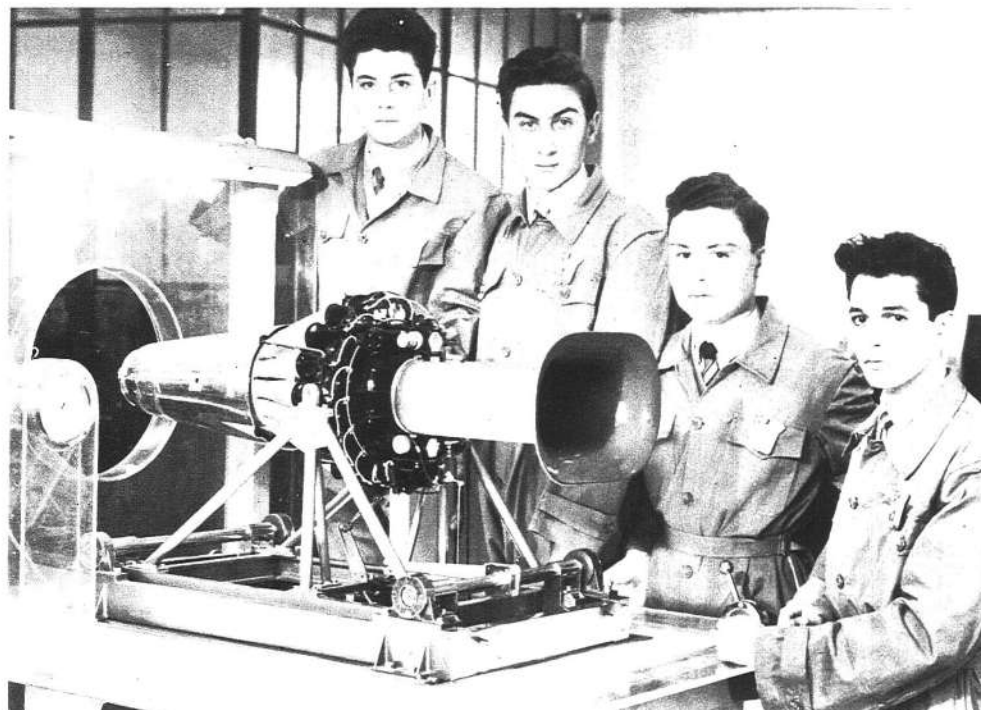
# MODELLISMO

OTTOBRE 1954

SPED. ABB. POST. GR. III



# FIAT - Scuola Allievi



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



**SHELL**  
presenta:

**SHELL GLOW MIX** - Miscela per motorini a spirulina  
**SHELL DIESEL MIX** - Miscela per motorini ad autoaccensione



due nuove formule SHELL a base di elementi di elevata purezza e leggermente nitrati per il massimo rendimento dei motori per modelli. Lattine in confezione speciale da 250 c.c. con sigillo di chiusura ermetica ed ugello per il riempimento diretto nel serbatoio.

PREZZO CADAUNA LATTINA LIT. 600

Condizioni speciali ai rivenditori - Spedizioni ovunque



DISTRIBUZIONE E VENDITA

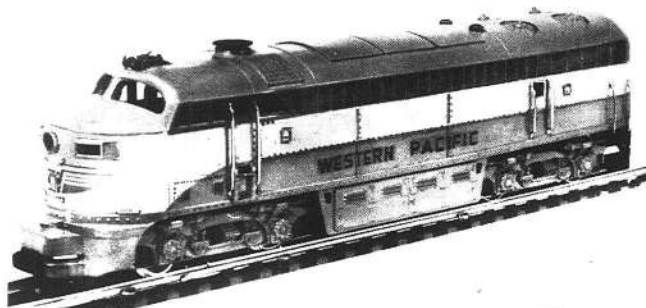
**MOVO**

VIA S. SPIRITO, 14 - TEL. 700.666  
MILANO

## Rivarossi

TRENI ELETTRICI IN MINIATURA  
ED ACCESSORI PER MODELLISTI

Scartamento HO = 16.5 mm.



Modello di locomotiva Diesel elettrica tipo Fairbanks-Morse, in uso sulle linee americane della Western Pacific Railways. Motore ad alto rendimento montato su sfere. Trasmissione a vite senza fine in carter racchiuso a bagno d'olio. Fabbri- cato nelle edizioni A FM (2 unità), funzionamento 6-16 Volts C.A. su tre rotaie (L. 15.000 al pubblico) ed A FM/R (1 unità) funzionamento 4-12 Volts C.C. su 2 rotaie (L. 7.000 al pubblico) ed SM FM scatola di montaggio (1 unità), funzionamento 4-12 Volts C.C. su 2 rotaie (L. 5.600 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

# MODELLISMO

RIVISTA MENSILE

ANNO X - VOL. VI - NUM. 63  
OTTOBRE 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.r.l. L. 2.000 - 6 N.r.l. L. 1.100  
ESTERO: 12 N.r.l. L. 3.000 - 6 N.r.l. 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

Avremo le Olimpiadi Mondiali di aeromodellismo? pag. 1851	
Il XVII Concorso Nazionale Modelli Volanti . . . . .	» 1852
La prima Coppa Aviomicron . . . . .	» 1863
Il Campionato Romano 1954 . . . . .	» 1860
Cronache dei Campionati Mondiali . . . . .	» 1861
La quarta Coppa Etna . . . . .	» 1864
«El Gobo», di A. Prati . . . . .	» 1866
Yacht a tre alberi, di N. Gambuli . . . . .	» 1869
Motopeschereccio d'alto mare, di Greco . . . . .	» 1871
Primi elementi per la progettazione e la realizzazione di navimodelli a motore . . . . .	» 1872
La Maserati 2.500 F.1 . . . . .	» 1875
Il telaio negli automodelli . . . . .	» 1878
Torniamo a parlare del paesaggio . . . . .	» 1880

### IN COPERTINA:

Il diesel tedesco Webra da 2,5 cc. in funzionamento al banco prova

# AVREMO LE OLIMPIADI MONDIALI DI AEROMODELLISMO?

Nello scorso numero, deprecando la scarsa partecipazione ai Campionati Mondiali di quest'anno, ed in particolar modo l'impossibilità da parte dei Paesi europei di inviare le loro squadre ai Campionati che si svolgono oltre oceano, suggerivamo l'istituzione di una nuova formula, che raggruppasse tutte le categorie di modelli in un'unica manifestazione, da organizzare a turno fra le varie nazioni che desiderano di farlo.

Ora sembra che non siamo i soli a desiderare questa innovazione.

La desiderano infatti gli Americani, che hanno già denominato i Campionati Mondiali da loro organizzati « Olimpiadi Mondiali Aeromodellistiche »; e « Model Aviation », organo ufficiale dell'Academy of Model Aeronautics, A.M.A., in un suo articolo, dedica particolarmente attenzione a questo argomento.

La desiderano molti inglesi, dei quali si rende interprete « Aeromodeller », che rilancia la vecchia idea, già da essa formulata quattro anni fa, di raggruppare tutte le categorie di modelli in un unico avvenimento, a somiglianza delle Olimpiadi di atletica; mettendone in risalto i numerosi vantaggi, economici e propagandistici, già da noi elencati.

Purtroppo la S.M.A.E., cioè l'organo che dirige l'aeromodellismo inglese, era inizialmente ostile a questo cambiamento; ma già « Aeromodeller » la ha invitata

a rivedere queste sua opposizione, ed a presentare invece alla F.A.I. una proposta in merito.

Infine è logico che questa innovazione sia desiderata da quasi tutti i paesi europei, che quest'anno sono dovuti rimanere a guardare i Campionati Mondiali, e che non hanno certo prospettive migliori per l'anno prossimo.

Da parte nostra possiamo dire che i dirigenti dell'aeromodellismo italiano, in via ufficiosa, ci hanno manifestato il loro parere favorevole all'innovazione. Quindi quasi tutti d'accordo!

Non rimane pertanto che prendere l'iniziativa. E' probabile che alla prossima conferenza della F.A.I. qualche paese, America, Inghilterra od altri, lo faccia senz'altro. Ma se nessuno volesse compiere il primo passo, confidiamo che sarà il nostro rappresentante a farlo, nell'interesse dell'aeromodellismo nazionale e mondiale; poichè altrimenti il prossimo anno tutte le gara internazionali si limiteranno al Campionato dei Veleggiatori, perchè quello dei Motomodelli avrà una partecipazione sì e no uguale a quella di quest'anno, e la Coppa Wakefield, in Australia, sarà disputata tra i padroni di casa, i neozelandesi, e forse gli statunitensi.

Riteniamo che tutti saranno d'accordo nell'evitare questo stato di cose.

\*\*\*



Giotto Mazzolini presenta il suo modello radiocomandato vincitore del Concorso Nazionale

# IL XVII CONCORSO NAZIONALE MODELLI VOLANTI

*A Boscarol, Pietralunga, Bacchi, Cova, Monti e Zappata i titoli nazionali.  
L'Aero Club di Milano si aggiudica di misura il primato a squadre*

dal nostro inviato **LORIS KANNEWORFF**

Anche il XVII Concorso Nazionale è passato! I modelli dormono nei cassoni riposti nelle soffitte o sopra gli armadi; gli aeromodellisti discutono intorno alle loro baldanzose speranze deluse, ed a quei pochi secondi che sarebbero bastati per...; e solo pochi possono godere la gioia dell'affermazione raggiunta. D'altra parte è inevitabile che sia così, perchè su tanti uno solo può vincere, ed agli altri non resta che discutere sui se e sui ma, e fare propositi di rivincita per l'anno successivo. Ma proprio qui è il lato bello delle competizioni sportive: nel fatto che sia le vittorie che le sconfitte devono servire solamente di sprone per l'attività futura.

E' per questo che ai vincitori diciamo: perseverate; mentre a tutti gli altri rivolgiamo un'esortazione: aumentate i vostri sforzi e vedrete che raggiungerete il successo. Con la volontà si arriva a tutto!

Se vogliamo esaminare i risultati di questo Concorso Nazionale dobbiamo riconoscere che i nuovi Campioni si sono meritata la vittoria. Indubbiamente la fortuna ha influito su questa come su tutte le gare di aeromodellismo; ma se molti che avevano titoli più che sufficienti per aspirare al primato sono rimasti vittime dei capricci della Dea bendata, ciò non toglie alcun merito ai risultati dei vincitori. Si sa, le gare di aeromodellismo sono così: non sempre

vince il migliore in senso assoluto, ma indubbiamente, specialmente ora che si fanno cinque lanci, il vincitore deve appartenere ad una ben ristretta cerchia di elementi veramente in gamba. E pertanto alla sua affermazione devono essere resi tutti gli onori che merita.

Un giudizio complessivo sull'organizzazione delle gare non può essere che buono. L'alloggio gratuito presso il Comando della I Z.A.T., ed i pasti consumati a prezzo modico presso le mense militari, hanno permesso ai concorrenti di mantenere nei limiti più bassi le spese di soggiorno. I mezzi di trasporto hanno funzionato egregiamente. L'organizzazione sul campo (l'aeroporto d'Bresso che gli aeromodellisti ormai ben conoscono) è stata fatta in grande stile, con transenne, altoparlanti, quattro o cinque commissioni, fra cui venivano suddivisi i modelli da lanciare, con rotazione fra un lancio e l'altro; ma tutti gli sforzi dell'instancabile ingegner Fradetti non sono riusciti ad eliminare qualche manchevolezza.

Per esempio è stato difettoso il servizio di cronometraggio, la qual cosa è stata del resto riconosciuta dagli stessi organizzatori che, dopo la prima giornata, hanno eliminato un cronometrista che più degli altri aveva combinato pasticci a causa della vista difettosa, oppure per essersi lasciato influenzare sul tempo di cronometraggio dai concorrenti o da

terzi, ed altre bazzecole, che possono falsare sensibilmente i risultati di una gara.

Un'altra pecca di organizzazione si è rivelata nella misurazione dei cavi. Infatti erano state stabilite quattro basi per le varie commissioni; senonchè l'ultima anzichè di 50 metri è risultata di circa 48, cosicchè tutti gli aeromodellisti che inizialmente sono stati assegnati alla quinta commissione, sono stati costretti a tagliare il loro cavo, e nella maggior parte dei casi, anche dopo essere passati alle altre commissioni, hanno dovuto fare tutta la gara con questo handicap, abbastanza sensibile se si considera che due metri di cavo in meno significano circa sei secondi in meno per lancio, e trenta secondi complessivi contano qualcosa nella classifica generale.

Vi sarebbe da ridere anche sul controllo delle matasse dei modelli ad elastico; ma questo è più che altro colpa della formula balorda. I modelli venivano pesati a vuoto alla punzonatura, e poi prima di ogni lancio in ordine di volo; naturalmente la differenza fra i due pesi non doveva risultare superiore ad ottanta grammi, ma bastava un po' di vento perchè le lancette della bilancia oscillassero con un'ampiezza di venti grammi o più, rendendo impossibile un controllo esatto.

Ultima deficienza che abbiamo riscontrato è stata nella premiazione che, non sappiamo perchè, è stata effettuata in



Due campioni concittadini: a sinistra Pietralunga; a destra Bacchi

una stanzetta dell'aeroporto, dove tutti gli aeromodellisti sono rimasti stipati come acciughe, mentre subito dopo si è passati all'attigua ed ampia sala mensa per il rinfresco, nella quale la premiazione avrebbe potuto avere una sede assai più degna e comoda.

Comunque, come già detto, nel complesso l'organizzazione è stata senz'altro buona, e di ciò vada merito a tutti i funzionari dell'Aero Club di Milano e aeromodellisti milanesi che hanno collaborato alla riuscita della manifestazione, e soprattutto al loro coordinatore ingegner Frachetti.

Ed ora passiamo alla cronaca.

La giornata di mercoledì 22 è dedicata alla recezione dei concorrenti, al controllo delle iscrizioni, etc.

Il giorno successivo sveglia alle 5,30. Alle 6,30 si parte con gli appositi automezzi per il campo. Strano a dirsi, viste le precedenti gare a Milano, il tempo è ottimo; la temperatura, di mattina presto, è piuttosto freddina, ma poi il sole riscalderà l'aria, e ne risulterà veramente una bella giornata, senza caldo soffocante e con solo una leggera brezza, non dannosa per i modelli.

Sul campo stesso viene effettuata la punzonatura dei modelli, dopo di che, alle 9,30, si aprono i lanci. Nella mattinata saranno effettuati tre lanci per i Senior e gli Junior, che per questi ultimi concluderanno la gara, con durata di un'ora ciascuno, ed un quarto d'ora di intervallo fra l'uno e l'altro. I concorrenti vengono suddivisi fra cinque commissioni, e si sposteranno a rotazione fra di esse per ogni lancio. Così la gara si svolge regolarmente, senza affollamenti e senza discussioni. Unica eccezione le proteste sulla lunghezza dei cavi, a proposito della quale abbiamo già parlato.

Le termiche della giornata non sono state molto forti né numerose, tant'è vero che nessun modello è andato perduto, in grazia anche dell'ottimo servizio recuperi espletato da due jeep e da diversi motociclisti dell'Aeronautica, coadiuvati da numerosi boy scouts. Presenti anche numerose discendenze, per cui la fortuna ha influito sensibilmente sui

risultati della gara, favorendo alcuni concorrenti e danneggiandone altri.

Nel primo lancio si sono messi in luce con lanci pieni Varetto di Torino, Cobelli di Verona, Cerutti di Genova, Malfanti di Piacenza ed altri. Al contrario altri, che poi occuperanno i primi posti della classifica, sono stati danneggiati in questo lancio dalle discendenze; così Boscarol di Monfalcone, che segna 1'32" 4/10, Ranocchia di Roma con 1'27" 8/10; Bellentani di Modena con 1'30" e Canevari di Voghera con 1'15".

Nel secondo lancio invece Boscarol, Ranocchia e Canevari fanno il pieno, mentre Bellentani si accontenta di un 2'15" 5/10. Cobelli bisca il pieno del primo lancio, e si installa momentaneamente in testa alla classifica, seguito da Malfanti, che ha segnato 2'39" 3/10 e da Varetto, che ha volato per 2'23" 7/10.

Nel terzo lancio ancora pieni di Boscarol e Ranocchia, imitati da Bellentani e dal milanese De Carlini, che nei primi due lanci ha già dimostrato le ottime doti del suo modello, segnando con regolarità perfetta 2'31" 6/10 e 2'33" 3/10. Varetto invece peggiora la propria posizione con un lancio di 1' 24" 3/10, come pure Cobelli, che compie un misero volotto di soli 36", allontanandosi decisamente dalle prime posizioni. Canevari invece si è avvicinato al massimo, con un buon 2'54" 6/10, mentre Malfanti si è limitato a 2'15". Un altro pieno è segnato da Paganelli di Forlì, che ha compiuto finora tutti buoni lanci.

Alle ore 13 i lanci vengono sospesi per il pranzo, che viene consumato presso la mensa dell'aeroporto. Risulta momentaneamente in testa De Carlini con 8'04" 9/10, seguito da Malfanti con 7'54" 3/10, da Paganelli con 7'36" 5/10, da Cerutti con 7'32" 9/10, da Boscarol con 7'32" 4/10 e da Ranocchia con 7'27" 8/10. Gli altri sono un po' distanziati.

Il quarto lancio si apre alle ore 15. La temperatura è aumentata e continua il gioco alterno delle ascendenze e discendenze. Infatti mentre Boscarol e Ranocchia segnano altri due pieni, De Carlini deve accontentarsi di un 1'48". Quanto a Malfanti, Paganelli e Cerutti compiono tre pessimi lanci, rispettivamente di 56" 6/10, 51" 5/10 e 1'00"

7/10. Balza così in testa alla classifica Boscarol con 10'32" 4/10, seguito da Ranocchia con 10'27" 8/10 e da De Carlini con 9'52" 9/10. La lotta per la vittoria è ormai ristretta fra questi tre nominativi, in quanto gli altri sono nettamente staccati.

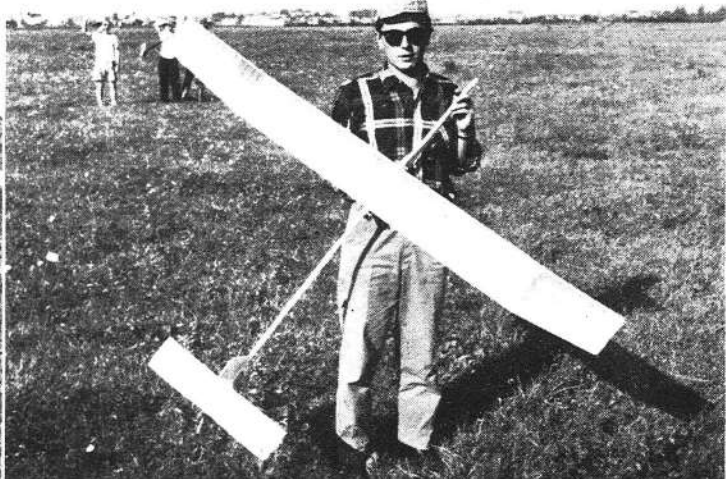
All'ultimo lancio Boscarol, il cui modello si è dimostrato sensibilissimo alle ascendenze, afferra una forte termica e compie un volo spettacolare, raggiungendo una forte quota, ma sempre sopra il campo. Dopo un buon tempo l'antitermica richiama il modello a terra. La vittoria per Boscarol è assicurata ed i monfalconesi esultano. A questo punto lancia Ranocchia, ed anche il suo modello prende un'ascendenza, ma assai più leggera; segnerebbe anch'esso il pieno, se non che a 2'44" urta contro la cima di un albero ai margini del campo e precipita a terra. Comunque non poteva conquistare la vittoria, ed il tempo segnato è sufficiente ad assicurare al giovane aeromodellista romano il secondo posto, che non può essere ormai insidiato dal pieno segnato da De Carlini, che si deve accontentare di classificarsi terzo.

Molti aeromodellisti di indubbia capacità e dotati di ottimi modelli, hanno fornito delle prestazioni molto al di sotto delle loro possibilità, e ciò nella maggior parte dei casi a causa delle sfortuna che li ha fatti incappare in ripetute discendenze. E' questo il caso di Nironi, di Reggio Emilia, che dopo il brillante quarto posto conquistato ai Campionati Mondiali, si è dovuto accontentare di classificarsi diciottesimo; di Andreani di Roma, finito ventiduesimo; di Jotti di Reggio Emilia, anch'egli componente della squadra italiana in Danimarca, e terminato nientemeno che trentunesimo; e così per molti altri.

La gara juniores, chiusa nella mattinata, ha visto vincitore il modello del romano Cova, già affermatosi alla Coppa Rossi e terzo classificato alla Arno (il cui disegno è stato pubblicato sul n. 59 di Modellismo), che ha segnato due pieni ed un 1'10". Secondo è Micoli di Forlì e terzo Fini di Bologna.

Si chiude così la prima giornata del XVII Concorso Nazionale.

Il giorno successivo gara dei modelli ad elastico, con lo stesso programma.



A sinistra: Piccini di Monfalcone con i veleggiatori di Licen (a sinistra) e Boscarol. A destra: Bellentani di Modena presenta il modello quarto classificato



Le condizioni atmosferiche sono più o meno uguali a quelle del giorno precedente: cielo sereno, vento leggero, termiche e discendenze. Naturalmente grande abbondanza di tempi pieni, dato che il limite di 3' è indubbiamente troppo basso per questa categoria.

Nel primo lancio si mettono subito in luce Pietralunga e Prandini di Reggio Emilia, Kannevorff di Roma, Callegari di Voghera, Mazzini di Novara, ed altri che segnano tempi pieni. Altri concorrenti ben quotati restano leggermente al di sotto, come Sadorin con 2'50"; Pelegi che, a causa della prematura apertura dell'antitermica, segna 2'47" 3/10; Garli con 2'49" 2/10, Fea con 2'41" 8/10, Scardicchio con 2'58" 6/10, Murari con 2'40" 3/10 ed altri.

Nel secondo lancio naturalmente le termiche si fanno più sensibili, ed i lanci pieni aumentano; fra i concorrenti nominati solo Garli, Callegari, Scardicchio e Murari restano al di sotto dei fatidici tre minuti.

Nel terzo lancio ancora pieni a ripetizione per opera di Pietralunga, Kannevorff, Sadorin, Pelegi, Garli, Callegari, Mazzini, Piccini, Alinari ed altri. Prandini invece, a causa di una raffica di vento, parte con una stretta virata a sinistra, che gli fa perdere la maggior parte della scarica, e segna solo 1'57".

Molto al di sotto delle loro possibilità restano anche Fea, Scardicchio, Murari, Noceti ed altri quotati elasticisti, i cui modelli non risultano perfettamente a punto.

Al momento della sospensione per il pranzo risultano a punteggio pieno solo Pietralunga, Kannevorff e Mazzini, seguiti da vicino da Sadorin e Pelegi; ma la lotta per il primato sembra ristretta ai primi tre, in quanto appare evidente come in questa categoria basta un lancio inferiore al massimo per pregiudicare le possibilità di vittoria.

Nel frattempo si è chiusa la gara Junior, disputata su tre lanci, che ha visto vincitore Monti di Bologna, seguito da Buglione di Torino e da Trellancia di Milano.

Alle ore 15 puntualmente si apre il quarto lancio. Fra i componenti il terzetto di testa il solo Pietralunga riesce a segnare il pieno; infatti il modello di Kannevorff scampana in planata e segna solo 2'56" 5/10, pregiudicando le sue possibilità di vittoria per soli tre secondi e mezzo; Mazzini poi si limita ad un volo di soli 2'14" 6/10, rimanendo definitivamente tagliato fuori. Invece Sadorin e Garli segnano due pieni, mentre Pelegi, con 2'49" 2/10, rimane poco al di sotto.

Al quinto lancio Kannevorff raggiun-

ge il pieno. Subito dopo lancia Pietralunga, il cui volo viene naturalmente seguito con la massima attenzione; ma egli, con un altro sicuro pieno, taglia corto ad ogni incertezza, aggiudicandosi il titolo di Campione Italiano.

Kannevorff rimane al secondo posto, seguito da Sadorin, Pelegi, Garli, Callegari, Mazzini, Piccini, Prandini, Alinari e Canestrelli, i quali hanno tutti compiuto il quinto lancio pieno.

