

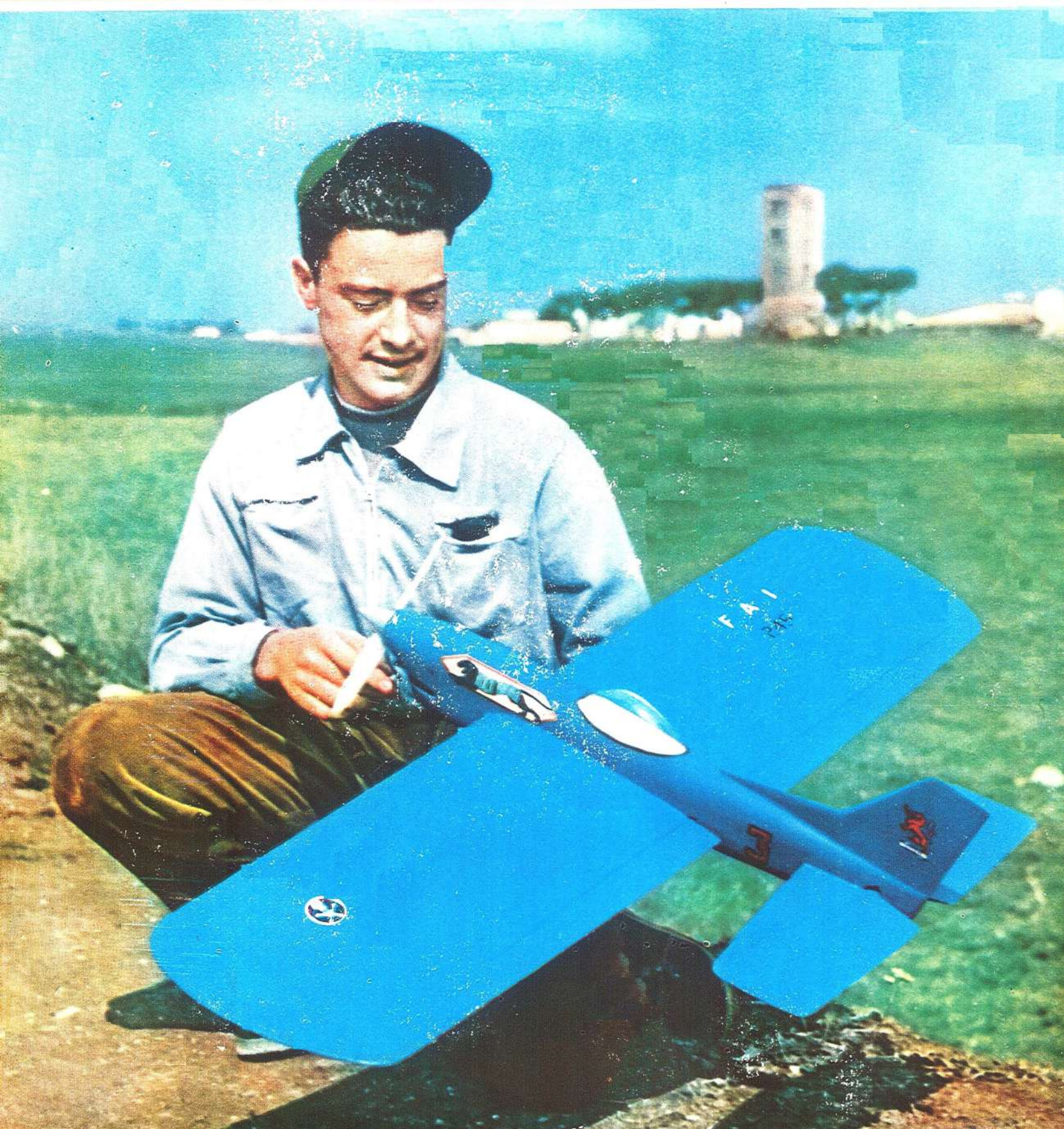
ANNO XI N. 70

LIRE 200