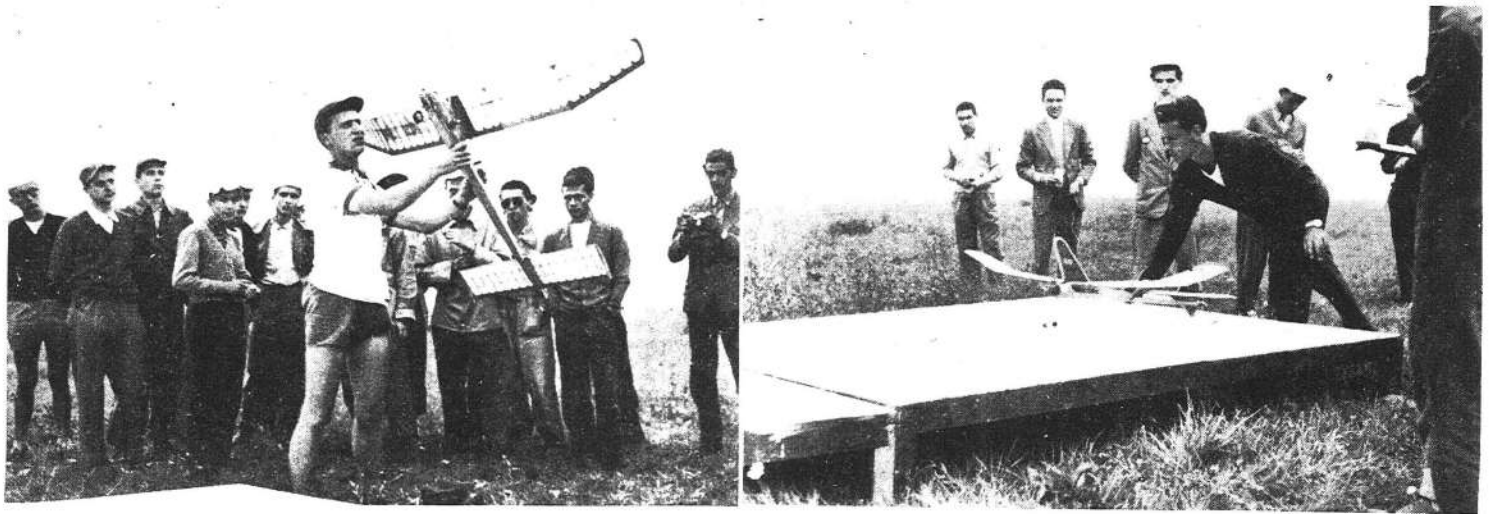
Così anche in questa gara, malgrado le previsioni, non c'è stato bisogno di spareggio. Qualche cosa di simile però c'è ugualmente, in quanto l'ingegner Zerbini, presidente dell'Aero Club d'Italia, che nel pomeriggio è intervenuto alla gara, rivolgendo parole di saluto agli aeromodellisti, mette in palio una medaglia d'oro, da assegnarsi a quello fra i sei migliori modelli in campo che compirà il volo di maggior durata; per gli altri cinque vengono offerte altrettante medaglie d'argento.

Così dopo la chiusura della gara Pietralunga, Kannevorff, Sadorin, Pelegi, Garli e Mazzini vengono chiamati a disputare questo lancio, che si svolge con le norme degli spareggi, e cioè lancio contemporaneo entro un limite di quattro minuti e cronometraggio fino al termine del volo.

Vincitore risulta Mazzini che, dopo



In alto a sinistra: un decollo di Pelegi. A destra: il modello di Sadorin aveva un decollo a schizzo ed una salita rapidissima. In basso a sinistra: Soncini carica il suo bel modello, che però non ha avuto fortuna. A destra: tutta la squadra triestina assiste Della Pietra che carica il suo junior



aver rotto la matassa del modello principale, riesce a lanciare in tempo la riserva, e ad afferrare una benigna termica, segnando 4'50". Secondo risulta Sadorin con 3'43" 8/10, terzo Pelegi con 3'35", quarto Pietralunga con 3'26" e quinto Garli con 3'14" 4/10. Kannevorff è rimasto tagliato fuori per uno strano incidente avvenuto quando il modello era già in piena salita, per cui, senza che sia stato possibile appurare l'esatta causa, l'elica si è aperta in due pezzi, ed il tappo è andato a finire in fondo alla fusoliera. Da notare che si trattava dello stesso modello, leggermente modificato, che aveva volato tutto lo scorso anno, con una potenza superiore, senza il minimo incidente.

Così si chiude anche questa seconda giornata di gare.

A questo punto, fatta una classifica provvisoria fra le squadre, risulta prima Roma con 4 punti, seguita da Milano con 6 punti e da Monfalcone con 9 punti. La lotta per il primato sembra ristretta a questi tre Aero Club, e pertanto i rispettivi modelli saranno tenuti ben d'occhio.

Sabato 25 sono di scena i Motomodelli. Questa volta le condizioni atmosferiche sono cambiate: il cielo è nebbioso, e per tutta la giornata non riuscirà a schiarirsi; anzi nel pomeriggio aumenterà la nuvolosità finché, proprio appena finiti

i lanci, non si metterà a piovere (vero segno di simpatia da parte di Giove Pluvio per il XVII Concorso Nazionale). Naturalmente le termiche scarseggiano assai, ma in compenso anche le discese sono meno numerose. I modelli dimostrano una buona preparazione, e le scassature sono relativamente poche, se confrontate con quelle di altre gare.

Nel primo lancio molti modelli segnano il pieno, dimostrando che anche senza termiche un buon modello riesce facilmente a raggiungere i 3'. Merito di Bacchi e Baracchi di Reggio Emilia, Prati di Bologna, Padovano di Torino, Tessonni di Parma ed altri. Abbastanza bene anche Vidossich di Milano, che con un ennesimo modello a forte superficie ad elica ripiegabile, segna 2'44". Gardenghi di Ferrara segna 2'04", Castiglioni di Milano 2'03" 2/10, Cavaterra di Roma, che presenta il suo ultimo « cimiero », 2'05", e Pecorari di Monfalcone 2'18" 6/10.

Nel secondo lancio bissano i pieni Bacchi, Prati e Padovano, mentre Baracchi si accontenta di un 2'54". Anche Gardenghi raggiunge i 3', mentre Castiglioni segna 2'34" 7/10, Tessonni 2'00" 9/10, Cavaterra 2'24", Vidossich 2'11" 1/10 e Pecorari 2'47" 5/10.

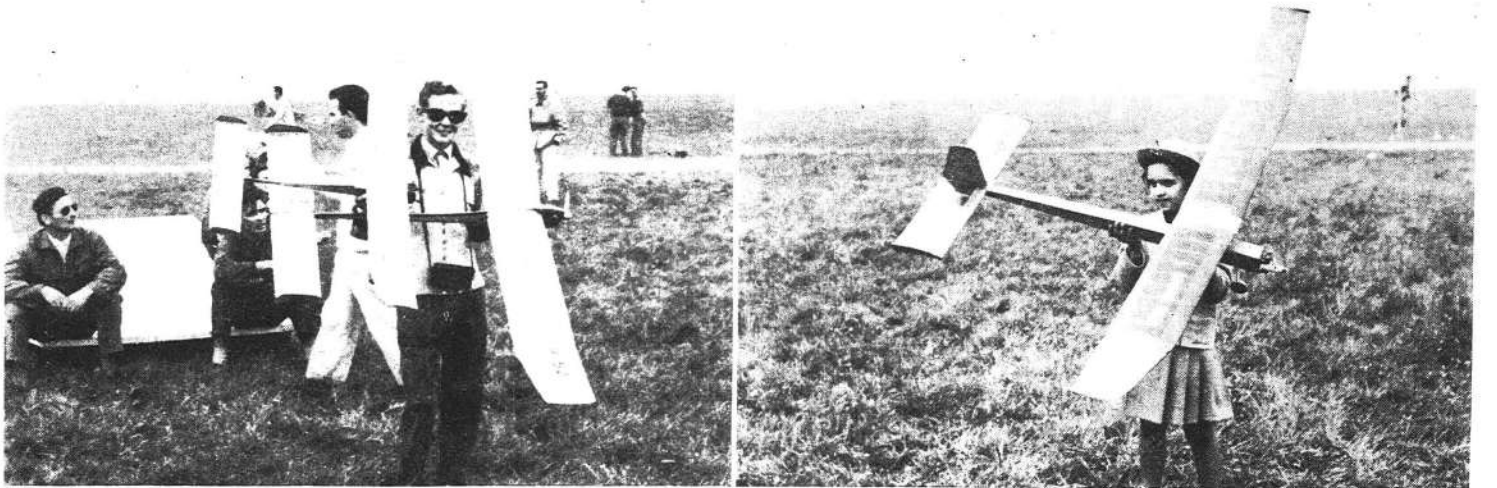
Nel terzo lancio pieni di Bacchi, Baracchi, Castiglioni e Cavaterra; Prati segna 2'30" 2/10, Padovano 2'09" 5/10, Gardenghi 2'50" 6/10, Tessonni 2'17" 8/10,

Pecorari 2'48", mentre Vidossich prende una forte discesa e segna solo 1'32" 5/10.

Fatta la situazione nell'intervallo risulta in testa Bacchi che, con l'ultima versione del suo ben noto modello, è l'unico ad aver segnato tre pieni. Segue Baracchi con 8'54", unico diesel (G 23) fra tutti i G 20 montati su tutti i migliori motomodelli; poi Prati con 8'30" 2/10, quindi Padovano con 8'09" 5/10, Gardenghi con 7'54" 6/10, Pecorari con 7'54" 1/10, Castiglioni con 7'37" 9/10, Cavaterra con 7'29", Tessonni con 7'18" 7/10 e Vidossich con 6'27" 6/10.

Come si vede la situazione non è ancora ben delineata. Infatti se per la vittoria individuale sembra certa la candidatura di Bacchi, date le veramente meravigliose doti di salita, planata e sicurezza messe in luce dal suo modello, per il primato a squadre nulla vi è ancora di deciso. Pecorari, Castiglioni (che dopo un primo lancio non troppo brillante si è ripreso, ed ha sostituito Vidossich nel ruolo di numero uno della squadra milanese) e Cavaterra si seguono a ruota, ed i distacchi non sono sufficienti a colmare le distanze già esistenti. Si attendono quindi con ansia i lanci successivi.

Nel quarto lancio ancora pieni di Bacchi, Baracchi, Padovano, Gardenghi e Castiglioni, mentre Prati segna 2'50" 4/10,



In alto: i due contendenti: a sinistra il milanese Castiglioni, a destra il romano Cavaterra. In basso a sinistra: Cavazzoni, di Reggio Emilia, presenta il motomodello di Bacchi ed il suo junior, da esso derivato. A destra: la figlia minore di Sadorin con il modello di Vidossich



Dall'alto in basso: Padovano con il suo ultimo «Tiger». Callegari, di Voghera, presenta il suo rifinitissimo PAA-Load. Piccini con il suo PAA-Load

Cavaterra 2'37" e Vidossich 2'40". Pecorari offre una scarsa prestazione segnando 1'25" 8/10, il ch e toglie ogni speranza alla squadra di Monfalcone. Rimangono quindi in lizza solo Roma e Milano.

A questo punto   ancora in testa Bacchi con 12'; seguono Baracchi con 11'54", Prati con 11'20" 6/10, Padovano con 11'09" 5/10, Gardenghi con 10'54" 6/10, Castiglioni con 10'37" 6/10 e Cavaterra con 10'06". Come si vede la classifica dei primi posti   immutata, salvo la sparizione di Pecorari, e Cavaterra segue sempre Castiglioni. Ormai   chiaro che il milanese finir  avanti al romano, ma se quest'ultimo riesce a piazzarsi subito dopo, la squadra romana, contando in precedenza su due punti di vantaggio, ha vinto. Si tratta di vedere se vi sar  qualcuno che riuscir  a classificarsi in mezzo ai due.

Cos  si apre il quinto lancio. Naturalmente ancora pieno di Bacchi, che conferma la sua indiscutibile superiorit . Lo imitano Prati, Padovano e Vidossich, il quale per  ormai ha pregiudicato le sue possibilit . Baracchi con 2'35" 2/10 e Gardenghi con 2'19" 4/10 si assicurano rispettivamente il secondo ed il quinto posto. Come si vede classifica ancora immutata per quanto riguarda i primi cinque posti. Quanto ai due contendenti Castiglioni e Cavaterra, essi segnano tempi quasi uguali, cio  2'32" 8/10 e 2'31" 4/10. Quindi Castiglioni risulta classificato al sesto posto, e Cavaterra sembra ancora seguirlo a ruota, per cui per un momento la squadra romana si illude di aver raggiunto la vittoria, quando, come una doccia fredda, la raggiunge la notizia che Tessoni, che era stato dimenticato, ma che negli ultimi due lanci aveva segnato 2'45" 4/10 e 3', si era classificato al settimo posto dietro Castiglioni, superando Cavaterra, che era rimasto ottavo.

Cos  le due squadre risultavano alla pari con dodici punti ciascuna; per cui si doveva applicare la norma del Regolamento che prescrive che in caso di parit  si determina la classifica tenendo conto dei tempi ottenuti da tutti i componenti la squadra, norma che dava la vittoria alla squadra di Milano, il cui punteggio complessivo risultava superiore di circa duecento secondi a quello dei romani.

Cos , con l'annuncio della vittoria dell'Aero Club di Milano, si chiudeva la terza giornata di gare. Nella categoria Junior la vittoria di squadra   andata all'Aero Club di Bologna, mentre l'Aero Club di Roma si classificava anche qui al secondo posto.

Domenica 25 ultimo atto di nuovo col sole. Sono di scena i PAA-Load, i Radiocomandi e gli Elicotteri. Incominciano i primi, per i quali   riservato lo spazio di tempo fra le 9 e le 11, entro il quale essi devono compiere tre lanci.

Fra i primi a lanciare   il torinese Fea, che si mette subito in luce con un ottimo 4'55", aiutato da una termica benevola. Un altro buon tempo   segnato da Cellini, con 2'59" 2/10, seguito da Lustrati con 2'09" 2/10, da Gardenghi con 2'03" e da Prati con 1'59" 8/10.

Nel secondo lancio Fea, con un buon lancio di 2'42", conferma le buone doti del suo modello, ponendo una seria ipoteca sulla vittoria. Cellini invece sem-

bra pregiudicare le sue possibilit  con un modesto lancio di 1'18". Al contrario Lustrati si mette in luce con un buon 3'03" 3/10, mentre Prati si accontenta di 1'45" 2/10. Gardenghi con un volo di 1'15" 8/10, che sar  poi seguito da un lancio nullo, precipita verso gli strati bassi della classifica.

Nel terzo lancio Fea vola per 2'03" 2/10 e Lustrati 2'38" 9/10, e sembrano destinati ad occupare i primi due posti della classifica, quando Cellini incappa in una forte termica, e riesce a segnare un massimo di 6', che gli dona la vittoria ed il cospicuo premio di L. 60.000. Anche Prati riesce a prendere una termica ed a compiere un volo di 4'04" 7/10, con il quale si avvicina di molto a Lustrati, rimanendo inferiore di soli due secondi.

Cos  si chiude anche questa gara, alla quale sar  bene dedicare alcune righe di commento, trattandosi di una categoria completamente nuova in Italia. Dal lato tecnico non ci sembra che la formula presenti molti aspetti interessanti, e questa   stata l'opinione di quasi tutti gli aeromodellisti presenti. Solamente i cospicui premi offerti dalla Pan American Airways sono riusciti a richiamare un certo numero di concorrenti, ed in molti casi si sono notati i segni di una preparazione affrettata (ali e impennaggi di vecchi modelli, centraggio imperfetto, etc.). I modelli di Fea e di Lustrati ci sono sembrati i migliori, sia come concezione che come messa a punto; il modello di Cellini per  aveva il pregio di essere il pi  leggero in campo (quasi tutti gli altri superavano il peso minimo di due etti o gi  di li), ma non era a punto come centraggio, e solo l'aiuto della termica gli ha dato la vittoria. A questo proposito bisogna notare che il limite massimo di 6'   altissimo, e dovrebbe essere dimezzato, in quanto altrimenti basta una forte termica per vincere la gara, che per di pi    stata disputata su tre soli lanci. Quanto ai motori, malgrado che il Regolamento ammettesse l'uso di motori di cilindrata fino a 3,19 cc., la maggior parte dei modelli montavano il G 20, con l'eccezione di due soli Mc Coy 19.

Prima che inizino i voli dei Radiocomandi assistiamo ad uno spettacolo insolito. Poich  il Sindaco di Milano aveva offerto una medaglia per l'aeromodellista il cui modello avesse compiuto la maggior durata complessiva di volo, e poich  sia Pietralunga che Bacchi avevano vinto le rispettive categorie a punteggio pieno,   stato deciso di effettuare un lancio di spareggio fra l'elastico ed il motomodello. Contemporaneamente doveva lanciare anche l'elicottero di Pelegi, al quale per  si rompe il gancio di attacco della matassa, per cui rimane escluso (ed inoltre, essendo l'unico elicottero presente sul campo, l'intera categoria va all'aria).

Pietralunga e Bacchi lanciano contemporaneamente, ma mentre il motomodello compie la sua planata normale, anzi forse danneggiata pure da una leggera discendenza, e segna 3'04", l'elastico incappa in una termica, e pur scampanando segna 4'01, facendo assegnare al suo proprietario la medaglia in palio, fra gli alti osanna di tutti gli elasticisti presenti in campo.

Entrano ora in scena i Radiocomandi,



che sono stati ingiustamente sacrificati, in quanto costretti a lanciare entro il breve spazio di un'ora e mezza circa. Sarebbe bene dare maggiore importanza a questa categoria, che riveste particolare interesse, e che ha suscitato grande entusiasmo fra il pubblico presente.

I modelli non sono molti: la coppia Capecchi-Ferrari di Genova presenta tre modelli: uno piccolino ad ala bassa, con motore Elfin 1,49 ad un solo comando; un altro con motore tedesco BMW da 2,5 a tre comandi, cioè direzionale, piano di quota e comando motore, ottenuto per mezzo della regolazione dell'aria; ed infine il solito vecchio modello con motore D 2, già affermatosi in precedenti gare. Vi è poi Pelegi, con il solito modello con G 20, al quale è stata fatta l'installazione per tre comandi; ma, per mancanza di messa a punto, verrà lanciato con il solo comando del direzionale. Mazzolini di Roma presenta il suo modellone con motore E.D. 2,46, il cui disegno è stato pubblicato su «Modellismo» n. 58, di ottima estetica e perfetta messa a punto, ma senza grandi pretese, date le forti dimensioni rispetto alla potenza del motore. Vi è infine la coppia Frilici-Oliva di Viterbo, che presenta un altro grande modello con E. D. 2,46, ma che lamenta un difettoso funzionamento dell'impianto radio.

Vi sarebbe stato anche Vargiù, di Asti, se nelle prime ore della mattinata non avesse irrimediabilmente scassato in atterraggio, dopo un magnifico volo, il suo bel modello a tre comandi.

I lanci vengono aperti da Pelegi, che compie buone acrobazie; viti, looping dritti e d'ala, etc., ma lascia allontanare troppo il modello e, anche se la radio

funziona egregiamente, trova difficoltà a farlo rientrare in campo, tanto più che il modello ha preso una forte termica, mentre il motore funziona a pieno regime. Finalmente riesce ad avvicinarsi, ma, proprio a questo punto, l'antitermica, che Pelegi usa come rimedio estremo in caso di uscita fuori portata del comando, funziona anticipatamente, e, agendo sul direzionale, mette il modello in vite, cosicché esso si danneggia irrimediabilmente.

Lanciano quindi Capecchi-Ferrari con il vecchio modello col D 2, che esegue pure ottimamente tutte le acrobazie possibili con il comando unico, però anch'esso si allontana di parecchio, e per giunta ad un certo punto, probabilmente per una dimenticanza nel fermo del relativo sportello, perde le batterie in volo, e naturalmente la radio non funziona più, cosicché il modello finisce per atterrare fuori campo.

E' quindi il turno di Oliva, ma la radio non funziona, ed il modello si limita a compiere due ampi giri sul campo.

Lancia quindi Mazzolini, e il suo modello compie regolarmente tutte le acrobazie, meno il looping dritto, reso impossibile dalla scarsa potenza del motore; dimostra però il perfetto funzionamento dell'impianto radio e le ottime qualità del pilota, terminando il volo con una atterraggio di precisione ad undici passi dal punto fisso. Il lancio viene assai applaudito dal pubblico.

Quindi Capecchi e Ferrari cercano di lanciare gli altri due modelli, ma mentre il BMW del modello a tre comandi non vuole saperne di andare, il modellino ad ala bassa con l'Elfin imbarca in partenza; Anche Oliva e Frilici non riescono a combinare niente di buono.

Effettua quindi il secondo lancio Mazzolini, dando un'altra dimostrazione di preparazione e di sicurezza, con un altro volo regolare e sicuro, ripetendo tutte le acrobazie e atterraggio di precisione a venti passi dal punto fisso.

Ancora applausi per il bravo aeromodellista romano, al quale la giuria, dopo lunga discussione, assegna la vittoria, riconoscendo che il suo modello, anche se aveva minori possibilità acrobatiche di altri presenti in campo, ha in compenso fornito tutte le prestazioni che poteva offrire, e ciò in virtù dell'ottima preparazione del concorrente.

Seconda è stata classificata la coppia Capecchi-Ferrari e terzo Pelegi.

Così è terminato il XVII Concorso Nazionale, che ha avuto invero una chiusura veramente indegna nell'angusta saletta in cui è stata effettuata la premiazione, che, anziché una simpatica cerimonia, è stata solamente una consegna materiale di premi. Per di più i premiati sono stati costretti a firmare immediatamente le ricevute, la qual cosa poteva essere molto più simpaticamente rimandata a cerimonia chiusa. Fortunatamente la scena veniva notata solo dai concorrenti posti in prima fila, perché quelli che stavano in fondo non vedevano un bel niente! E' intervenuto anche il Direttore per l'Italia della Pan American Airways, che ha tenuto un applaudito discorso a proposito della nuova categoria PAA-Load.

Dopo la premiazione, vi è stato un rinfresco, a base di gigantesche fette di panettone e vino frizzante, e quindi scioglimento della manifestazione.

**LORIS KANNEWORFF**



Fea e Prati presentano i loro modelli PAA-Load

# CLASSIFICHE DEL XVII CONCORSO NAZIONALE

## VELEGGIATORI SENIOR

Rank	Name	City	Points
1°	BOSCAROL Carlo	Monfalcone	812
2°	RANOCCHIA Enzo	Roma	791
3°	DE CARLINI Luigi	Milano	772
4°	BELLENTANI Franco	Modena	695
5°	VARETTO Carlo	Torino	686
6°	CANEVARI Luigi	Voghera	656
7°	COBELLI Giorgio	Verona	654
8°	CERUTTI Renato	Genova	653
9°	MALAGUTI Maurizio	Ferrara	650
10°	MALFANTI Giuseppe	Piacenza	639
11°	PAGANELLI Walter	Forlì	598
12°	VECCHIETTI Remo	Bologna	608
13°	CASADEI Romeo	Forlì	636
14°	BINELLI Luigi	Massa	589
15°	PIGNATARO Vincenzo	Milano	568
16°	MUSELLA Francesco	Napoli	567
17°	LENSI Valdemaro	Firenze	564
18°	NIRONI Paolo	Reggio Emilia	562
19°	TABELLINI Giuliano	Firenze	555
20°	ROCCO Massimiliano	Venezia	552
21°	BONI Bruno	Parma	543
22°	ANDREANI Roberto	Roma	542
23°	LIBERTINO Eugenio	Salerno	537
24°	MEDAGLIA Egidio	Varese	499
25°	TARQUINIO Giuseppe	Novara	490
26°	LICEN Aldo	Monfalcone	488
27°	ZULBERTI Luciano	Livorno	482
28°	BOTTACCINI Giorgio	Verona	438
29°	AMBROSIO Francesco	Torino	434
30°	FERLUGA Giovanni	Trieste	427
31°	JOTTI Sergio	Reggio Emilia	427
32°	TEDESCHI Enzo	Modena	398
33°	CUCUMAZZO Franco	Bari	380
34°	CAPRARA Bruno	Bologna	352
35°	SANTINI Sergio	Massa	350
36°	CANDIDO Domenico	Lecce	311
37°	APONTE Livio	Napoli	284
38°	AGAZZONE Franco	Novara	260
39°	CORAZZA Egidio	Pistoia	233
40°	CONSENSI Ferdinando	Piacenza	233
41°	PALOMBO Oronzo	Lecce	227

## ELASTICO SENIOR

Rank	Name	City	Points
1°	PIETRALUNGA Ivano	Reggio Emilia	900
2°	KANNEWORFF Loris	Roma	896
3°	SADORIN Edgardo	Milano	890
4°	PELEGI Giulio	Genova	876
5°	GARLI Luigi	Milano	863
6°	CALLEGARI Sergio	Voghera	862
7°	MAZZINI Giovanni	Novara	854
8°	PICCINI Oscar	Monfalcone	850
9°	PRANDINI Dante	Reggio Emilia	837
10°	ALINARI Alessandro	Firenze	824
11°	CANESTRELLI Antonio	Napoli	817
12°	FEA Guido	Torino	795
13°	LICEN Aldo	Monfalcone	781
14°	RICCI Luigi	Roma	779
15°	BANDIERI Alfonso	Modena	763
16°	SCARDICCHIO Vincenzo	Bari	761
17°	MURARI Bruno	Venezia	732
18°	ROSSETTI Augusto	Napoli	722
19°	CASSI Giovanni	Firenze	710
20°	NOCETI Giuseppe	Perugia	710
21°	BONI Bruno	Parma	687
22°	SQUAGLIELLA Guido	Ferrara	679
23°	BABBI Carlo	Forlì	659
24°	NEGRI Vittorio	Bologna	651
25°	PELLICCIA Giovanni	Bologna	582
26°	SONCINI Fulvio	Venezia	520
27°	MARCHINA Riccardo	Torino	513
28°	VOLANDI Carlo	Livorno	445
29°	CHINCHELLA Bruno	Trieste	425
30°	BINELLI Luigi	Massa	408
31°	TEDESCHI Enzo	Modena	389
32°	CONTI Giuseppe	Novara	286

## MOTOMODELLI SENIOR

Rank	Name	City	Points
1°	BACCHI Roberto	Reggio Emilia	900
2°	BARACCHI Giorgio	Reggio Emilia	869
3°	PRATI Amato	Bologna	860
4°	PADOVANO Eraldo	Torino	849
5°	GARDENGHI Aldo	Ferrara	794
6°	CASTIGLIONI Sergio	Milano	790
7°	TESSONI Mario	Parma	784
8°	CAVATERRA Omero	Roma	757
9°	VIDOSSICH Giorgio	Milano	727
10°	PECORARI Volveno	Monfalcone	633
11°	MONIS Paolo	Bologna	625
12°	NAPOLETANO Guido	Novara	620
13°	GRANDESSO Franco	Venezia	562
14°	BELLENTANI Franco	Modena	532
15°	GORRETI Pietro	Livorno	527
16°	PODDA	Genova	449
17°	FEDERICI Federico	Roma	436
18°	TAVONI Ivo	Modena	422
19°	PAGANELLI Walter	Forlì	422
20°	PICCINI Oscar	Monfalcone	413
21°	LINCE Egidio	Genova	380
22°	GRIFONI Franco	Firenze	347
23°	VASQUEZ Ettore	Voghera	341
24°	PRATI	Alessandria	338
25°	TORRE Salvatore	Napoli	324
26°	GALLOTTI Sergio	Forlì	245
27°	CONSENSI Luigi	Piacenza	235
28°	BENEFORTI Paolo	Pistoia	203
29°	BRUNELLI Franco	Voghera	127
30°	LIBERTINO Eugenio	Salerno	122
31°	CHINCHELLA Bruno	Trieste	111
32°	VINCI Paolo	Massa	97
33°	IAVARONE Mario	Napoli	76
34°	SANTARELLI Mario	Livorno	55
35°	BATTISTI Emilio	Novara	40



Pierino andando a scuola... cioè, pardon! Volevamo dire: Lustrati con modello e boccetta della miscela (plastica) ha conquistato il terzo posto nella gara PAA-Load, e si è beccato venticinquemila lire

### VELEGGIATORI JUNIOR

1° COVA Sergio	Roma	punti 310
2° MICOLI Pierluigi	Forlì	» 300
3° FINI Franco	Bologna	» 287
4° SIMEONI Armando	Monfalcone	» 284
5° PARACCHINI Massimo	Novara	» 278
6° ALFIERI Alessandro	Varese	» 275
7° MARTEGANI Carlo	Varese	» 259
8° CATELLA Franco	Treviso	» 255
9° PEZZINI Marine	Milano	» 253
10° TORRICELLI Gianni	Modena	» 253

### ELASTICO JUNIOR

1° MONTI Franco	Bologna	punti 331
2° BUGLIONE Garrone	Torino	» 307
3° TRELANCIA Enzo	Milano	» 304
4° PERRONE Santino	Reggio Emilia	» 297
5° BENVENUTI Mario	Firenze	» 294
6° SIMEONI Armando	Monfalcone	» 221
7° MORSELLI Cesare	Modena	» 194
8° DELLA PIETRA Gastone	Trieste	» 165
9° RICCI Mario	Roma	» 153
10° GALLI Sergio	Livorno	» 142

### MOTOMODELLI JUNIOR

1° ZAPPATA Roberto	Bologna	punti 355
2° WONDRIK Robi	Trieste	» 305
3° BARGIACCHI Franco	Roma	» 292
4° PETRUZZI ENRICO	Firenze	» 289
5° CAPUANO Giovanni	Novara	» 233
6° CAVAZZONI Francesco	Reggio Emilia	» 209
7° SACCHETTI Sergio	Modena	» 191
8° DAVINI Giorgio	Milano	» 185
9° FERRI Luigi	Torino	» 89
10° CARCHEDI Guglielmo	Alessandria	» 87

### CLASSIFICA A SQUADRE SENIOR

1° Ae. C. MILANO	punti 12
2° Ae. C. ROMA	» 12
3° Ae. C. FALCO (Monfalcone)	» 19
4° Ae. C. REGGIO EMILIA	» 20
5° Ae. C. TORINO	» 21

### CLASSIFICA A SQUADRE JUNIOR

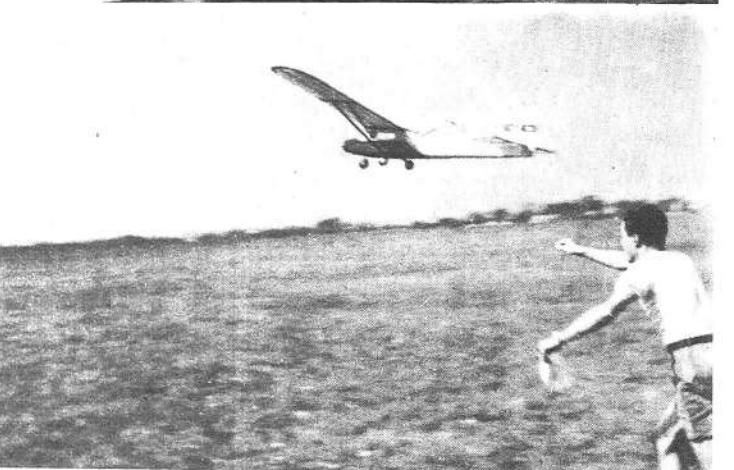
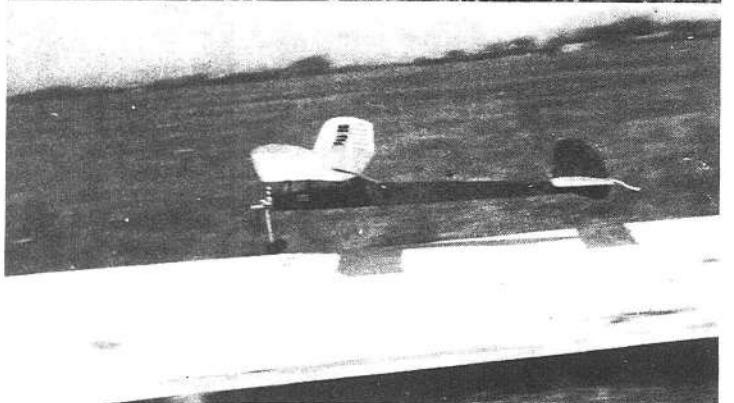
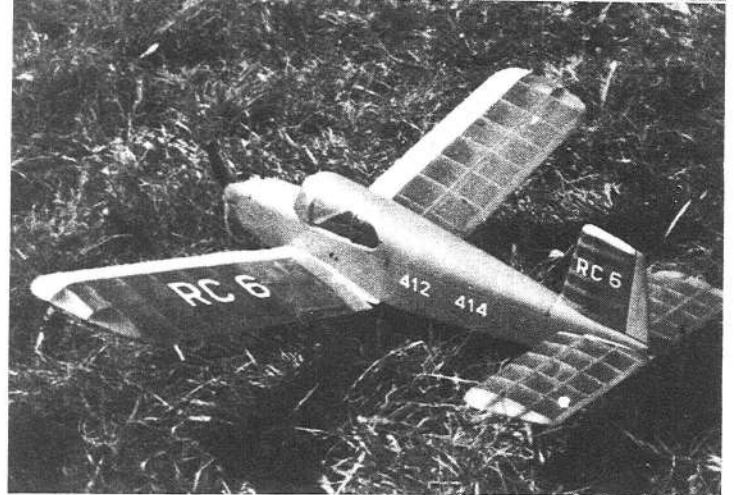
1° Ae. C. BOLOGNA	punti 973
2° Ae. C. ROMA	» 755
3° Ae. C. REGGIO EMILIA	» 753
4° Ae. C. MILANO	» 742
5° Ae. C. TRIESTE	» 699

### RADIOCOMANDATI

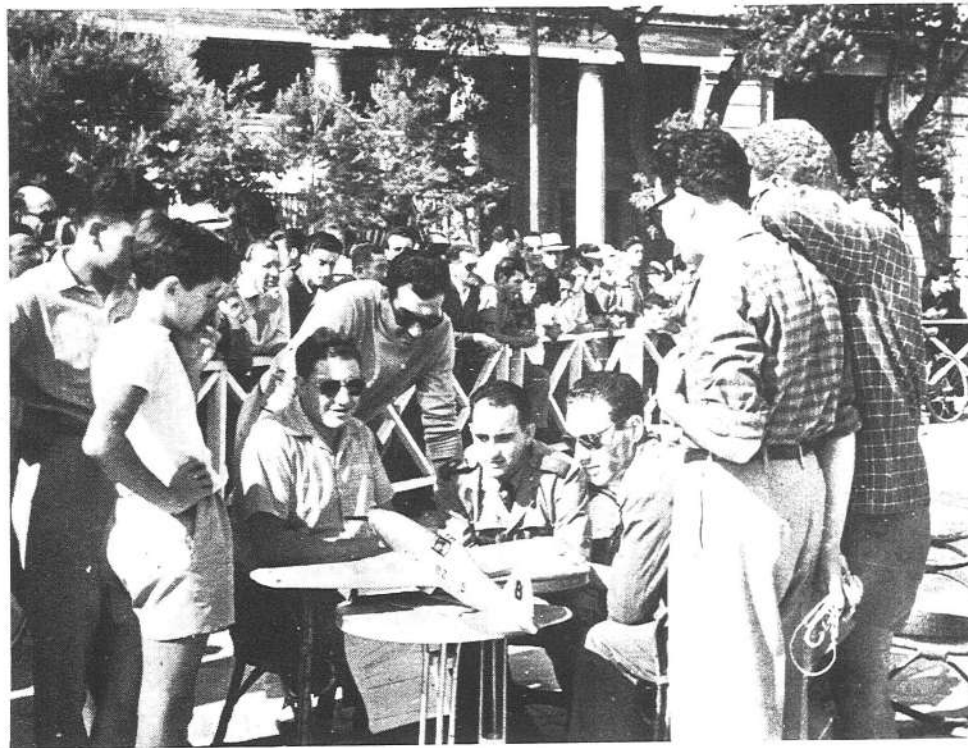
1° MAZZOLINI Giotto	Roma	punti 339
2° CAPECCHI-FERRARI	Genova	» 260
3° PELEGI Giulio	Genova	» 200

### PAA-LOAD

1° CELLINI Giovanni	Treviso	punti 617
2° FEA Guido	Torino	» 580
3° LUSTRATI Silvano	Roma	» 471
4° PRATI Amato	Bologna	» 469
5° LUSSU Gianfranco	Torino	» 310
6° TESSONI Mario	Parma	» 305
7° CALLEGARI Giorgio	Voghera	» 258
8° PICCINI Oscar	Monfalcone	» 237
9° GARDENGHI Aldo	Ferrara	» 198
10° PITTURAZZI Giulio	Milano	» 183
11° SECOMANDI Felice	Genova	» 182
12° MARCHINA Riccardo	Torino	» 92



Dall'alto in basso: Chinchella si è ripresentato sui campi di gara... ma con questo modello. Il modellino radiocomandato di Capecchi-Ferrari con motore Elfin 1,49. Decollo del PAA-Load di Fea. Lustrati lancia il radiocomando di Mazzolini



# PRIMA COPPA AVIOMICRON

## GARA DI QUALIFICAZIONE

### PESCARA 27 AGOSTO

Venerdì 27 agosto, una dozzina di Aeromodellisti, in Piazza della Rinascita in Pescara, hanno disputato la gara di qualificazione, indetta dal locale Aeroclub con la collaborazione della Ditta Aviomicon, che aveva offerto una bellissima coppa e numerosi altri premi.

Attornati da oltre tremila spettatori, di cui almeno mille simpatiche donne, (che facevano girare la testa più dei modelli) gli aeromodellisti pescaresi ed il salernitano Libertino, giunto nelle prime ore del mattino col simpatico Rosa Rosa

di Napoli, hanno fatto volare sino al tramonto, sotto il sole al mattino e la pioggerella al pomeriggio, i loro telecomandati riscuotendo numerosi applausi e ottenendo discrete scassature.

Prima dei lanci un accurato esame della giuria per l'assegnazione dei punti relativi alle qualità dei modelli, quindi prova di velocità ed infine prova di manovra.

Il P. 51 di Libertino ed il CR 32 di Silvio Ilari si sono contesi i primi punti, seguiti dall'S. 7 di Osvaldo Ilari e dai due Rondone di Michele Muzi e Roberto Ilari, da Ermani, Fornari ed altri.

Nelle prove di velocità i modelli si sono distaccati di ben poco. Le manovre acrobatiche, in base alla maggiore o minore perfezione dei decolli, atterraggi e passaggi hanno determinato la classifica dei primi nel modo seguente:

1° - LIBERTINO Eugenio - Aeroclub Salerno . . . . .	p. 287
2° - ILARI Osvaldo Aeroclub Pescara . . . . .	» 256
3° - ILARI Silvio - Aeroclub Pescara . . . . .	» 187
4° - PELLEGRINO Enzo - Aeroclub Pescara . . . . .	» 164
4° - ILARI Roberto - Aeroclub Pescara . . . . .	» 164

Motori « Supertigre », buoni materiali e lirette sono stati equamente assegnati al termine di una « cenetta » consumata da tutti in un elegante ritrovo cittadino.

E. L.



In alto: la giuria discute sull'assegnazione dei punti ad un modello presentato alla Coppa Aviomicon. Sopra: Iginio Di Pietro presenta il suo Wakefield vincitore del Campionato Romano

# IL CAMPIONATO ROMANO 1954

Domenica 5 settembre, sul campo della Marcigliana, si è svolta la terza ed ultima giornata del Campionato Romano. La gara ha raccolto un buon numero di concorrenti, molti dei quali però non avevano partecipato alle precedenti giornate, e concorrevano solo per conquistarsi un posto nella squadra romana al Concorso Nazionale, che doveva essere formata in base ai risultati della gara.

I risultati tecnici sono stati assai buoni, e molti modelli, specie della categoria Elastico, hanno superato il tempo massimo di 3', tanto che per decidere la composizione della squadra sono stati necessari dei lanci suppletivi compiuti la domenica successiva.

L'ingegner Andreani ha prevalso nella categoria Veleggiatori, seguito da Ranocchia. Ricci Luigi e Di Pietro sono finiti a pari merito nella categoria Elastico, con tre lanci pieni ciascuno, seguiti ad un solo secondo di distanza da Kanne-worff. Nei motomodelli si è affermato Cavaterra, seguito da Federici Federico, mentre Lustrati scassava il suo vecchio modello con un magnifico looping.

In base ai risultati complessivi delle tre giornate, i Campioni Romani per l'anno 1954 sono: Sergio Cova, che ha vinto la categoria Veleggiatori con un modello Junior, i cui tempi venivano moltiplicati per il coefficiente di correzione 1,2 (dimostratosi troppo elevato); Iginio Di Pietro per la categoria Elastico, il quale nelle tre giornate ha compiuto solo otto lanci, ma tutti « pieni »; e Omero Cavaterra, con il suo modello a « cimiero », per la categoria Motomodelli.

Dopo i lanci suppletivi di selezione, effettuati domenica 12, la composizione della squadra romana al Concorso Nazionale è stata così decisa: categoria Veleggiatori: Andreani e Ranocchia; categoria Elastico: Ricci Luigi e Kanne-worff; categoria Motomodelli: Cavaterra e Federici Federico; Junior: Cova, Mario Ricci e Bargiacchi, rispettivamente per le tre categorie; Radiocomandi: Cassinis e Mazzolini; Paa-Load: Lustrati.

Il Campione Romano della categoria Elastico Di Pietro è rimasto escluso, avendo avuto la sfortuna di rompere l'elica proprio il giorno della selezione suppletiva, e di non aver potuto compiere quindi i lanci.

Vedremo cosa sapranno combinare di buono i prescelti.

Ecco le classifiche finali del Campionato Romano:

#### CATEGORIA VELEGGIATORI

1° COVA Sergio . . . . .	p. 1533
2° CAVATERRA Omero . . . . .	» 1479
3° ANDREANI Roberto . . . . .	» 1470
4° FEDERICI Giovanni . . . . .	» 1419
5° LUSTRATI Silvano . . . . .	» 1323

#### CATEGORIA ELASTICO

1° DI PIETRO Iginio . . . . .	p. 1440
2° CAMILLI Angelo . . . . .	» 788

#### CATEGORIA MOTOMODELLI

1° CAVATERRA Omero . . . . .	p. 1330
2° LUSTRATI Silvano . . . . .	» 1311

# Cronache dei campionati mondiali dei Wakefield e dei motomodelli

Come avevamo promesso nello scorso numero, diamo ai nostri lettori alcuni cenni di cronaca sulle massime competizioni internazionali, che, come si sa, si sono svolte sull'aeroporto militare di Suffolk, a Long Island, dal 24 al 26 luglio, e sono state denominate dagli americani Olimpiadi Mondiali Aeromodellistiche.

Sabato 24 mattina alle 6,45 partenza dall'albergo in cui erano alloggiati i concorrenti per l'aeroporto, dove venivano consumati i pasti. Anzitutto la colazione, poi sono state fornite le istruzioni generali, e quindi si è iniziata la punzonatura dei modelli. Dopo pranzo sono stati effettuati dei voli di prova, con un vento asciutto di 25 kmh. e temperatura di circa 30°, e prima di sera molti concorrenti avevano spaccato le matasse, e due modelli si erano persi: il motomodello dell'inglese Upson, lanciato per procura dall'americano Parmenter e quello del messicano De Cosio, molto ammirato per la sua perfetta rifinitura. Mentre il primo veniva ritrovato, per il secondo non c'era niente da fare. Infatti i dintorni dell'aeroporto, a fondo sabbioso, erano coperti di cespugli, di altezza variabile da uno a tre metri, ed era un compito quasi impossibile ritrovare i modelli che uscivano fuori campo. Fortunatamente nei giorni di gara ha funzionato un servizio recuperi, espletato dai militari dell'U.S.A.A.F.

Domenica 25 gara dei Motomodelli. Alle 5,45 partenza dall'albergo, perchè la gara doveva iniziare alle 7; ma un cambiamento nella direzione del vento ha obbligato un ritardo di un'ora.

Il Campione del 1953 Dave Kneeland apre i lanci, con lo stesso modello dello scorso anno, il « Vapour Trail », e segna facilmente un « massimo ». Il suo esem-

pio è seguito da Silvio Lanfranchi, che difende i colori svizzeri, e da altri cinque concorrenti: lo statunitense Wheeley, l'inglese Gorham, il cui modello è lanciato per procura da Bill Dean, l'australiano King e i canadesi Etherington e Bousfield.

Kneeland apre anche il secondo lancio, ma investe in pieno un fotografo. Però cambia subito l'elica rotta e rilancia, e dopo una sibilante salita segna un altro « massimo ». Anche Gorham, Etherington e Bousfield ripetono la performance del primo lancio. Quest'ultimo però perde il modello. Rimangono invece al disotto Lanfranchi, che, dopo una buona salita, prende una discendenza e segna solo 118", Wheeley, che ottiene 135", e King con 92", sempre a causa delle discendenze.

Al terzo lancio è ancora Kneeland il primo a lanciare, ma, dopo la solita ottima salita, incappa anche lui in una delle numerose discendenze, che hanno influito notevolmente sui risultati della gara, e segna 142"; invece Wheeley, Lanfranchi ed altri quattro concorrenti, ormai esclusi dalla lotta per la vittoria, segnano il « pieno ».

Il modello di Gorham segna 119". Il canadese Etherington, sul quale si puntavano le speranze dei suoi connazionali, avendo Bousfield perso il modello, sbaglia la carburazione e compie un volettto di soli 88"

A questo punto i lanci vengono interrotti per il pranzo, e la situazione vede in testa Kneeland, seguito da Wheeley, Gorham e Lanfranchi.

Il quarto lancio viene aperto, come al solito, da Kneeland, che investe per la seconda volta lo stesso fotografo del secondo lancio; ma immediatamente ripete e segna un altro massimo. Altri pieni vengono segnati da Wheeley e Gorham,

e da altri due concorrenti, ormai fuori causa.

Lanfranchi, a causa di un anticipato funzionamento dell'antitermica, segna 173". Etherington compie due prove nulle e perde il lancio, rimanendo definitivamente tagliato fuori dalla lotta per il primo posto, come pure King, il cui modello esegue un bel looping, e segna solo 60".

Rimangono quindi in lizza per la conquista della vittoria Kneeland, che con 682" occupa il primo posto, e sembra proprio voler bissare il successo dello scorso anno, Wheeley con 675", Gorham con 659" e Lanfranchi con 651".

Il quinto lancio viene aperto, naturalmente, da Kneeland, che è seguito dall'attenzione generale. Il suo modello decolla benissimo, e compie una salita spettacolosa, raggiungendo una quota valutata sui duecento metri. Però, quando già tutti lo reputavano sicuro vincitore, incappa in una discendenza paurosa, e, da quell'altezza, segna solamente 101".

Così la lotta per la vittoria rimane ancora aperta, e Lanfranchi, con un bel « pieno », pone la sua candidatura al titolo di Campione Mondiale; ma subito dopo Wheeley, con un volo di 169", lo supera di 13", e conquista la vittoria. Infatti nessuno può più batterlo!

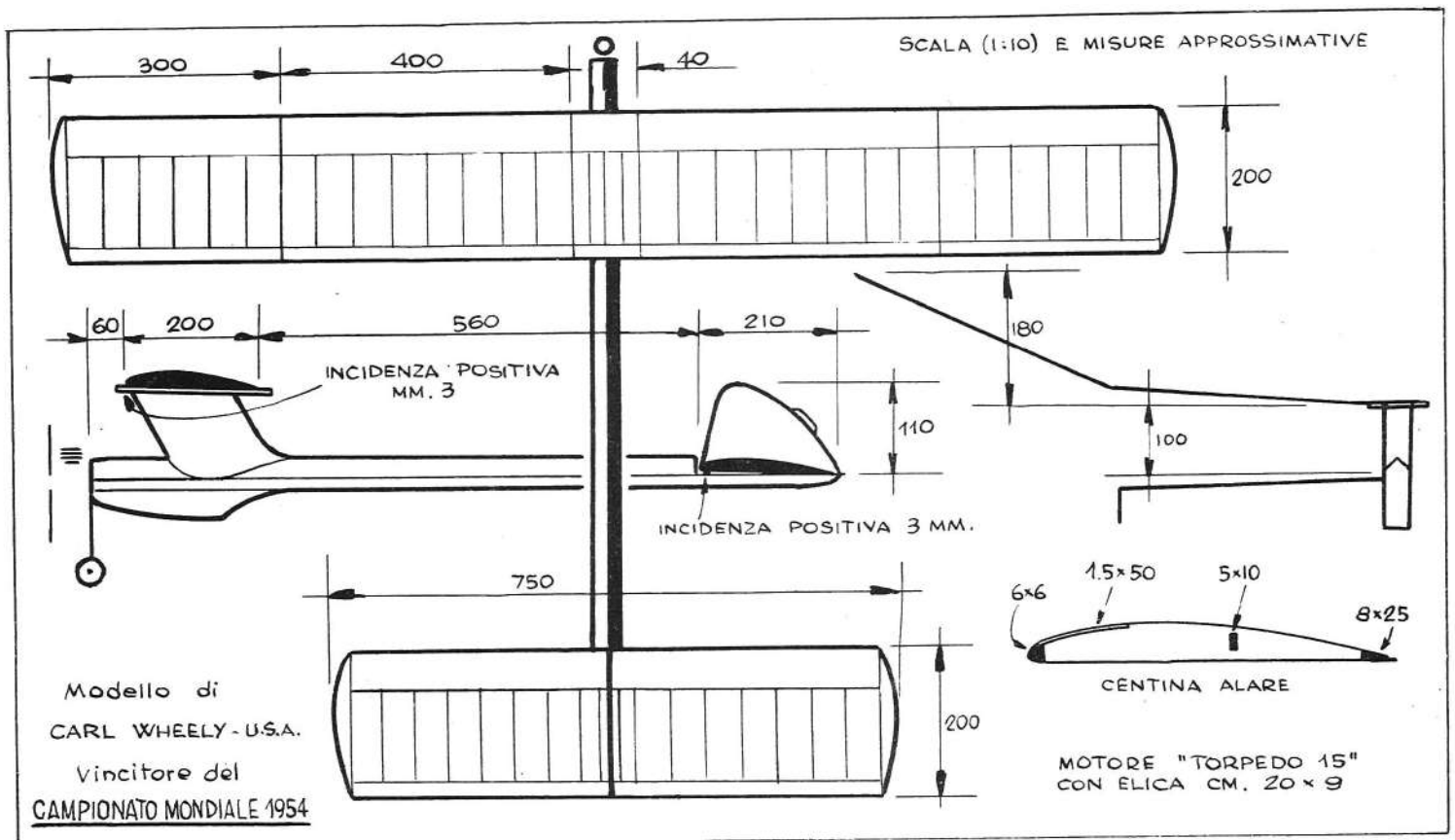
A questo punto Dean lancia il modello di Gorham, ma il motore si arresta dopo soli sette secondi, e il volo risulta di 64". Così Gorham si deve accontentare del quarto posto.

King ed Etherington segnano due pieni, ma ormai non possono far altro che accontentarsi rispettivamente del quinto e settimo posto.

Così la gara si conchiude con la vittoria dell'americano Wheeley, che ha so-



A sinistra: Wheeley si accinge a far partire il suo « Little Senator ». A destra: King decolla sicuro verso la vittoria



stituito nel titolo di Campione Mondiale il connazionale Kneeland.

Ed ora alcune righe di commento.

I modelli presentati erano per la maggior parte di ottimo rendimento, ed in grado di segnare facilmente dei « massimi », anche se un po' aiutati dalla presenza di termiche. Presenti numerose anche le discendenze, che hanno notevolmente influenzato i risultati (vedi l'esempio di Kneeland). La maggior parte dei modelli erano a pinna, o comunque ad ala alta. Il progetto del « Vapour Trail » di Kneeland ha confermato la sua ottima impostazione, tanto che, oltre alla conquista del terzo posto, si è anche piazzato al settimo, nella riedizione realizzata del canadese Etherington, con l'applicazione del carrello retrattile (che è stato proprio quello che gli ha fatto perdere il quarto lancio).

Il modello di Wheely viene illustrato nel disegno, e deriva dal suo famoso « Senator », di cui è praticamente un'edizione rimpicciolita.

Da notare in esso il piano orizzontale di forte superficie (circa la metà della superficie alare), e leggermente inclinato trasversalmente per ottenere la virata a sinistra. Quella del piano orizzontale di forte superficie è una tendenza un po' generale in America, e gli aeromodellisti italiani farebbero bene a prenderla in considerazione.

Da notare anche la forte superficie totale, che dimostra come in modelli con carico per unità di cilindrata prefissato dal Regolamento, convenga avvicinarsi al limite massimo di superficie. Dalle misure del modello di Wheely (che però sono approssimative) risulterebbe una superficie totale di 45 dm<sup>2</sup>, il che comporterebbe un peso minimo di 540 g., superiore cioè al minimo imposto dal Regolamento, il che è certamente un errore.

Comunque anche in molti altri modelli si nota una tendenza verso le superfici abbastanza forti (Lanfranchi, Gorham ed altri); e del resto anche in Italia molti dei migliori nostri motomodellisti, come Bacchi, hanno gradualmente aumentato le superfici dei loro modelli.

I motori presenti sul campo, esclusi otto diesel, erano tutti Torpedo 15, che usavano eliche da 20 x 9.

I lanciatori per procura si sono prodigati con tutte le loro forze per ottenere il massimo rendimento dai modelli loro affidati, ma non hanno potuto, naturalmente, evitare qualche piccolo incidente, dovuto a difettosa conoscenza del modello. Vedi l'esempio di Gorham, cui l'anticipato funzionamento dell'autoscatto al quarto lancio ha tolto la possibilità di un miglior piazzamento.

Lunedì 26 disputa della Coppa Wakefield. La giornata si presenta con un vento fresco, che ha cambiato direzione e soffia trasversalmente alla pista principale.

Il controllo dei modelli è molto rigoroso. Essi vengono portati al tavolo della giuria, le matasse vengono pesate a parte ed installate nella fusoliera sotto gli occhi dei commissari, quindi viene pesato il modello in ordine di volo.

Fra i primi a lanciare è lo statunitense Dick Baxter, con un modello un po' fuori dell'usuale, con una matassa di 18 fili 1 x 6 Pirelli che, tramite una moltiplicata, aziona un'elica da 35 centimetri di diametro, ottenendo una durata di scarica di circa due minuti, che porta il modello ad un'altezza non superiore ai sessanta metri. In aria calma tale modello segna facilmente tempi pieni, ma in cattive condizioni atmosferiche ci sono da fare delle riserve; tanto è vero che all'ultimo lancio ha compiuto un volo di

solli 81", senza che vi fosse un gran che di vento.

Comunque al suo primo lancio Baxter raggiunge il « pieno ». Altrettanto fanno gli australiani King e Lim Joon, i canadesi Mayes e Joyce, il neozelandese Upton e lo svedese Blomgren, che ha dovuto lanciare il modello di riserva, avendo rotto un asse degli ingranaggi del modello principale.

Buoni tempi vengono segnati anche dai modelli degli inglesi Hugh O' Donnell, secondo classificato dello scorso anno, e Jackson, che, lanciati rispettivamente da Montplaisir e Hermes, segnano 171" e 146".

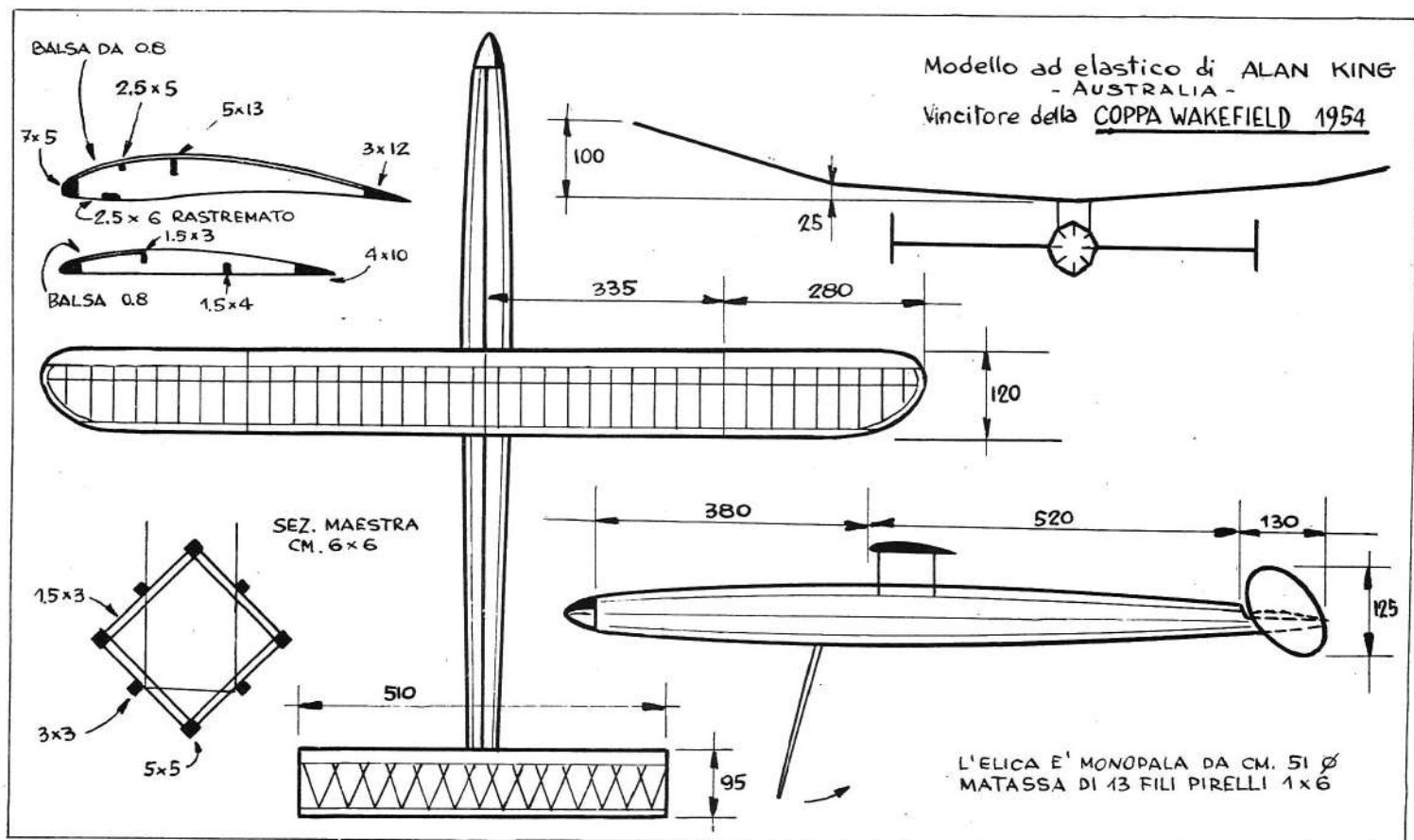
Verso la fine del lancio il sole esce dalle nuvole e la temperatura comincia a scaldarsi, mettendo in pericolo molte matasse. Gli argentini ed i neozelandesi però si sono premuniti, ed usano il caricamento esterno.

Nel secondo lancio ripetono il « pieno » King, Upton, Joyce, Mayes, Baxter, mitati da altri otto concorrenti, fra cui gli inglesi O' Donnell e Jackson, per il quale Hermes ha preferito lanciare il secondo modello, e che comincia così a mettersi in luce.

Lim Joon e Blomgren invece si devono accontentare rispettivamente di 143" e 146".

Nel terzo lancio rimangono a punteggio pieno solo King ed Upton, seguiti da Baxter con 537 punti, e più lontano da O' Donnell e da altri; Joyce e Mayes hanno ambedue compiuto un volo di 141", e sono scesi in classifica. Invece Jackson e Lim Joon, che hanno ambedue segnato due pieni, stanno risalendo varie posizioni.

Nel quarto lancio la temperatura aumenta, e le termiche si fanno sentire ancora di più; però vi sono anche le discendenze, ed infatti vi incappano Upton



e Blomgren, che segnano rispettivamente 124" e 128". Invece King, Jackson, Lim Joon, Joyce, Baxter, O' Donnell e molti altri segnano tempi pieni. Mayes compie solo un voiletto di 79", e scompare definitivamente dalla lotta per le prime posizioni.

In testa alla classifica rimane quindi solo King con 720 punti, seguito da Baxter con 717, O' Donnell con 699, Jackson con 686, Lim Joon con 663 e Joyce con 681.

Mayes apre il quinto lancio, che deve decidere le sorti della gara, con un «pieno»; ma ormai non può andar più in su del dodicesimo posto. Quindi segue Jackson, il cui modello, ottimamente lanciato da Hermes, segna un altro «massimo», insediandosi provvisoriamente in testa alla classifica.

E' poi il turno di Baxter, ma, come avevamo già accennato, il suo modello, mentre saliva regolarmente, all'improvviso, forse per un colpo di vento, scende bruscamente e atterra dopo soli 81", facendo precipitare il suo proprietario dal secondo al nono posto. Anche Joyce compie un volo medicre, di 125", con il ché finisce al settimo posto.

Tocca quindi a King, che si accinge a lanciare fra l'attenzione generale, ma egli calmissimo carica e lancia in perfetto stile, segnando il quinto massimo consecutivo, ed aggiudicandosi la vittoria, senza possibilità di discussione.

Con interesse viene seguito anche il lancio del modello di O' Donnell, che potrebbe conquistare il secondo posto; ma il modello sale poco e segna solo due minuti; per di più il volo viene annullato per lancio irregolare da parte di Montplaisir; cosicché O' Donnell finisce al diciannovesimo posto.

Tempi pieni invece vengono segnati da Lim Joon, Upton, Blomgren ed altri, e così si chiude la gara.

Nella serata il solito banchetto ufficiale, seguito dalla premiazione e da gran baldoria generale, ha chiuso questa manifestazione, che si è svolta nella più cordiale ed amichevole atmosfera.

Alcune righe di commento tecnico sulla gara dei Wakefield possono mettere in risalto come, malgrado l'abolizione della sezione maestra, ben pochi modelli scendessero al di sotto del vecchio limite di 65 cm<sup>2</sup>, e ciò, se per alcuni casi è dovuto al fatto che si tratta di vecchie costruzioni, per molti altri si deve imputare ad un generale riconoscimento che è bene lasciare un certo spazio a disposizione della matassa, per evitare urti contro le pareti, con relative vibrazioni, ecc.

Il modello di King, di cui presentiamo un disegno in scala, era forse uno di quelli che avevano la fusoliera più sottile. Esso montava un'elica monopala da 51 centimetri di diametro, azionata da una matassa di 13 fili Pirelli 1x6. Ritenendo che il peso della matassa non fosse certo inferiore agli 80 grammi, si ricava per la sua lunghezza un valore di circa 95 centimetri, e poiché la distanza fra i ganci risulterebbe di circa 87-88 centimetri, si dovrebbe dedurre che la matassa era montata a treccia, la qual cosa non sarebbe a perer nostro molto razionale. Purtroppo mancano gli elementi per fare un confronto fra le varie matasse ed eliche usate, cioè fra le caratteristiche più importanti dei modelli di questa categoria.

Le classifiche complete delle due gare sono state pubblicate nel numero scorso.

\*\*\*

## 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.

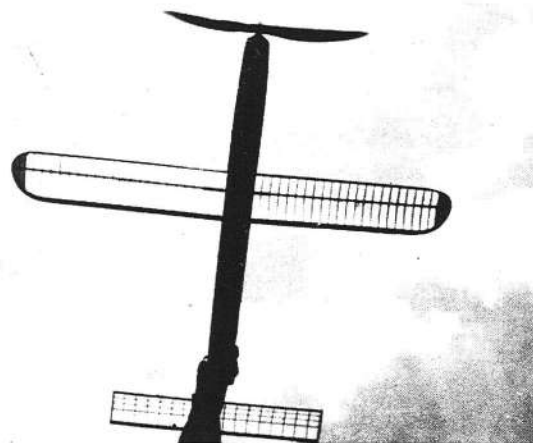
Vi collaborano valenti uomini della Scuola; essa è già giunta all'ottavo anno di vita e le simpatie incontrate nella classe magistrale ne hanno già consentito una larghissima diffusione.

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.

# BRILLANTE SUCCESSO A CATANIA DELLA QUARTA "COPPA ETNA,"

NUMEROSI CONCORRENTI  
E RICCHISSIMI PREMI



Nei giorni 3-4-5 settembre ha avuto luogo, a Catania, sull'aeroporto di Fontanarossa, la IV edizione della Coppa ETNA, gara interregionale per i modelli della categoria V.E.M. La manifestazione, già dotata di L. '65.000 di premi, è stata arricchita da numerose coppe (10) offerte da varie ditte ed enti, nonché da una targa offerta dall'Automobile Club di Catania.

40 concorrenti Seniores e 16 Juniores, provenienti da Siracusa, Catania, Palermo, Messina, Reggio Calabria e Taranto, hanno dato vita alla gara, mentre otto squadre si sono disputate la colossale Coppa ETNA (cinquana cm. di altezza, piedistallo escluso) che infine è toccata alla squadra A di Catania.

Nella categoria Veleggiatori, disputata il giorno 3 erano in campo 15 concorrenti Senior e 10 Junior. Degni di nota il motoveleggiatore del messinese Donatello Romano, meglio conosciuto col nome di «Barbaelettrica», un tutt'ala dello stesso, nonché una scopa volante del palermitano Marotta.

Nel primo lancio Adelfio, di Palermo, incappava nell'opportuna termica e segnava un pieno, che sarebbe rimasto l'unico della giornata se al terzo lancio, il catanese Scuderi, incappando in un'altra cortesissima termica, non avesse fatto registrare il secondo ed ultimo pieno della giornata; il vento incessante e capriccioso è cessato alla fine dei lanci.

Nel secondo lancio interessante l'assalto ai rinfreschi da parte dei concor-

renti e, diciamo pure, anche della giuria; non meno interessanti le evoluzioni del motoveleggiatore di Romano. I Tarantini sembrano tutt'ora perseguitati dalla sfortuna, che non li abbandonerà neanche al terzo lancio.

Verso mezzogiorno incominciano i lanci degli Junior; notevoli le ottime salite nonché gli ottimi tempi, che sembrano superare quelli dei Senior, effetto delle termiche che sono molto generose; intanto i Senior sono tornati in camerata sperando di riposare, ma non la pensano così i Tarantini, che con i loro recalcitranti G. 25 fanno cagnara, ed il messinese Romano, non volendo essere da meno ci fa vedere la straordinaria facilità e rapidità con cui avvia il Mills 0,75.

Alle 15 inizia il terzo lancio; il vento è costante, correnti ascendenti e discendenti non mancano, il che favorisce il miglioramento di alcuni tempi ed il peggioramento di altri.

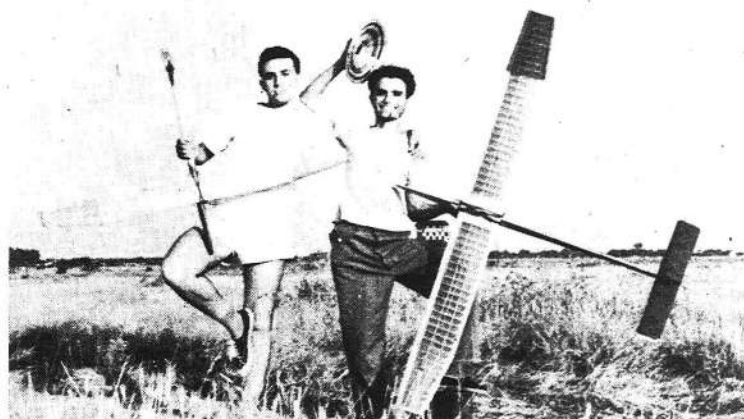
Negli Junior niente di importante da registrare.

Il giorno successivo gara degli Elastico. Fin dal mattino il vento è abbastanza rilevante, e molti sono i modelli che fanno fiasco al decollo; però ne vediamo anche ottimi, e fra questi i modelli di Paratore, Cocina, Martori, che vedremo classificare nell'ordine. Ottime le veloci salite a candela dell'elastico di Basile, che raggiungeva rapidamente quote abbastanza alte, ma, per disgrazia del proprietario e della squadra Siracusana, scendeva con altrettanta rapidità. Il mo-

dello del vincitore ci ha fatto assistere ai migliori e più regolari voli, ma non altrettanto regolari erano le micce usate; in ogni caso il bravo Paratore ha pienamente meritato la vittoria. I Tarantini si ritirano dopo il primo lancio nullo, mentre il barbuto Donatello, dopo un volo di 36 secondi, scassa irrimediabilmente il modello; lo stesso succede al palermitano Di Caro, che però rimette a punto il modello per il secondo lancio.

Una leggera pioggia, seguita da un cocente sole, rimpiazza il vento che è andato scemando; così al terzo lancio cominciano a notarsi le prime termiche della giornata, ed i migliori tempi, dovuti a generose ascendenze, che, sempre più numerose stanziano sul campo. Unico incidente della giornata, quello provocato dal messinese Vacalebre, che riduce volontariamente in pezzetti il modello di gara, per poter lanciare la riserva. Alla fine vediamo vincitore il catanese Paratore, seguito a breve distanza dalla rivelazione della giornata: lo Junior Franco Cocina.

Domenica 5, nella mattinata, gara dei Motomodelli. Assistiamo a diversi tentativi di trivellazione, con relative scassature. Su tredici modelli in gara, al primo lancio solo cinque riescono a superare il tempo minimo. Degni di rilievo in questo primo lancio i looping eseguiti dal modello tutt'ala di Barbaelettrica (Romano), ed il volo di 8', con perdita di vista a 300 metri di quota, del modello di Tranchina, che, per il mancato fun-



Nel titolo: il modello ad elastico di Antonio Laganà in un poetico sfondo di nuvole. Sopra a sinistra: Giovanni Thovez (a sinistra) e Antonio Laganà con i loro veleggiatori. A destra: presentazione del veleggiatore di Pasquale Laganà



zionamento dell'autoscatto, oltre al modello perde anche il lancio. Al secondo lancio continuano i tempi nulli. Il modello di Leonardi, di Catania, si rompe dopo un magnifico looping. Il modello di Emmi, anch'egli di Catania, dopo un altro looping, finisce quasi addosso ai Siracusani (fra i quali il sottoscritto). Pochi minuti dopo il modello del catanese Scarfi precipita ai miei piedi a pieno motore.

Tutti i concorrenti sembrano perseverare nella ricerca del petrolio. Anche in questo lancio solo cinque sono i modelli che riescono a prendere il volo rispettando il tempo motore. Occhipinti, di Palermo, al terzo lancio, con 89" di motore, perde in altezza e in distanza. Il messinese Romano, vedendo vano ogni tentativo di far decollare il modello di Di Stefano, pensa sia più pratico trainarlo, ed infatti ci riesce, sebbene la giuria sia di parere contrario. Verso la fine della gara è ancora il nostro Donatello a provocare con il suo modello un fuggi fuggi generale: giuria, concorrenti e spettatori non trovano di meglio che rifugiarsi sotto i tavoli e dietro le sedie.

Nel pomeriggio si è svolta una esibizione di modelli volanti cat. volo libero, telecontrollati e radiocomandati.

Il pubblico numerosissimo ha assistito a questa esibizione, che per la verità non ha avuto il successo sperato.

Nel volo libero si sono esibiti gli stessi modelli della gara, nonché un veleggiatore tutt'ala di Romano. Nei telecontrollati il catanese Spitaleri ha presentato un'ottima riproduzione del Super S. 7, con carrello retrattile (rientrabile al decollo ed usabile all'atterraggio).

Nei radiocomandati il modello del catanese Trovato ha la sublime idea di fare al pubblico servizio completo di barba e capelli, ma il succitato pubblico crede opportuno evacuare la zona pericolosa, mentre il modello va a fracassarsi al suolo.

La sera, presenti le maggiori autorità civili e militari, ha avuto luogo la premiazione; parole di ringraziamento e di auguri per l'incremento della nostra attività, ci sono state rivolte dal delegato all'aeromodellismo dell'aero club di Catania e dal direttore dell'aeroporto civile.

La cerimonia di chiusura si è chiusa al bar dell'aeroporto civile, dove sono stati distribuiti rinfreschi offerti dallo Aero Club.

Concludendo è doveroso riconoscere i progressi dell'aeromodellismo Siciliano, che da due anni a questa parte sembra essersi risvegliato; mai in gare Siciliane si erano visti circa sessanta concorrenti in campo, e mai un sì elevato monte premi.

Ci auguriamo che il successo ottenuto alla IV Coppa «ETNA» sia eguagliato e superato al IV campionato Siciliano, mentre agli sfortunati concorrenti Tarantini auguriamo miglior successo nella V edizione della Coppa «ETNA».

Al comando Militare dell'Aeroporto di Catania, all'Assessorato per il turismo e lo spettacolo della Regione Siciliana, al Capitano Cordarelli, presidente dell'Aero Club di Catania, agli organizzatori ed a tutti coloro che hanno contribuito alla migliore riuscita della gara, vada, da queste pagine, un plauso ed un sentito ringraziamento.

**PASQUALINO FORTUNA**

## ECCO LE CLASSIFICHE DELLE GARE

### Veleggiatori Senior

1° - ADELFINO Nuccio - Palermo	punti	419
2° - SCUDERI Mario - Catania	"	418
3° - LAGANA' Pasquale - Reggio Calabria	"	378
4° - COSENTINO Orazio - Catania	"	363
5° - SALOMONE Antonio - Palermo	"	325
6° - DE FRANCISCI Guido - Catania	"	281

### Veleggiatori Junior

1° - MODICA Mario - Catania	punti	250
2° - PALUMBO Cesare - Catania	"	224
3° - FALLETTA Alessandro - Palermo	"	205
4° - PALLOTTA Antonio - Catania	"	197
5° - SIMONETTO Giovanni - Taranto	"	169
6° - COLOSI Corrado - Catania	"	162

### Elastico

1° - PARATORE Giuseppe - Catania	punti	487
2° - COCINA Franco - Catania	"	445

3° - MARTORI Giuseppe - Catania	"	363
4° - ROMEO Giuseppe - Catania	"	296
5° - ADELFINO Nuccio - Palermo	"	249
6° - BASILE Sebastiano - Siracusa	"	197

### Motomodelli

1° - ADELFINO Nuccio - Palermo	punti	193
2° - THOVEZ Giovanni - Reggio Calabria	"	154
3° - BASILE Sebastiano - Siracusa	"	129
4° - DI STEFANO Filippo - Messina	"	94
5° - OCCHIPINTI Paolo - Palermo	"	86
6° - MERITO Gregorio - Catania	"	67

N. B. Nelle categorie E ed M i concorrenti Junior hanno concorso insieme ai Senior.

### CLASSIFICA A SQUADRE

1° - CATANIA A	punti	850
2° - CATANIA B	"	735
3° - PALERMO B	"	668
4° - REGGIO CAL.	"	668
5° - SIRACUSA	"	459
6° - PALERMO A	"	428
7° - MESSINA	"	366
8° - TARANTO	"	128

## ULTIME NOTIZIE

# UN AMERICANO CAMPIONE DEL MONDO DI VELOCITA'

Il 21 agosto si è svolta a L'Aia, in Olanda, la gara internazionale di modelli vincolati in volo circolare, che, per la classe B, valeva come Campionato del Mondo.

Il titolo è stato conquistato dall'americano Bob Lutker, facente parte delle Forze Aeree Americane di stanza in Europa, con un modello munito di motore Dooling 29, con copertura metallica, pesante 450 grammi, che ha segnato nei tre lanci le rispettabilissime velocità di 218, 222 ed ancora 222 kmh., battendo di misura lo svedese Ericsson, che anche egli ha raggiunto i 222 kmh., ma in un solo lancio.

La classe 2,5 è stata vinta dall'inglese Wright alla velocità di 180 kmh. Peccato che, per un complesso di difficoltà, non sia potuto intervenire il nostro primatista mondiale Prati. Ma speriamo che egli possa partecipare l'anno prossimo, quando la classe 2,5 sarà valevole per l'assegnazione del titolo di Campione Mondiale.

La gara di acrobazia è stata vinta dal belga Stouffs, e quella di Team-Racing dall'inglese Smith.

Ecco le classifiche:

### CLASSE 2,5 CC.

1° P. Wirght - Inghilterra	180 kmh.
2° E. Fresl - Jugoslavia	168 "
3° J. Desloges - Francia	157 "

### CLASSE 5 CC.

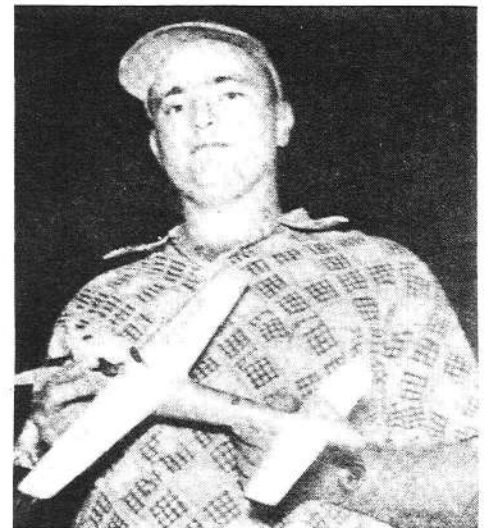
1° R. Lutker - U. S. A.	222 kmh.
2° O. Ericsson - Svezia	222 "
3° R. Labarde - Francia	214 "

### ACROBAZIA

1° H. Stouffs - Belgio	1279 p.
2° R. Lutker - U.S.A.	1276 "
3° P. Smith - Inghilterra	1212 "

### TEAM-RACING

1° P. Smith - Inghilterra	6'7"
2° J. Janssens - Belgio	6'55"
3° R. Edmonds - Inghilterra	7'00"



Bob Lutker con il modello Campione del Mondo di velocità

**UN OTTIMO MODELLO  
DA VELOCITÀ CLASSE B**

**"EL GOBO"**

di AMATO PRATI

**Vincitore alle Giornate  
Ambrosiane 1953**

Dopo lo «Speed King», primatista mondiale della classe A, il cui disegno abbiamo pubblicato su Modellismo n. 61, presentiamo su queste pagine un altro modello vincolato da velocità, questa volta classe B, sempre a firma dell'ottimo bolognese Amato Prati, che gli ha dato il nome di «El Gobo», a causa della caratteristica linea della fusoliera.

Il nome del costruttore dà già la certezza che si tratta di un modello di elevatissime caratteristiche; ed infatti il suo libretto di volo è veramente invidiabile: primo classificato alle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane del 1953, alla bella velocità di 204,545 kmh.; quarto alla Coppa Supertigre dello stesso anno, con 185,567 kmh.; secondo alla successiva edizione della stessa gara, con 196,716 kmh.; ed infine secondo alle Ambrosiane 1954, con 194,594 kmh. E scusate se è poco!

Di fronte ad un simile elenco di affermazioni non si può certo disconoscere l'effettiva bontà di progetto di questo modello, che consigliamo a tutti coloro che per la prima volta si cimentano nella costruzione di un modello di questa categoria (quelli che sono al secondo modello, si sa, si sentono già esperti, e preferiscono progettare da soli la loro creazione, anche se poi rischiano di non combinare nulla di buono).

Ed ora ecco la descrizione costruttiva:  
La fusoliera è naturalmente costituita da due semigusci; quello inferiore viene ricavato dalla fusione di electron, con spessore di circa 2,5 mm., e deve naturalmente essere rifinito con lima e carta smeriglio sempre più sottile, fino ad ottenere una superficie levigatissima e speculare. Da tener presente che nel preparare il modello per la fusione, bisogna riportare dei ringrossi di legno nei punti in cui poi andranno praticati i fori per il fissaggio del motore.

Si riporterà anche una striscia di compensato, che nella fusione costituirà il pattino. (Per comodità di lavorazione è bene che questa appendice sia lasciata più alta del necessario, in modo ad poterla usare per stringere il pezzo nella morsa, e segata successivamente).

Il semiguscio superiore è ricavato da un blocco di cirmolo, rifinito esternamente e scavato internamente, fino a lasciare uno spessore costante di circa 2,5 mm. A questo elemento vengono fissati l'ala e i timoni.

Per l'unione dei semigusci viene usato un niple che si avvita, come nello Speed King, da un foro praticato davanti alla testata, su un'astina filettata saldata ad una squadretta metallica, a sua volta fissata con due viti al carter del motore. Vi è poi un'altra astina, filettata all'estremità, che si infila nel semiguscio superiore,

circa a metà lunghezza, e si impegna in una filettatura praticata nel semiguscio inferiore. Infine, per massima sicurezza, vi sono cinque spinottini conici metallici, fissati al semiguscio inferiore: due all'estremità anteriore, due al centro ed uno in coda.

Per il raffreddamento del motore vi è una sola apertura anteriore, più che sufficiente, dato che la testata sporge leggermente dalla fusoliera.

L'ala è di forma trapezoidale con estremità tronche ed allungamento alquanto

sensibile, ed ha un profilo biconvesso asimmetrico di spessore 12%. Essa viene ricavata da una tavoletta di balsa semiduro di 7 mm., e porta la scanalatura per il passaggio del cavo di comando posteriore (quello anteriore corre adiacente al bordo d'entrata). Nella parte centrale l'ala è rinforzata con un longheroncino in legno duro, che serve anche per la unione alla fusoliera, e per portare, fissata con vite e doppio dado, la squadretta di comando, che è in lamiera di ottone da 1,5 mm. I cavi sull'ala sono in

acciaio armonico da 0,8 mm., quello di rinvio in acciaio da 1,5 mm.

I piani di coda hanno una forma simile a quella dell'ala, ma mentre questa è piana, essi hanno un sensibile dietro; vengono ricavati da compensato di betulla da 2 mm. La parte mobile è solo dal lato interno alla rotazione, ed è incernierata con piccole cerniere metalliche. La deriva naturalmente non esiste. Il motore è un G 21, ed alle sue ottime doti si devono in gran parte i risultati conseguiti. Esso viene fissato alla fusoliera

a mezzo di quattro prigionieri da 4 ma. x 15, fissati al semiguscio inferiore. Nel fissaggio di questi ultimi tener presente che, per diminuire la notevole forza centrifuga che si sviluppa in volo, il motore deve essere calettato verso l'interno del cerchio di 1° 30'.

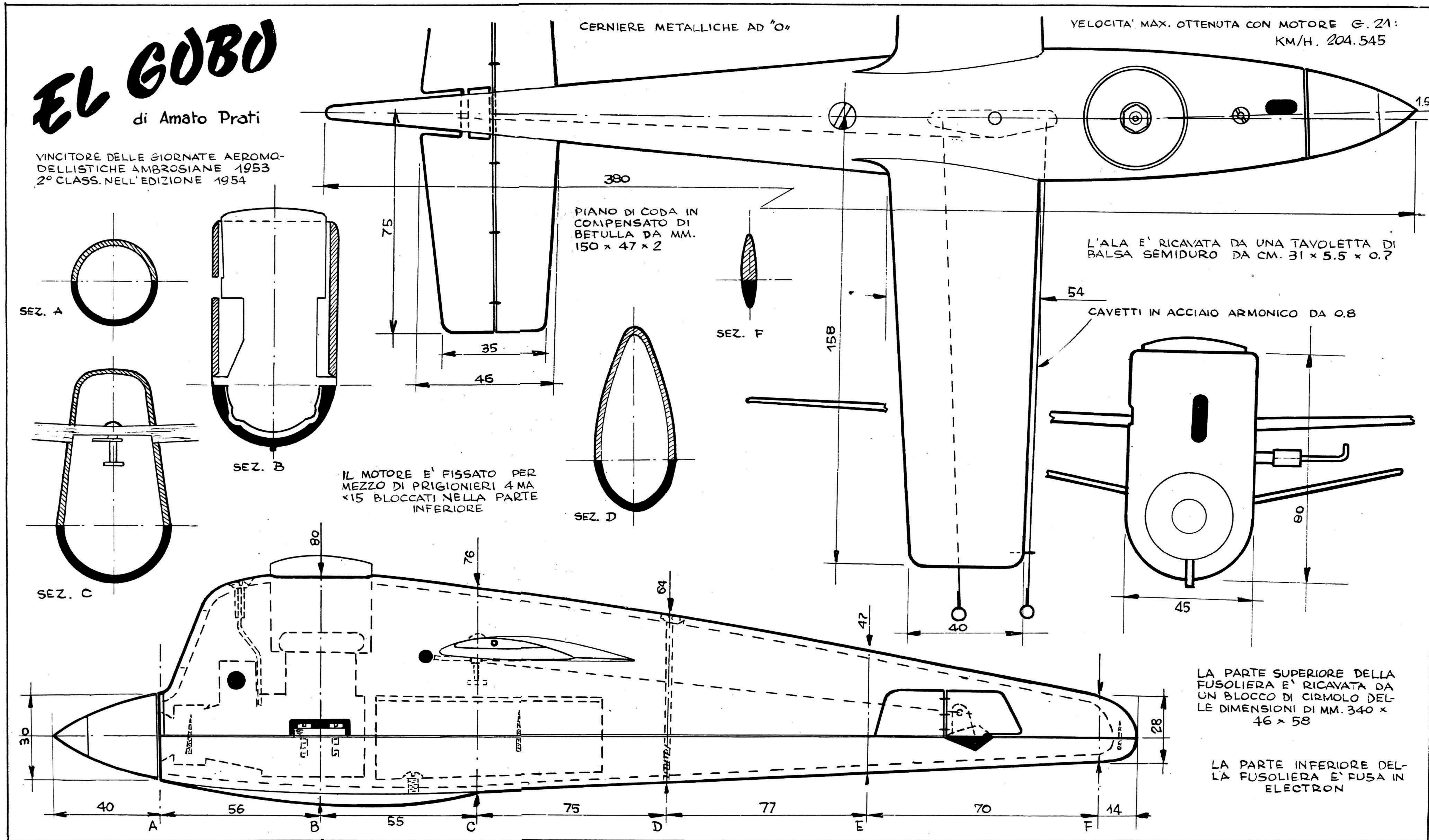
Il serbatoio è del solito tipo a pressione, e consiste in un gommino da penna stilografica protetto da un involucho elastico leggero. Il rifornimento avviene distaccando il tubetto di alimentazione, che viene poi ricongiunto al gigler.

La rifinitura del modello, come nello Speed King, per leggerezza viene effettuata semplicemente con collante e vernice antimiscela. Pertanto occorre massima accuratezza nella costruzione.

Ecco le caratteristiche principali del modello:

Lunghezza f. t. . . . .	cm.	38
Apertura alare . . . . .	»	31
Superficie alare . . . . .	dm <sup>2</sup>	1,5
Superficie piano di coda . . . . .	»	0,6
Peso totale . . . . .	g.	415

L. K.





# YACHT A TRE ALBERI

di NERINO GAMBULI

Quella che questa volta presentiamo, è una imbarcazione per grande crociera oceanica, rielaborazione di quelle veloci golette d'alto mare che, nel periodo aureo della vela, furono, assieme ai famosi « clippers », gli esempi della migliore tecnica velica della fine dell'Ottocento. Allora le golette erano armate a randa, e più tardi ebbero anche una vela a Marconi, ed erano usate sia nei traffici e sia nella pesca.

Il modello presentato si differisce, per quanto riguarda l'armatura, dalla goletta classica, in quanto, come si può vedere, è armato con tre vele marconi, oltre i fiocchi; e ciò per rendere il modello stesso semplice e facilmente navigabile. Vedremo poi un bel modello di goletta, ricco di giochi di vele; intanto è opportuno cominciare con qualcosa di più elementare.

La vela Marconi è quella che meglio si presta, per la sua semplicità di realizzazione, per l'armatura dei modelli naviganti, ed è per questo che noi abbiamo deciso di presentare una imbarcazione il cui gioco di vele sia facilmente realizzabile, in modo da consentire agli appassionati di dedicarsi non soltanto al campo degli usuali « cutters », ma di accrescere la propria esperienza navimodellistica anche con realizzazioni più complesse, in ispecial modo riguardo alla navigazione.

I dati relativi alle dimensioni sono tutti nel disegno, la costruzione viene effettuata con il sistema delle ordinate e del fasciame. Chiglia in due parti di compensato da mm. 3, con canaletto per asse del timone ed eventualmente asse dell'elica, ordinate parimenti in compensato da mm. 3 alleggerite e incastrate sulla chiglia; fasciame in listelli di tiglio da mm. 2x6; coperta in listelli di mogano da mm. 1,5x3, eventualmente intercalati con listelli di tiglio da millimetri 1,5x1 posti con il lato maggiore verticale (cioè « di taglio »); sovrastrutture in compensato da mm. 1; timone in lamierino da mm. 1 (ottone) saldato all'asse e comandato da ruota, come da disegno. Alberi e bome scanalati, velatura in pelle ovo; sartie in treccia elettrica scoperta (3 capi) con arridatoi alla base (tendifili); scotte e drizze in refe molto fino. 2 ancore « Hall » fissate a prua sovracoperta, posacavi, argani, bitte, galloce in ottone.

Sagomate le due guance della chiglia e incollate fra loro, si incasteranno su di esse le ordinate, e poi si monterà il fasciame a listelli alternati, partendo dall'orlo; il fasciame medesimo può essere interrotto alla prima e all'ultima ordinata per poter sagomare la prua e la poppa in balsa duro: gli esperti potranno rivestire invece tutto lo scafo con i li-

stelli. Terminato lo scafo, si passerà all'interno di esso una o più mani di cementite densa, oppure più mani di collante, e poi, sistemata la zavorra fissa, come da schema, si passerà alla costruzione della coperta. Ricordare di lasciare aperto lo spazio sotto le sovrastrutture, per potere accedere all'interno dello scafo.

Le sovrastrutture sono rappresentate da un casotto di rotta a poppa, ampiamente sfinestrato, e da due cabine con relativa tuga, e sono amovibili.

Il modello è inoltre corredato da due imbarcazioni di salvataggio con relativi paranchi.

Completato lo scafo si passa alla rifinitura: stuccatura e allisciatura delle fiancate, verniciatura dei fianchi a colore, della coperta e delle sovrastrutture con trasparente; tetti delle cabine bianchi opachi.

Il modello può anche essere dotato di motorino elettrico ausiliario; è consigliabile un motorino di piccole dimensioni e scarso peso, alimentato da una pila da 4,5 volt, la quale pesa in genere

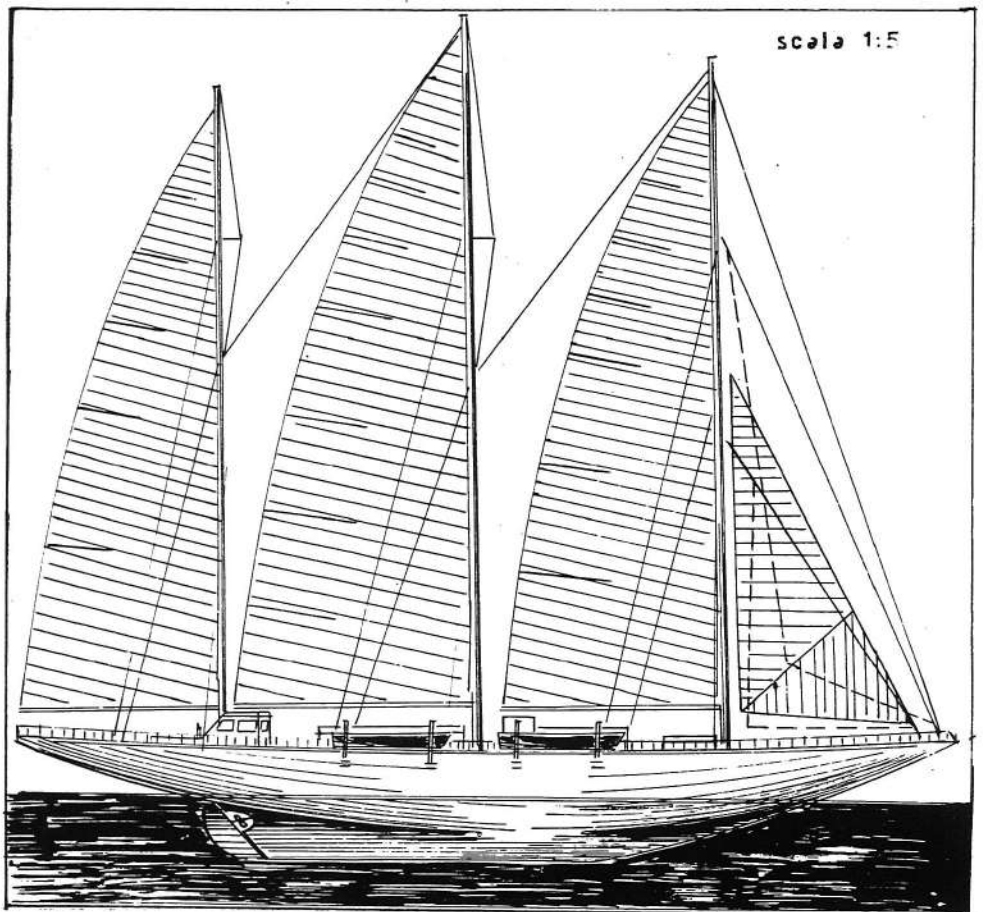
gr. 125, posta molto in basso nello scafo; o meglio, per le ridotte dimensioni, da una pila cilindrica. Per l'equilibrio dello scafo va considerato il peso aggiunto del complesso propulsore, in riferimento al peso della zavorra fissa.

Molto coreografica l'illuminazione dell'interno dello scafo, della chiesuola della bussola (a poppa avanti alla ruota) e delle lanterne di posizione (rosso a sinistra, verde a destra sulle sartie di trinchetto e bianco in cima alla maestra).

Il centraggio dell'imbarcazione a più vele è un poco più complesso; in ogni modo mettere l'imbarcazione in acqua con le vele inclinate tutte di uno stesso angolo, e curare che, durante la navigazione, il vento che esce dalla vela anteriore non danneggi la posteriore, all'uopo variando la tensione delle medesime.

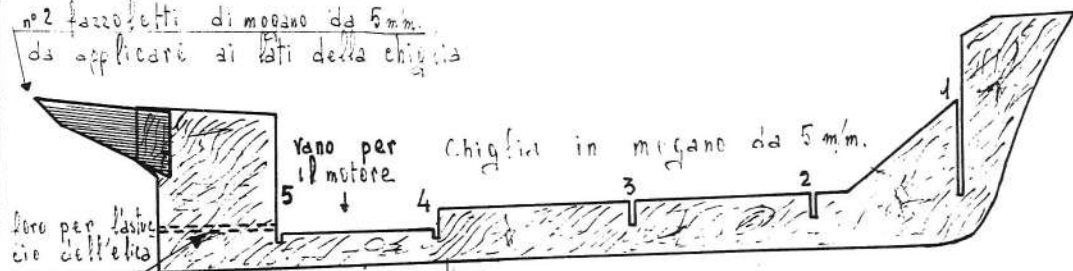
Una eventuale applicazione di un timone automatico è bene sia fatta sotto coperta, per ragioni estetiche, fissandolo alla vela maggiore.

NERINO GAMBULI

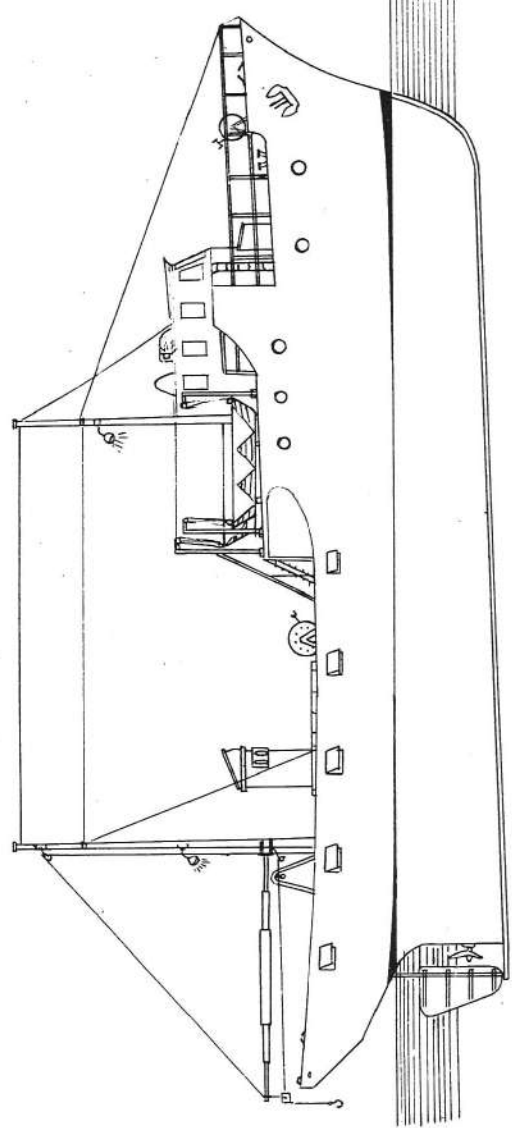
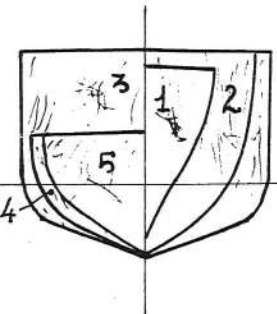


# MOTOPESCHERECCIO

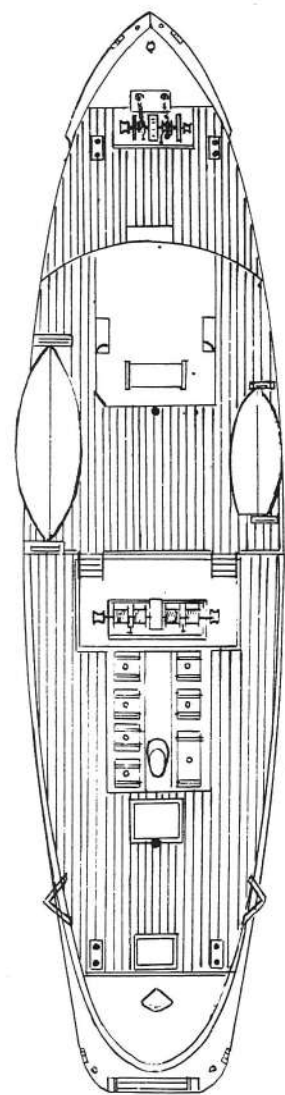
n° 2 fazzoletti di mogano da 5 m.m.  
da applicare ai lati della chiglia



ordinate in compensato da m/m. 4



Scala 1:4 dal piano originale



UN DISEGNO  
**MODELNAVI  
GRECO**

F. Torchia

# MOTOPESCHERECCIO D'ALTO MARE

## RIPRODOTTO IN MODELLO NAVIGANTE

Il modello che presentiamo soddisfa le aspirazioni degli appassionati navimodellisti che desiderano costruire un buon modello navigante di dimensioni limitate, che, pur non essendo eccessivamente impegnativo, abbia caratteristiche e attrezzature tali da soddisfare i modellisti più esigenti, che, volendo, ne possono fare un vero capolavoro di rifinitura.

Si tratta infatti della riduzione in scala 1:50 di un moderno peschereccio metallico a grande raggio, costruito nel 1950 in cantieri dell'Adriatico, dalla linea e dalle sistemazioni modernissime.

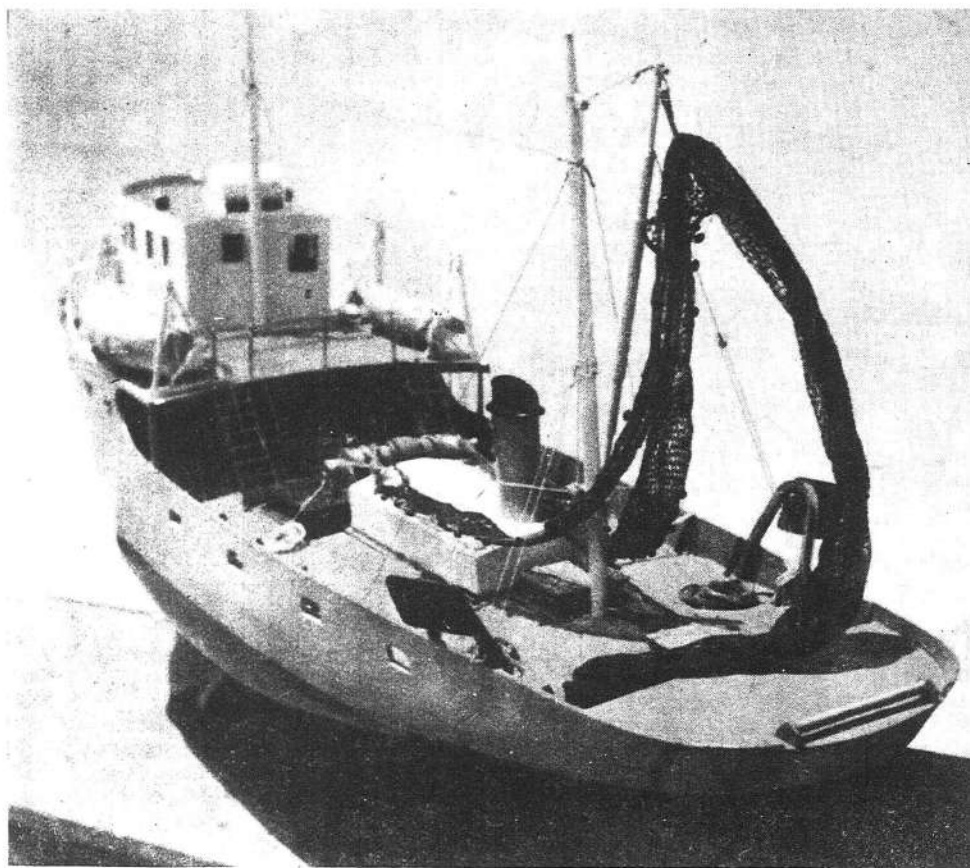
Il modello ha una lunghezza di circa 55 cm.; è capacissimo di scafo, e quindi molto stabile, con ampi accessi al motore e alle pile, e adatto a navigare anche in acque mosse.

### COSTRUZIONE:

La costruzione della scafo non esula dagli schemi classici: robusta chiglia in mogano, ordinate in compensato di faggio o betulla da mm. 4, fasciame dei fianchi in compensato da mm. 1,5, fasciame della carena in listelli di mogano da 2x5.

I ponti vanno realizzati con compensato da 1 mm., con successiva applicazione di listelli di mogano da mm. 1x5 (detti listelli vanno applicati dopo che lo scafo è stato stuccato e verniciato, sia all'esterno che all'interno delle murate).

I boccaporti, la plancia e l'asteriggio di macchina vanno montati già verniciati, e consigliamo di eseguirli con compensato da mm. 2; lo stesso dicasi per il verricello salpareti, quello salpaancora, alberi timone, scale e grù lance, che però è bene eseguire in metallo.



Le tinte del modello sono le seguenti: opera morta grigio chiaro, carena verde o rossa o amaranto; cofano di macchina, plancia, lance e grù delle medesime e alberi in bianco; boccaporti interni delle murate, trimarini e parti del ponte in lamiera in grigio piombo; parti dei ponti in legno al naturale, ciminiera gialla e nera, argani ancora neri; gli oblò e le battagliole in ottone.

Con questa sommaria descrizione non pretendiamo di avervi istruito per la costruzione del modello in tutti i suoi particolari, ma solo di avervi dato una guida generica per la migliore riuscita di esso; in quanto tutta la bellezza del la-

vorò è posta nelle vostre mani, e nell'abilità e nell'impegno con cui le farete lavorare.

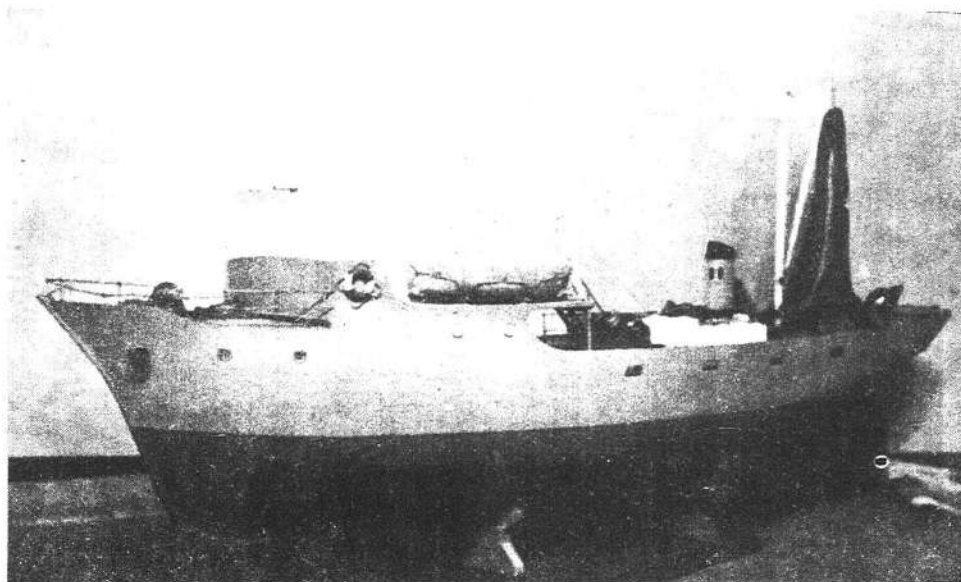
Per la propulsione adoperate il motore elettrico Trix, che alimenterete con pile a secco da 4,5 Volts, delle quali ne potrete mettere fino a quattro. Nel caso che il modello completo di motore e pile non si immerga fino alla linea di galleggiamento segnata sul disegno, provvedete a zavorrarlo con piccoli pani di piombo, che aggiungerete fino a raggiungere l'assetto stabilito.

Potrete sbizzarrirvi come meglio credete in quanto a rifiniture, illuminando i fanali di posizione e d'albero, la plancia e le cabine all'interno; costruendo una piccola rete a sacco (la lunghezza è di cm. 60) da sollevare al picco di poppa; costruendo le cassette del pesce, che potrete in coperta unitamente ai cavi di ormeggio; le lance di salvataggio potranno essere fatte a fasciame; in tal caso non copritele con tela, ma lasciatele scoperte mettendoci remi e cinture di salvataggio; potrete mettere nella plancia la ruota del timone, bussola, tavolini, ecc.

Avete quindi da lavorare molto anche su un modello che a prima vista può sembrare semplice, e siate certi che realizzerete un bel modello.

Il disegno al naturale, in una tavola da m. 1,10 x 1,20, è in vendita al prezzo di L. 500. La scatola costruttiva, completa di tutti gli accessori perfettamente finiti, senza motore al prezzo di L. 10.000. Richiedeteli a MODELNAVI-GRECO, Porto Ripa Grande, 56 A, ROMA; li riceverete contrassegno e f.p.

\* \* \*



# PRIMI ELEMENTI PER LA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI NAVIMODELLI A MOTORE

## MOTOSCAFI DA VELOCITA'

a cura di NERINO GAMBULI

Lo studio sugli scafi da velocità incominciò naturalmente con l'avvento del motore; le prime corse e i primi scafi famosi si ebbero al principio di questo secolo, e man mano con gli anni le linee degli scafi da velocità sono progredite al punto che, dagli antichi scafi a dislocamento costante, sia fermi che in velocità, si è passato a scafi a dislocamento variabile: a scafi cioè che con l'aumento della velocità hanno una resistenza all'avanzamento in acqua diminuita, in quanto, secondo una espressione consueta, si «alzano sull'acqua».

Dai primi scafi a carena totalmente immersa, si è passati agli scafi con carena a gradino o a «redan», i quali non navigano più immersi, ma, in virtù del gradino o dei gradini, in velocità scivolano sulla superficie dell'acqua. Infine si è giunti agli scafi detti «a 3 punti», mediante i quali si sono raggiunte le migliori velocità in acqua a tutt'oggi; ma

già si affacciano gli scafi ad «alette portanti», e chissà quante altre realizzazioni si susseguiranno in seguito. Noi ci fermeremo a considerare, sia pure per sommi capi, in quanto l'articolo è dedicato essenzialmente a coloro che abbisognano di un primo indirizzo nella realizzazione di modelli, gli scafi «a 3 punti».

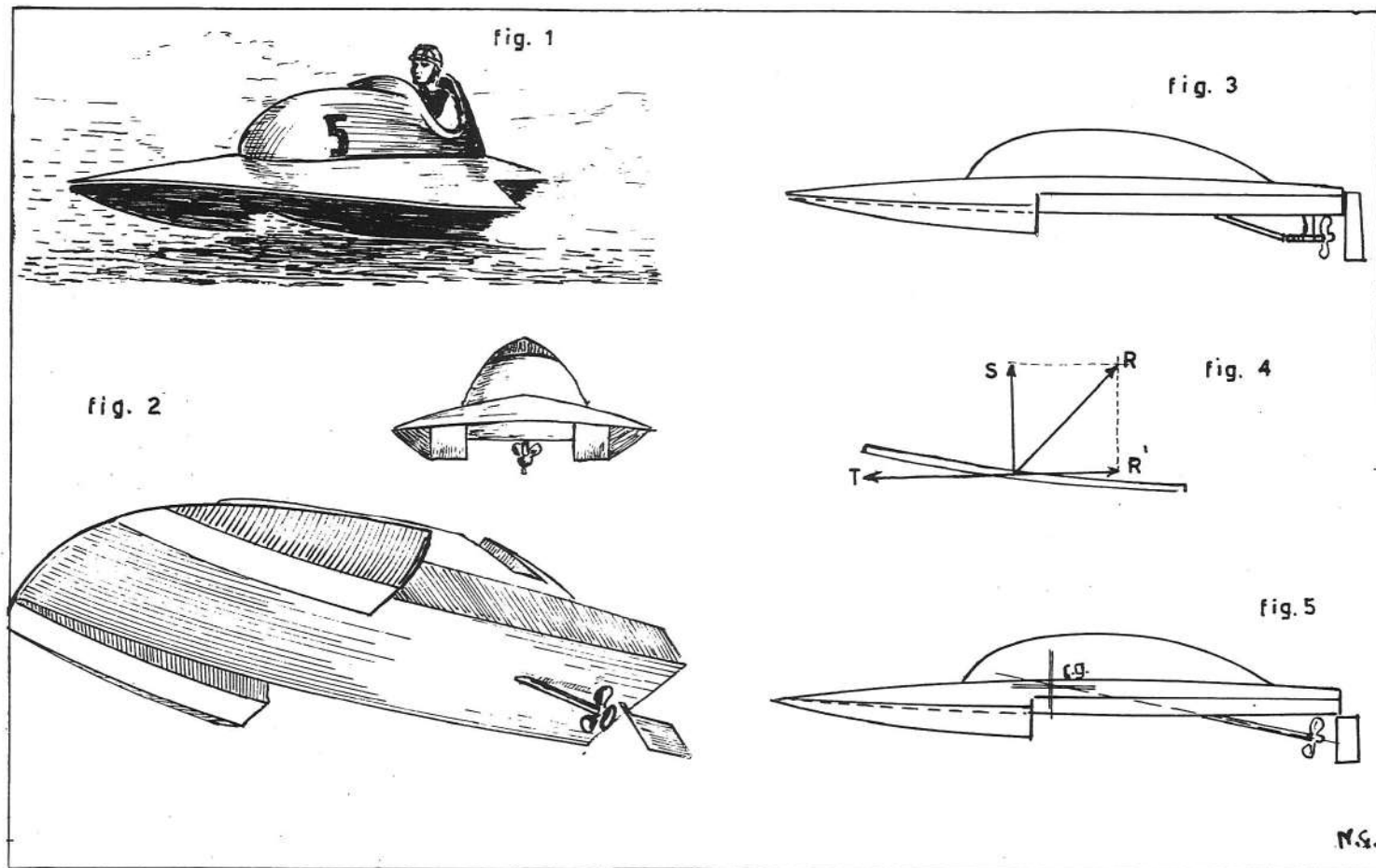
In fig. 1 è raffigurato uno scafo a 3 punti in velocità, per dimostrare l'assetto dell'imbarcazione in acqua e la minima resistenza all'avanzamento dello scafo. In fig. 2 è rappresentato lo schema di un «racer» a 3 punti; lo scafo è costituito da un corpo centrale ove è alloggiato il motore, da due pinne laterali anteriori inclinate, che servono a dare all'imbarcazione la possibilità di alzarsi sull'acqua, con un principio simile a quello dell'ala di aeroplano, ed un'elica posteriore.

In molti modelli da velocità sono state

viste eliche orizzontali e parallele al senso di moto (fig. 3): a mio avviso tale posizione dell'elica non è la più adatta, ed è da preferirsi quella leggermente inclinata; poi vedremo il perchè.

Lo scafo quindi, per i due scarponi o pinne che ha a prua e che presentano la parte inferiore inclinata verso il basso e l'indietro di 5°-8° e per l'elica propulsiva (i tre punti della definizione), in velocità riceve una pressione dal basso in alto, che lo porta a scivolare quasi del tutto fuori dall'acqua, con diminuzione sensibile della resistenza idrodinamica a scapito di quella aerodinamica: occorre però considerare che la resistenza idrodinamica è circa 800 volte maggiore di quella aerodinamica, e quindi l'aumento di questa ultima rispetto alla sua enorme diminuzione è praticamente nullo.

Le pinne anteriori, o scarponi, si comportano quindi come un piano in-



clinato (fig. 4) al quale sia applicata una trazione  $T$ , e che abbia quindi una resistenza  $R$ , la quale, scomponendosi, dà origine ad una forza portante  $S$  e ad una resistenza all'avanzamento  $R'$ , la quale diminuisce aumentando la forza  $S$  con l'aumento della trazione  $T$ , in quanto l'imbarcazione viene a trovarsi quasi tutta fuori d'acqua.

Un elemento da considerare è il baricentro del modello: sarebbe ottima cosa che l'asse di trazione (fig. 5) si trovasse a passare per esso; ma poichè è molto difficile stabilire sulla carta il baricentro di un modello, è opportuno mantenere l'asse inclinato, considerando la distanza della sua estremità posteriore dal fondo dello scafo pari al doppio del raggio dell'elica che si ap-

plicherà al motoscafo. Il baricentro del modello si può considerare a metà della distanza fra la prua e l'elica (fig. 6), ed in tale punto è opportuno sistemare il motore munito di volano.

L'assetto del modello in velocità dipende dal momento di tutte le forze rispetto al centro di gravità, e quindi ecco perchè è necessario che l'asse dell'elica passi vicino al baricentro stesso, in modo che l'azione dell'elica agisca direttamente sul centro medesimo, spostandolo in avanti e contemporaneamente favorendone il sollevamento; essendo il centro di gravità (o baricentro) il punto in cui il modello completo si mantiene orizzontale in equilibrio, è bene che ogni forza agisca direttamente su di esso (fig. 7).

A titolo indicativo ecco le dimensioni fondamentali di un modello a «3 punti»:

- 1) lunghezza: a piacere;
- 2) larghezza massima: circa la metà della lunghezza;
- 3) larghezza dopo gli scarponi: circa  $1/3-2/7$  della lunghezza;
- 4) larghezza a poppa: circa  $1/4$  della lunghezza;
- 5) larghezza dello scarpone: circa  $1/10$  della lunghezza;
- 6) lunghezza totale dello scarpone da prua: circa la metà della lung. (poco più avanti del baricentro);
- 7) inclinazione dello scarpone rispetto al fondo:  $5^{\circ}-8^{\circ}$ .

Il disegno di un simile scafo non riveste particolare difficoltà: si opera come per i normali motoscafi («Modellismo», n. 60); dapprima si traccia il piano longitudinale seguendo i rapporti detti, si incomincia a disegnare tracciando una linea orizzontale rappresentante il fondo dello scafo (fig. 9 a), la quale a prua sale un poco, poi si disegna l'asse dell'elica, considerando il motore e il volano che si vuole applicare (fig. 9 b), infine si disegna la posizione degli scarponi, un poco curvi nel loro margine inferiore (fig. 9 c), ed infine si completa la parte superiore a piacere, secondo se si vuole che il motore resti scoperto o rimanga carenato.

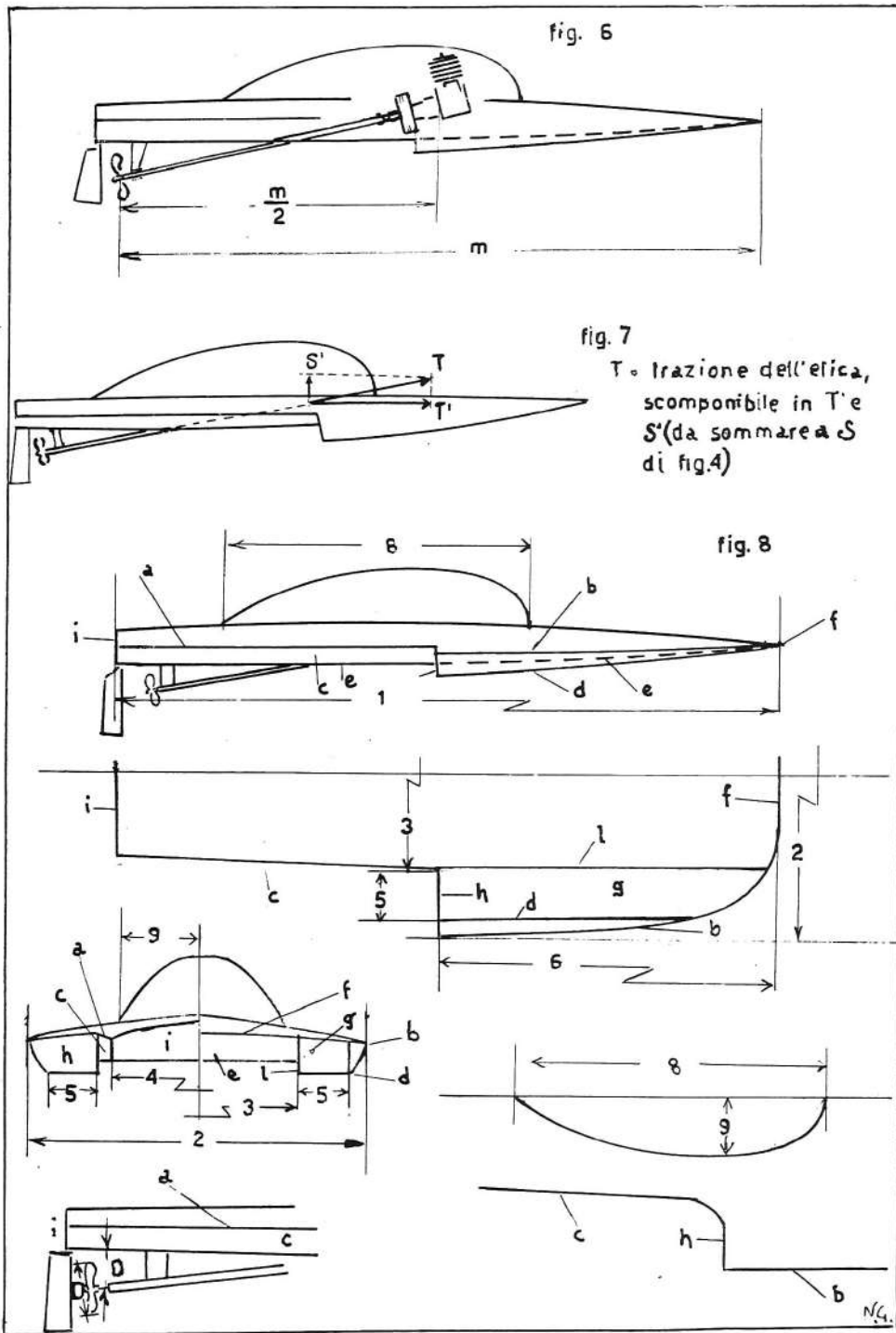
Si divide poi tale tracciato in 5-8 parti con tratti verticali, e si riportano le misure in basso per trarne il piano orizzontale (fig. 9 d). Per la forma delle ordinate si agisce come al solito: dal piano verticale si riportano su una linea verticale le altezze delle varie parti di ogni ordinata, ai punti trovati si tracciano delle linee trasversali, e si riportano su di esse le varie larghezze ricavate dal piano orizzontale (figura 9 e, f).

Prima di passare alla costruzione si traccia sul piano verticale la sagoma della chiglia (fig. 10).

La costruzione non presenta difficoltà, e vale per essa quanto già detto nel n. 60 a proposito dei motoscafi da diporto; il fondo, che è piatto, può essere realizzato in comp. da mm. 1 (motori fino a cc. 2,5), o 2 mm. (motori più grandi); ugualmente le pareti verticali dello scafo e la parte inferiore degli scarponi. Il rimanente potrà essere realizzata ugualmente in compensato da mm. 1, o a listelli da mm.  $2 \times 5$  o  $2 \times 8$ , a seconda che la forma dello scafo sia angolata o curva. La prua, in genere rotonda, può anche essere realizzata in balsa duro o cirmolo (fig. 11).

Il tubo porta asse dell'elica avrà due boccole alle estremità, e sarà fissato internamente alle ordinate e alla chiglia; esternamente se è breve sarà lasciato a sbalzo, altrimenti è consigliabile un supporto in ottone (fig. 12).

Il discorso sull'elica sarebbe per questa sede troppo complesso e lungo: io consiglio, essendo i motorini a scoppio molto veloci, di usare delle buone eliche bipale, in modo da conservare un buon rendimento in acqua (pale troppo vicine e giranti velocemente non

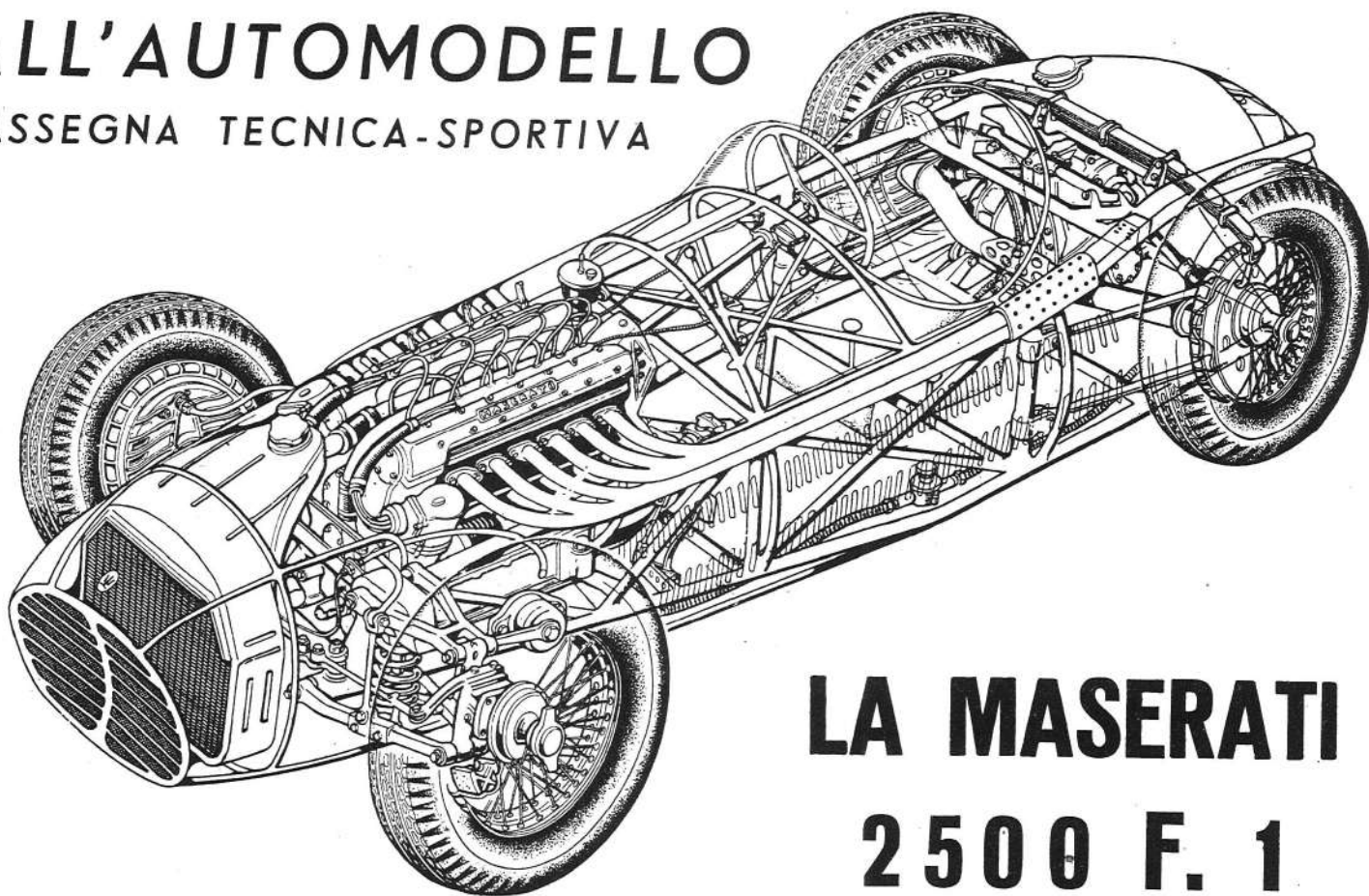






# DALL'AUTOMOBILE ALL'AUTOMODELLO

RASSEGNA TECNICA-SPORTIVA



## LA MASERATI 2500 F. 1

Dopo aver passato in rassegna nei numeri scorsi la storia ed il passato sportivo di due grandi marche, come la Mercedes e la Lancia, veniamo oggi a parlare di un'altra grande Casa che, sia nel passato come nel presente, tiene alto il suo prestigio e quello della Patria che rappresenta su tutti i circuiti del mondo: è questa la Maserati, un'industria nata dalla passione del suo fondatore si è imposta per la qualità delle sue potenti macchine e per la tenacia dei suoi animatori, una marca che ha tagliato numerosi traguardi e che quando non è stata favorita dalla sorte, superata da rivali, ha pur sempre detto la sua, dando vita ed animando tutte le competizioni cui ha preso parte.

Prima di esaminare questa magnifica monoposto formula 1, ultimo mirabile prodotto di questa industria, come al solito daremo un breve sguardo al passato.

Nell'anno 1902 il vogherese Alfieri Maserati a soli 15 anni entrava nell'allora nascente Isotta Fraschini, dove restava fino a poco prima della scoppio della prima guerra mondiale.

Acquisita così grande esperienza a 27 anni fondava in Bologna le officine portanti il suo nome, con l'aiuto dei fratelli Ernesto, Bindo, Ettore e Mario.

Tornata la pace, egli si aggiudicava il 21 agosto dell'anno successivo la IV Susa-Moncenisio al volante di una possente Isotta Fraschini. Da questo momento le vittorie non si contano più e lo vediamo al volante delle allora famose

macchine sono in allestimento od in fase di messa a punto, ma praticamente per ora solo a queste due vetture è rimasto il duro compito di tenere alto il prestigio d'Italia e di contendere il passo alla minaccia tedesca rappresentata dalla Mercedes.

Abbiamo voluto prendere oggi in rassegna questa Maserati dato che domenica 5 settembre u. s. è stata una delle migliori protagoniste del Gran Premio d'Italia e, pilotata dal bravo e giovane Moss, si sarebbe senz'altro aggiudicata la vittoria, davanti alla tanto famosa Mercedes, se una banale rottura al serbatoio dell'olio non l'avesse prima compromessa e poi del tutto tolta di gara proprio a tre quarti della corsa, mentre conduceva in prima posizione.

La cronaca della entusiasmante gara è del resto già tanto nota a tutti gli appassionati, che non occorre stare qui a ripeterla, pertanto passiamo ad esaminare le caratteristiche tecniche di questa brillante vettura augurandosi che in futuro sia maggiormente assistita dalla buona sorte.

Cominciamo dal motore: le sue origini risalgono all'inverno 52-53 e deriva dal due litri sport « A - G6 - GCS » con 72 di corsa e 80 mm. di alesaggio ed una potenza di 160 cavalli.

Da questo nacque un primo motore da corsa che, perfezionato poi dal valente Ing. Colombo, si trasformò in un motore piatto con esaltati i valori di potenza specifica:

Diatto, poi delle Chiribiri fino a quando è giunto il momento di far uscire dall'officina di Bologna una macchina di sua creazione.

Si trattava di una potentissima 16 cilindri che nel 1929 stabiliva a Cremona il record del mondo dei 10 km. alla media di kmh. 246,069 che solo tre anni dopo Campbell riusciva a battere.

Ma purtroppo il fondatore delle Officine Maserati non poté a lungo godere dei successi della sua marca, poiché nel 1932 a soli 45 anni moriva. L'azienda continuava la sua attività con i fratelli, con la costituzione di società anonima, sotto la presidenza del Commendatore Adolfo Orsi.

Alla fine del 1939, allo scopo di migliorare la produzione e di ingrandire le Officine, si trasferiva a Modena. Nel 1939 e nel 1940 l'americano Wilbur Shaw ad Indianapolis portava per due volte alla vittoria una Maserati, che pertanto è così la sola marca europea che abbia vinto negli ultimi 30 anni la famosa 500 miglia.

Nel 1947 i fratelli Maserati lasciavano la ditta che proseguiva la sua attività con altri tecnici per una nuova marca; la O.S.C.A.

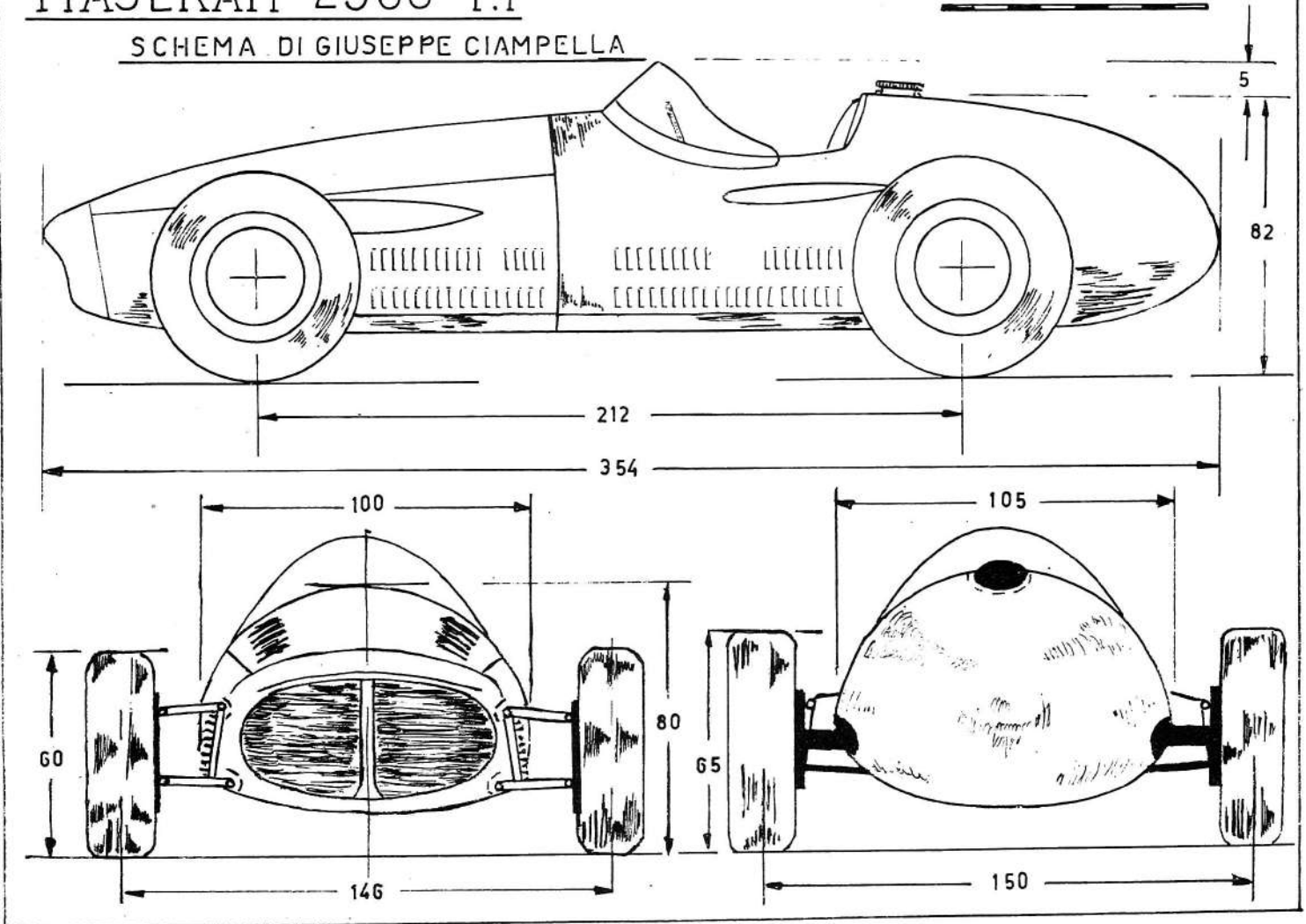
Questa è la storia di questa marca ed ora vediamo il suo più recente frutto.

Come è noto, al giorno d'oggi ci sono in Italia solo due tipi di macchine che difendono i nostri colori nelle competizioni sportive della formula 1; esse sono le 2500 ad alimentazione atmosferica Ferrari « 553 » e Maserati « 250 F ». Altre

# MASERATI-2500-f.1-

scala=1:2

SCHEMA DI GIUSEPPE CIAMPELLA



Alesaggio e corsa 76,2x72, potenza 100 cv. litro.

Da quest'ultima edizione è nata l'attuale 2500, cilindrata geometrica 2496 cc., volume unitario 416 cc., rapporto di com-

pressione 12,5:1, potenza massima 250 cv. ad un regime di 7400 giri al minuto.

L'alimentazione è assicurata da tre carburatori Weber doppio corpo del tipo « 42 - DCO - 3 ».

Il combustibile viene portato da una doppia pompa a capsulismi; il serbatoio della benzina contiene 220 lt. di carburante. Le candele usate sono le « Lodge ».

Il serbatoio a radiatore dell'olio è in lega leggera, disposto in posizione sporgente dalla fiancata destra. Il peso del motore a secco è di 185 kg.

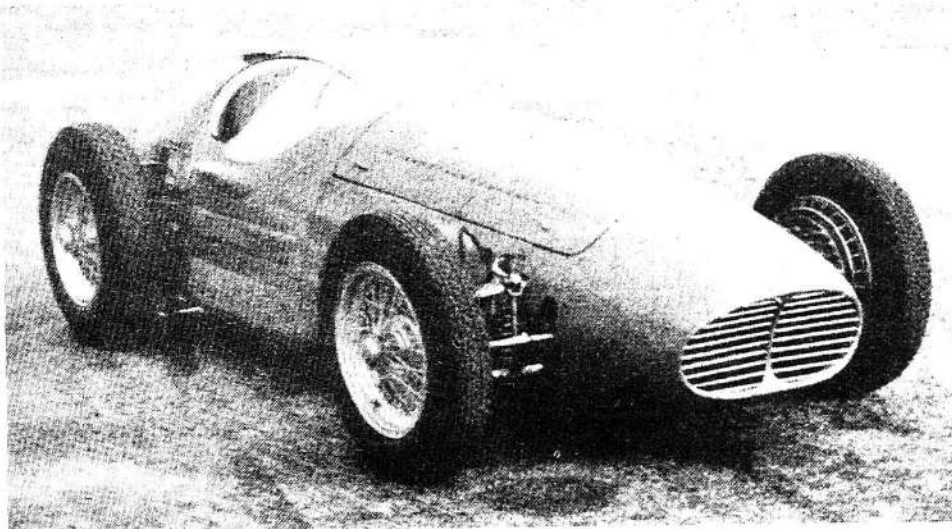
Il cambio è situato nel retrotreno, che è munito di ponte tipo De Dion. I rapporti sono i seguenti: I° - 2,14; II° - 1,45; III° - 1,20; IV° - 1 R.M. - 3,56. Trasmissioni con bracci oscillanti, muniti di robusti giunti cardanici.

Peso a secco 630 kg., peso a pieno carico in ordine di marcia 915 kg.; rapporto peso potenza 3,7 kg., cv.

Sospensione anteriore a ruote indipendenti tipo Maserati, a bracci disuguali e parallelogramma deformabile con all'interno il mezzo elastico costituito da mollone elicoidale e da ammortizzatori telescopici. La vettura è munita di barre anticaricamento. La carrozzeria è in lega leggera di ottima forma aerodinamica ed ampio parabrise avvolgente profilato.

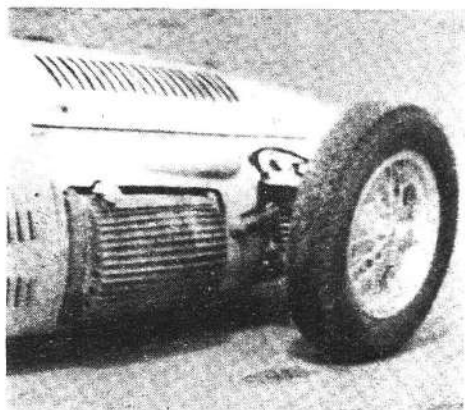
Per un'ottima riproduzione nonchè per costruire una vetturetta di gara, possiamo attenerci a quanto segue.

Come prima operazione occorre sviluppare il disegno anche nei dettagli, aiu-



Sopra: vista d'insieme della Maserati 2.500 F.1. Nella pagina di fronte in alto: particolare riprodotto il radiatore dell'olio sporgente dalla carrozzeria

# FOTODOCUMENTAZIONE dell'attività navimodellistica



tandoci con lo schema che è pubblicato nella rivista e con le fotografie che accompagnano questo articolo.

Lo chassis è opportuno ricavarlo da fusione dopo aver stabilito la esatta ubicazione dell'organo propulsore, del suo tipo e degli accessori da sistemare sulla vettura. Il ponte posteriore deve essere montato su cuscinetti a sfere Riv EL 3 alloggiati in apposite sedi nella struttura dello chassis. Per le ruote anteriori è meglio munirle di organo di sospensione. Quest'ultimo può essere così realizzato: sullo chassis all'altezza dell'asse delle ruote anteriori si ricaveranno due supporti laterali. Questi porteranno un foro per un asse di acciaio di almeno 3 mm. di spessore; i fori saranno imboccati in precedenza con boccole in ottone o meglio in bronzo annegate. L'asse in acciaio farà da fulcro al supporto in duralluminio ricavato da lavorazione che porterà fisso e solidale con esso l'asse, pure in acciaio da millimetri 6, delle ruote anteriori. Su questo supporto si prateranno due sedi mediante fresatura entro cui scorrerà l'organo di molleggiamento.

Questo è realizzato con spirale stretta in acciaio od anche con il tubetto in filo di acciaio che fa da guaina sui comuni fili dei freni per bicicletta.

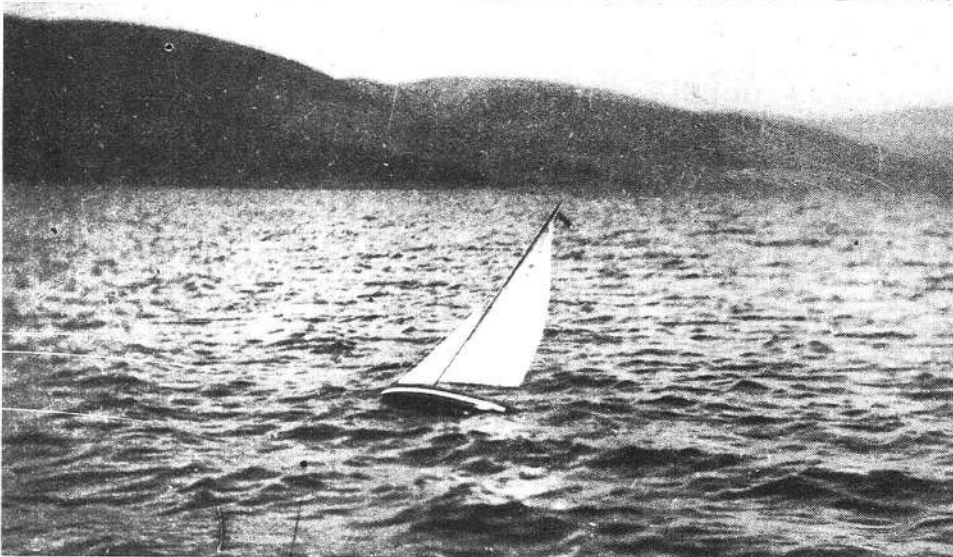
Questa molla fissata al basamento dello chassis passa sulla parte superiore del supporto delle ruote anteriori. Ne risulterà che per ogni spostamento di queste ultime, avremo una dilatazione per scorrimento del filo a spirale in acciaio, con conseguente tendenza di quest'ultima a tornare nella posizione primitiva dopo la dilatazione che permetterà all'asse ed alle ruote anteriori di ritornare nella posizione normale dopo aver assorbito l'urto che aveva provocato lo spostamento in alto del supporto dell'asse, con conseguente dilatazione della molla.

L'organo propulsore può essere montato in posizione orizzontale, la testa alettata di quest'ultimo potrà simulare il serbatoio-radiatore dell'olio.

Il motore consigliabile è possibilmente un 5 cc. e la scelta può cadere sugli ottimi G. 21 e sui Mc Coy. 29 o su motori corrispondenti.

Per la carrozzeria, dato che è quasi da escludersi o poco consigliabile ricavarla in legno, non resta che realizzarla anche essa mediante fusione, dopo aver naturalmente costruito il modello, oppure costruendola in lamiera di alluminio battuto seguendo il procedimento che già nei precedenti numeri abbiamo annunciato.

G. C.



Dall'alto in basso: modello navigante di nave da crociera realizzato da Giuseppe Lusci di Firenze; ha due motori indipendenti, marcia avanti e indietro, telecomando, illuminazione, etc. Un elegante cutter costruito dal romano Emilio Colangeli in piena navigazione. Un modello di motoscafo, di 85 cm. di lunghezza, realizzato da Guido Scaramuzza, della Navimodel di Milano

# UN PO' DI TECNICA PER GLI AUTOMODELLISTI

## IL TELAIO

Dunque cari amici lettori, dopo aver parlato delle sospensioni, è logico dedicare un po' la nostra attenzione all'elemento base essenziale cui esse sono ancorate, elemento che ricopre la massima importanza anche nelle costruzioni automodellistiche: il telaio.

Esaminiamo ora brevemente gli orientamenti verso cui volge l'odierna tecnica automobilistica, prima di venire a parlare ed a descrivere in particolare le realizzazioni di telai per le nostre piccole vetturette.

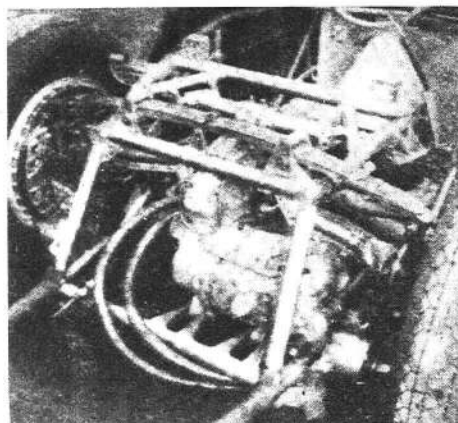
Il telaio che negli anni passati era universalmente adottato su tutta la produzione mondiale di veicoli è oggi sostituito nell'80% della produzione civile dalla cosiddetta carrozzeria portante. In una parola non significa che il telaio sia del tutto scomparso, ma è stato sostituito da un insieme che viene a formare corpo unico con la carrozzeria del veicolo stesso. Nella parte inferiore delle vetture da turismo sono saldati degli elementi scatolati che ne assicurano la resistenza a tutte le sollecitazioni, formando al tempo stesso una struttura di forza che facendo un tutt'uno con la carrozzeria crea degli elementi che sono

di sostegno a tutto l'avantreno, all'organo propulsore ed al ponte posteriore.

Tutto questo ai fini di una maggiore resistenza e di una maggiore durata dell'insieme ottenuta con una notevole diminuzione di peso, e di una aumentata silenziosità della vettura.

Esempi tipici di questo genere di costruzione sono la nostra Fiat «nuova 1100» che denuncia circa 90 kg. di peso in meno del precedente modello «E» che disponeva ancora di uno chassis separato, inoltre la 1400, l'Alfa 1900, la tedesca Hansa 1500, la francese Renault Fregate, ecc., per non elencarne altre. E' da tener presente inoltre che anche la maggior parte della produzione americana segue questo sistema. Questo per quanto riguarda la produzione di vetture in serie.

Veniamo ora ad esaminare la produzione sportiva, escludendo da questo settore le vetture Gran Turismo e sport di serie; dunque nelle vetture Sport-competizione, dovendosi assicurare il massimo di robustezza con un peso ridotto al minimo e dovendo quindi far ricorso a carrozzerie ricavate in leghe leggere, il telaio ancora rimane, ma più che di un



vero telaio si tratta di una struttura portante, per lo più formata da un traliccio che per sistema di realizzazione si avvicina alla tecnica aeronautica; su di esso poggiano tutte le parti della carrozzeria e ad esso sono assicurati gli organi meccanici. Di solito vengono chiamati chassis ad elementi tubolari e diremo subito perché.

Questo traliccio è formato da tubi di acciaio al cromo-molibdeno opportunamente sagomati; saldati elettricamente vengono a formare una struttura che delinea la sagoma della vettura simile all'ossatura di un apparecchio. La sezione di queste canne è in rapporto ai punti di maggior sollecitazione cui viene sottoposta la struttura, mentre nei punti di ancoramento dell'avantreno e del ponte posteriore vengono riportate dei rinforzi.

Questo sistema oltre che sulle vetture Sport come ad esempio la O.S.C.A. 1100, viene usato anche sulle vetture competizione come ad esempio sulle Ferrari e sulle Maserati. La Ditta Ferrari, nella sua produzione corrente di vetture sport, adotta telai realizzati in elementi tubolari mentre la struttura superiore è esistente solo nei punti di forza e precisamente all'altezza del radiatore, della centina parafiamma, del cruscotto degli strumenti e dell'alloggiamento del serbatoio.

Dunque come abbiamo visto questi sono i tre orientamenti verso cui si indirizza la moderna tecnica automobilistica.

Vediamo ora di passare all'altro argomento che oggi ci interessa e di entrare nel mondo dell'automodellismo.

In questo settore le realizzazioni che si sono vedute fino ad ora calcano anch'esse, sebbene in modo approssimativo e in scala ridotta, quelle seguite in campo automobilistico.

Vediamo di fare una classifica: per esempio le vetture realizzate con chassis e carrozzeria in fusione di leghe leggere potremo definirle come vetturette a struttura portante, della stessa specie potrebbero venir classificate le vetture costruite con chassis ricavati in lamiera e con attacchi per gli assali e per l'organo propulsore riportati; quest'ultimo anzi è un orientamento da molti seguito e che ha dato brillanti risultati specie nella produzione delle vetturette sportive. Escludendo a priori, per evidenti diffi-



Nel titolo: esempio di un telaio tubolare in una moderna macchina sport. Sopra: la partenza di un automodello da velocità; è di scena l'inglese Catchpole alla gara svoltasi ultimamente a Zurigo

coltà costruttive, di riprodurre telai a traliccio, possiamo annoverare fra le realizzazioni migliori e diciamo pure più moderne, specialmente sempre nel caso di vetture da riproduzione, quella di realizzare i nostri chassis in elementi tubolari che, come abbiamo già visto, è un sistema adottato dai nostri migliori costruttori di vetture sport nella loro produzione corrente.

Quest'ultima soluzione ci potrebbe offrire la massima robustezza unita ad una grande leggerezza, per cui una costruzione di questo genere sarebbe indicatissima non solo per vetture munite di motore di piccola cilindrata, o su vetture da riproduzione; ma anche su vetture da gara con buone possibilità di successo.

Tale criterio costruttivo offre la massima possibilità di poter comodamente montare l'organo propulsore nella migliore posizione possibile e di distribuire i vari pesi in modo da ottenere un perfetto centraggio della vettura ed un bassissimo baricentro; nello stesso tempo, nel caso si volesse realizzare una fedele riproduzione, ci permetterà di adottare delle sospensioni sia nella parte anteriore che posteriore, tali da consentire

l'impiego delle ruote indipendenti, sistema questo spiegato nel numero precedente.

La soluzione da preferire su modelli ad alta velocità e che fino adesso è stata maggiormente seguita, è sempre quella di realizzare lo chassis in un sol pezzo; possibilmente esso verrà ricavato in fusione, dopo aver già stabilito sul modello i punti di fissaggio del motore, degli assali anteriori e posteriori e della carrozzeria.

Con una buona fusione si possono toccare spessori minimi di circa 2 millimetri ed, impiegando leghe leggere, il peso dell'insieme risulterà molto limitato.

Nel caso di vettuette da riproduzione equipaggiate con chassis in lamiera, è consigliabile saldare internamente delle traverse profilate per l'irrigidimento dell'insieme.

Queste traverse andranno saldate mediante saldatura autogena, come pure le parti riportate, che fungono da supporti al motore, agli assali ed alla trasmissione.

I telai ricavati da elementi in legno sono ormai da escludere dato che anche su vetture riproducenti modelli esistenti risultano ingombranti, pesanti e di nes-

sun effetto estetico ed inoltre sono poco funzionali e per questo completamente abbandonati.

Se vogliamo seguire la moderna tendenza di ricavare il telaio in elementi tubolari bisogna tener presente di stabilire prima la forma dei medesimi dal disegno ricavando un piccolo, ma preciso progetto; come materiali è consigliabile usare canne di ferro o di ottone, i cui spessori devono aggirarsi da 6 agli 8 millimetri di diametro, mentre per gli elementi di irrigidimento potremmo usare canne di circa 4 millimetri di diametro oppure ricavarli direttamente da profilati ad L od a T, oppure a doppio T, reperibili in commercio. Le saldature devono essere eseguite col sistema autogeno ed in questo bisogna usare particolare accortezza. E' ovvio che i supporti del motore, della trasmissione e degli assali andranno pure fissati mediante saldatura e muniti di rinforzi riportati.

Nel prossimo numero torneremo sull'argomento per descrivere i vari tipi, nonché l'uso di telai con metalli leggeri, trattando più ampiamente i vari sistemi di costruzione.

**GIUSEPPE CIAMPELLA**



A sinistra: una magnifica riproduzione di un galeone inglese del 1595 realizzata dal fiorentino Vincenzo Lusci; notare la cura dei particolari. A destra, sopra: un modello in scala 1:25 della motogoletta PIO X, costruito dal palermitano Michele Simoncini. Sotto: riproduzione della Ferrari coupé 4.100, tipo Mille Miglia, realizzata dal torinese Michele Conti

L'ANGOLO  
DEL  
TRENIMODELLISTA

# TORNIAMO A PARLARE DEL PAESAGGIO

Come già pubblicato nel numero scorso, torniamo oggi a parlare del paesaggio per completare il nostro plastico. La volta scorsa ci intrattenemmo ad esaminare la costruzione semplice e razionale di zone collinose e montuose, nonché il modo più funzionale per costruire una galleria; questa volta abbiamo pensato di riprendere l'argomento venendo a parlare di un'altra caratteristica del paesaggio, caratteristica anch'essa di grande importanza perché contribuisce a dar tono al paesaggio, formando quel giusto ed equilibrato contrasto, che ci permette di trasformare il nostro plastico in un vero paesaggio in miniatura, senza farci cadere nel grave errore di trasformarlo in una monotonia di binari.

Questo particolare fondamentale di cui sto parlando è costituito dalla costruzione di strade, che potremo riempire di ogni sorta di mezzi, dai piccoli torpedoni ai pullmann in miniatura, alle automobili, ai carretti a cavallo, tutti particolari che troveremo reperibili in commercio; queste autostrade le sistememo in pianura, in collina, costeggianti la via ferrata o addirittura attraversandola e facendole sboccare sul piazzale di una bella e attrezzata stazione. Ma parlando delle strade non si può fare

a meno di citare un particolare altrettanto importante e legato alle prime: quello dei passaggi a livello.

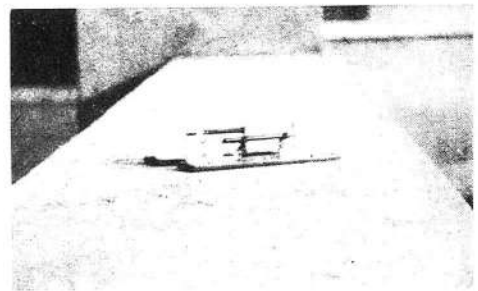
Perciò oggi il tema che ci siamo proposti è questo: la descrizione semplice di come realizzare sia autostrade che passaggi a livello.

Così come abbiamo fatto per definire dove sistemare le colline, le montagne, le gallerie e le strade ferrate, allo stesso modo dovremo prima stabilire sul disegno dove sistemare e dove far passare l'autostrada.

Sceglieremo poi un punto od anche dei punti dove questa incrocierà le linee ferrate, per rendere l'insieme ancora più reale e caratteristico, mentre da un'altra parte faremo in modo che essa si arrampichi su per un collina con delle ampie curve per alleviarne la pendenza in salita, alla stessa maniera delle vere autostrade.

Un consiglio utile per come dare il via ad una strada, quale percorso impostarle ed in quale punto farla morire può essere il seguente.

Faremo nascere la nostra strada da una falsa galleria in collina, da una parte avremo le montagne e dall'altra un muretto di protezione al finto pendio; dalla collina la strada percorrerà que-



st'ultima per qualche tratto formando delle grandi «S» fino a giungere in pianura ai piedi della collina, di qui la potremo far dirigere verso la ferrovia.

In questo tratto la faremo costeggiare, da due file di alberi, anch'essi reperibili in commercio di diverse fogge e grandezze; quindi faremo attraversare il plastico per tutta la sua larghezza, facendola passare all'interno di esso; dopodiché faremo in modo che incroci di nuovo la ferrovia per andare a dirigersi ad una stazione al lato di essa. Inutile dire che lungo il percorso potremo creare dei bivii e delle diramazioni che si potranno dirigere ad una fattoria di campagna, ad una casa o ad un lotto di case.

Ora che ne abbiamo visto il percorso e le caratteristiche, vediamo in breve come realizzarle. La strada deve avere all'incirca una larghezza di 6 cm. ma può variare con le dimensioni del plastico stesso.

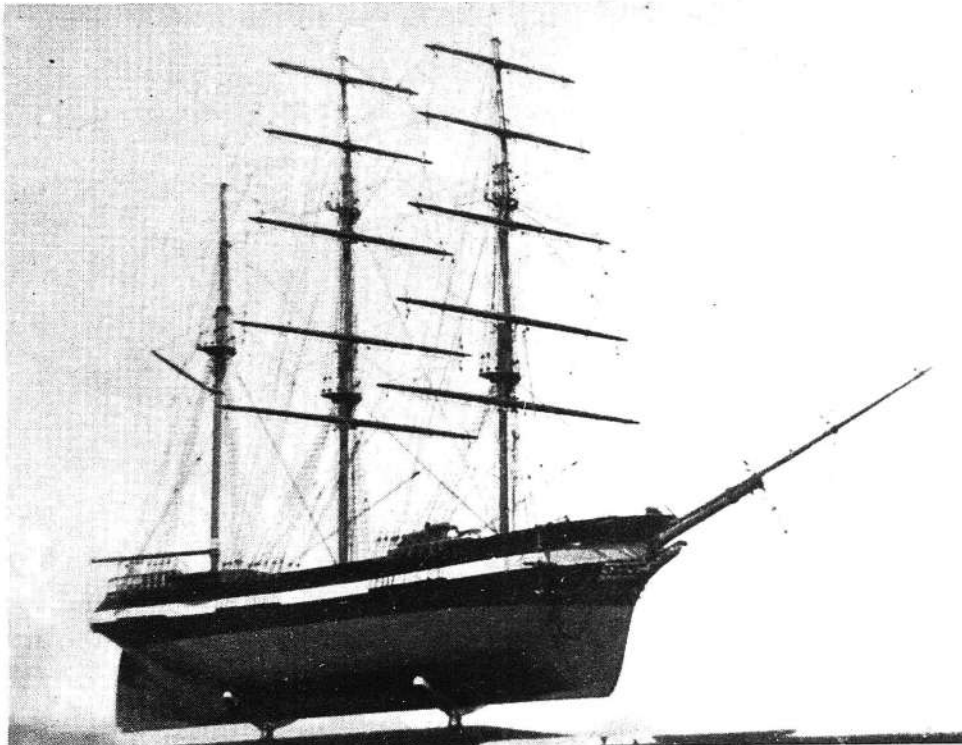
Il suo fondo va stabilito e tracciato prima di iniziare la costruzione sul plastico. Il fondo è costituito dal fondo stesso (in compensato od in masonite) del plastico. Eseguita la tracciatura completa, con un pennello a setole morbide va spalmato, in modo uniforme e compatto per tutta la lunghezza della strada, del collante leggermente diluito a tratti che non devono superare i 10-15 cm. per evitare che il collante passato in precedenza si asciughi costringendoci a ripassare più mani, dannose ai fini dell'uniformità del fondo stesso. Su questo collante va sparso l'apposito ghiaio finemente triturato che è reperibile in buste presso tutte le ditte specializzate del ramo. Per questa operazione bisognerebbe procedere con cautela ed in modo uniforme per esser certi di non creare punti agglomerati.

In ogni caso basta sapersi regolare con la mano e far uso di un piccolo setaccio. Eseguita questa operazione, passeremo su questo manto stradale un cilindretto di legno duro della larghezza identica a quella della strada e del diametro di circa 6-7 cm. senza esercitare molta pressione, ma facendolo scorrere leggermente in modo da far assestare il ghiaio e farlo aderire alla superficie del plastico coperta col collante.

Quando questo si sarà essiccato, avremo ottenuto un'ottima rivestitura del tutto somigliante a quella reale.

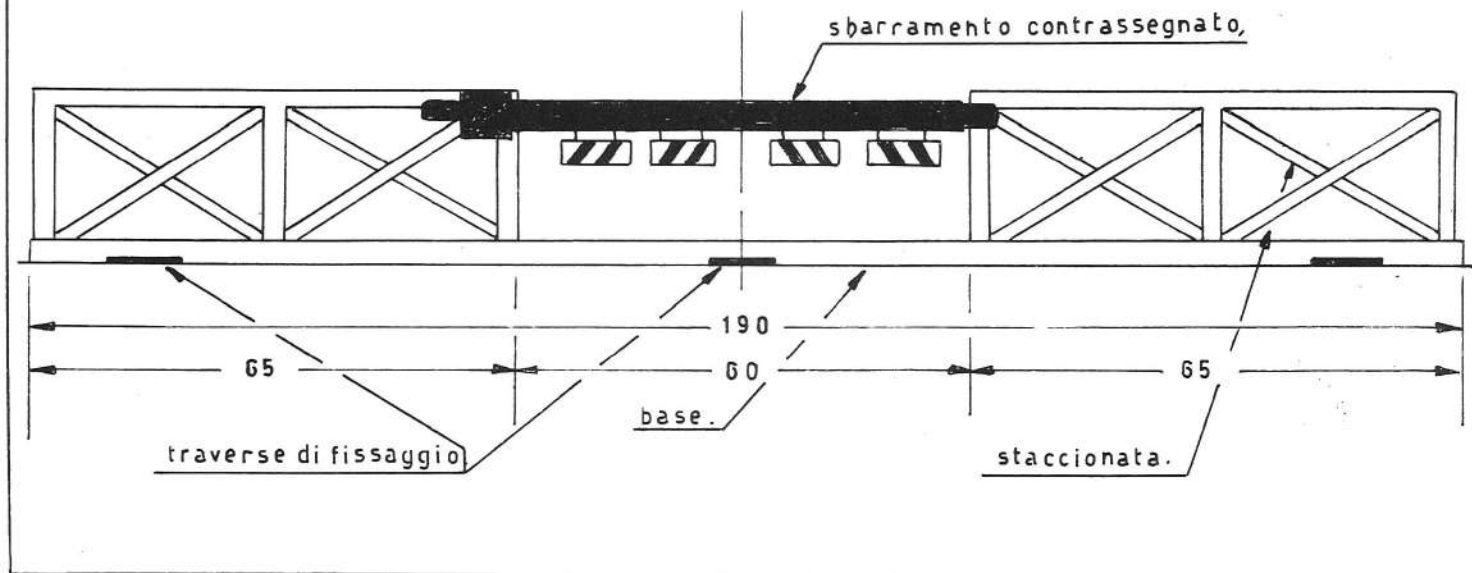
Per completare, se ce ne sarà bisogno, potremo eliminare le eventuali piccole eccedenze.

Per ultimare e rifinire la nostra opera, monteremo sempre con una goccia di collante cellulosico gli appositi alberelli, ad una distanza di 5-6 cm. l'uno dall'altro, nei punti delle strade che sono in zona collinosa o comunque sopraelevata sistememo qualche muretto facilmente realizzabile in balsa dura, stuccata e verniciata in grigio chiaro e mu-



Nel titolo: il passaggio a livello realizzato dall'autore dell'articolo. Sopra: un modello di brigantino a tre alberi del 1860, costruito in scala 1:42 dal palermitano Michele Simoncini

## Semplice schema illustrativo di passaggio a livello custodito



nito all'interno di strisce bianche e nere diagonali. Da non dimenticare sono i paracarri che vanno montati a 5 cm. di distanza e che avranno all'incirca dimensioni di mm. 5x8x10; essi avranno fondo bianco con zoccolo nero e potranno essere realizzati senz'altro in balsa dura.

Ed ora vediamo in breve come realizzare un bel passaggio a livello. Innanzi tutto dirò che per evitare inutili complicazioni è meglio che il suo funzionamento sia normale, ossia che le traverse di sbarramento si alzino e si abbassino a mano. Gli eventuali comandi meccanici complicherebbero la costruzione, che per un buon plastico è già abbastanza laboriosa. In ogni modo, consigliabile fra i comandi meccanici è quello ottenuto con comando a filo di acciaio, messo in movimento da una carrucola posta nella stazione vicina, realizzazione che si trova sulle nostre strade ferrate in moltissimi passaggi a livello di campagna.

Questa realizzazione pur se abbastanza semplice richiede una certa accortezza, anche perchè il filo d'acciaio (da usare possibilmente quello degli U. Control reperibile presso le ditte del ramo) ha bisogno di una serie di piccoli supporti

scorrevoli lungo il percorso; questi supporti sono formati da un sostegno di profilato di ferro, infisso nel fondo del plastico (ossia nel terreno) portante in folle una ruota, munita di apposita gola su cui poggia a perfetta aderenza il filo di acciaio. Questa ruota gira entro una forcelletta che è ricavata dalle estremità superiori del sostegno stesso. Il loro numero può variare a seconda la distanza che intercorre fra il passaggio a livello e la stazione o le cabine di controllo in cui è posto il comando del verricello. È logico che tirando il filo al passaggio a livello si alzeranno le sbarre. Un'apposita molla poco caricata provvederà a tenere in tensione il filo, mentre nei passaggi a livello veri il bilanciamento è ottenuto mediante appositi contrappesi.

L'unico vantaggio che si ottiene da una simile costruzione è solo quello di ottenere una fedele riproduzione. Altri comandi fra cui quello elettrico sono poco consigliabili, o comunque realizzati solo da pochi, che hanno una più che buona pratica in questa materia. Il piccolo disegno che accompagna l'articolo dà una idea di come costruire questo passaggio a livello; comunque vediamone le carat-

teristiche. Le due basette laterali di sostegno sono in legno di tiglio; queste sono tenute insieme da due traverse in lamierino da mm. 1, fissate con delle viti sotto il fondo, passano sotto la strada ferrata del plastico e fungono da elementi di fissaggio di tutto l'insieme.

La corta staccionata è formata da listelli di balsa dura 4x4 ed è preparata in precedenza e montata sul disegno stesso; quindi viene montata nella sua sede sulle rispettive basi. Questa staccionata nei punti di incernieratura delle sbarre di protezione, porta dei rinforzi in compensato di mm. 2, incollati sulle due parti, interna ed esterna. La staccionata può essere realizzata anche in ottone o in duraluminio da mm. 1, incollando il disegno sul materiale e traforando con pazienza, ma si richiede un lavoro più complesso.

Le sbarre possono ricavarsi in fondino di ottone o di alluminio da mm. 4-5 con le apposite bandierine di ottone di contrassegno.

I colori sono verde o grigio scuro per la base, grigio chiaro con strisce bianche e rosse per le traverse di sbarramento, bianco per la staccionata.

GIUSEPPE CIAMPELLA

## Costruttori di modelli volanti

fate richiesta del nuovo listino illustrato

**Scatole di montaggio per aeromodelli n.7.**  
nonché del listino

**Accessori per il Modellismo n.7/A.**

Per riceverli basterà farne richiesta alla ZEUS MODEL-FORNITURE, Via S. Mamolo N. 64 - BOLOGNA - allegando L. 50 in francobolli.

Le ormai famose scatole di montaggio ZEUS M.F. vi daranno la possibilità di costruirvi il modello che desiderate con la minima spesa e la massima facilità.

Consultate i nostri listini e ve ne convincerete.

## TEKNOSTUDIO



LABORATORIO COSTRUZIONI MODELLISTICHE  
PIANI COSTRUTTIVI ITALIANI ED ESTERI  
MATERIALI-ACCESSORI  
MODELLI FINITI

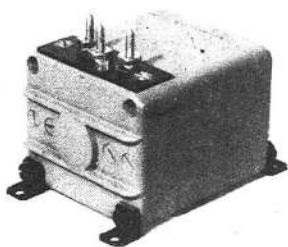
**Via Panaro, 3  
ROMA**

ore 15,30 - 19,30



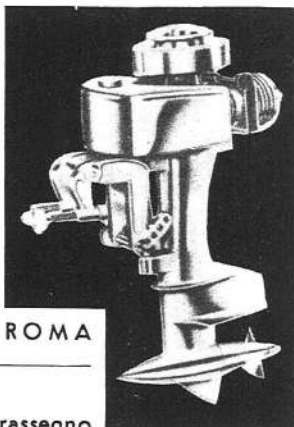
## NOVITÀ

MOTORE ELETTRICO 8-18 V. c.c. e c.a. cm. 80x55x60 - peso gr. 425 - completamente racchiuso, asse montato su due cuscinetti a sfere, robusto, compatto silenziosissimo, basso consumo, adatto per scafi da mt. 1 a 1,50 grande potenza a basso numero di giri, alimentazione con pile a secco (3/4) o piccole batterie, L. 7.800 franco destino.



MOTORINO A SCOPPIO Bamby - il più piccolo diesel del mondo prodotto in serie cc. 0,15 - adatto per riproduzioni piccolissime, Lire 11.200 franco destino.

MOTORINO A SCOPPIO tipo fuoribordo cc. 0,8 - a) raffreddamento ad aria - b) raffreddamento ad acqua - Adatto per scafi convenzionali o tipo fuoribordo lungh. centimetri 45/50 Lire 14.800 franco destino.



### C. MALLIA TABONE

VIA FLAMINIA, 213 - ROMA

Pagamento metà all'ordine  
resto contrassegno



# FULCAR

ROMA

GALLERIA TERMINI

## FOTO - CINE - OTTICA

è in distribuzione la

### GUIDA FULCAR 1954-55

Rassegna completa e aggiornata di modelli e prezzi della migliore produzione foto - cinematografica nazionale - estera. Pubblicazione di 68 pagine a due colori, 250 interessanti illustrazioni con particolari condizioni di acquisto e di pagamento. Richiedetela subito alla FULCAR - GALLERIA STAZIONE TERMINI che ve la invierà gratuitamente.

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

G. 20 speciale a pistone lappato » 7.900

Idroscivolante « Corsaro Nero »: Lunghezza cm. 60, larghezza cm. 30, altezza cm. 16

Scatola di montaggio . . . . . L. 2.200

Detta + motore G. 23 da cm.<sup>3</sup> 2,5 . . . . . » 8.200

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

Detta + motore G. 25 da cm.<sup>3</sup> 1 . . . . . » 5.700

Sono in vendita le produzioni delle Ditte:

AEROPICCOLA, Torino - AVIOMODELLI, Cremona - SOLARIA, Milano - CEIGA, Milano.

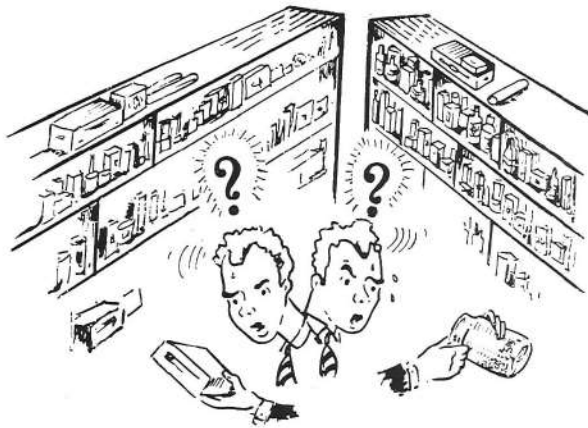
Vasto assortimento di treni Rivarossi, Fleischmann. Accessori della Faller - Wollmer - Preiser.

Occasioni - Bellissimo apparecchio radiocomandato completo di tutti i suoi accessori pronto per il volo. Si garantisce con prova sul campo . . . . . » 80.000

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

ACCOMPAGNARE LE ORDINAZIONI CON VAGLIA

# MODELLISTI! "Exco-model,, è quanto voi aspettate!



Basta con il disordine nel vostro piccolo laboratorio! Basta con la ricerca affannosa nelle vostre cose! Basta con le liti in famiglia!

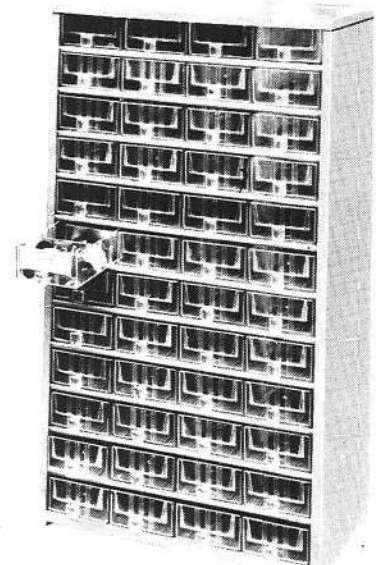
**CON SCAFFALETTI "EXCO-MODEL,, TUTTO SARÀ REPERIBILE IN UN MOMENTO!**

Scegliete subito con fiducia una delle sette meravigliose combinazioni "EXCO-MODEL,, e ci ringrazierete del consiglio!

## "EXCO-MODEL,, ha tutto!!

**SOLIDITÀ - PRATICITÀ - ACCESSIBILITÀ - CONVENIENZA  
CON ESSO AVRETE:**

Infinità di cassetti disponibili ove porre tutte le vostre cose  
Visibilità completa dei pezzi - Possibilità di apertura grazie all'ancora brevettata per l'apertura totale - Scaffale in acciaio con piedini in gomma per l'appoggio - Centinaia di spazi suddivisibili - Molte altre comodità.



Modello	DISPONIBILITÀ		DIMENSIONI			P e s o	P r e z z o
			Altezza	Larghezza	Profondità		
J 48	48 cassetti	144 scomp.	c. 57,2	c. 31,8	c. 15,3	Kg. 9,320	L. 26000
J 32	32 >	95 >	c. 38,3	>	>	Kg. 6,900	€ 17000
J 24	24 >	72 >	c. 30,5	>	>	Kg. 5,100	€ 13000
J 20	20 >	60 >	c. 25	>	>	Kg. 4,100	€ 11000
J 16	16 >	48 >	c. 20,4	>	>	Kg. 3,550	€ 8800
J 12	12 >	36 >	c. 15,3	>	>	Kg. 2,850	€ 5500
J 8	8 >	24 >	c. 10,1	>	>	Kg. 2,100	€ 4600

Come sempre all'avanguardia del progresso modellistico ve lo fornirà pronta consegna ovunque la Ditta:

# AEROPICCOLA

**TORINO - CORSO SOMMEILLER, 24 - TEL. 528.542**



**MODELLISTI!!** se volete essere sempre aggiornati sulla migliore produzione europea richiedeteci subito il **NUOVO CATALOGO N. 14** - Costa solo 50 lire.

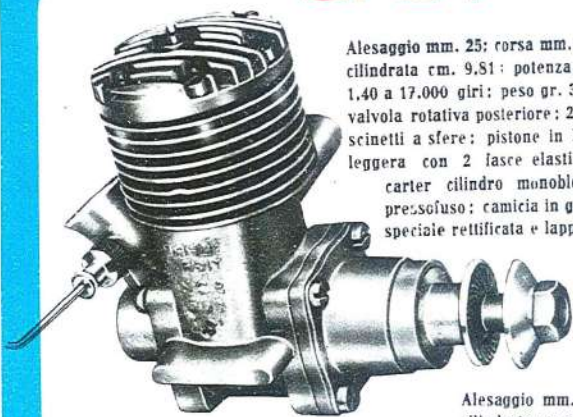
**SUL CATALOGO N. 14 TROVERETE:** Novità eccezionali in fatto di radiocomandi - Nuove scatole di pre-montaggio - Nuova produzione eliche in naylon - Centinaia di nuovi accessori per aeromodelli e modelli navali - Nuovi disegni e tutta la gamma di articoli da noi fabbricati.

**NON ESITATE UN SOLO ISTANTE!** inviate solo 50 lire e lo riceverete a giro di posta.

**AEROPICCOLA - Torino - Corso Sommeiller 24**

# SUPERTIGRE

## G. 24



L. 17.000

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

Alesaggio mm. 25; corsa mm. 20; cilindrata cm. 9,81; potenza HP 1,40 a 17.000 giri; peso gr. 385; 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.

ECCO I VOSTRI MOTORI

## G. 20 SPEED

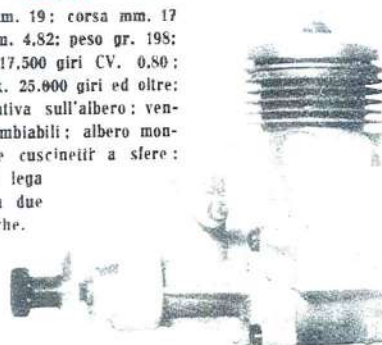
Alesaggio mm. 15; corsa mm. 14; cilindrata cmc. 2,47; potenza CV. 0,29 a 16.500 giri; peso gr. 105; velocità max. 25.000 giri; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso;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



L. 6.900

## G. 21

Alesaggio mm. 19; corsa mm. 17; cilindrata cm. 4,82; 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.

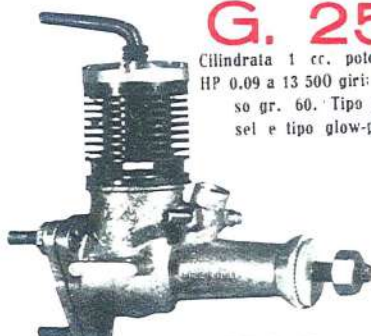
## G. 23



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. 80. 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.

MICROMECCANICA  
SATURNO

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

MICROMECCANICA  
SATURNO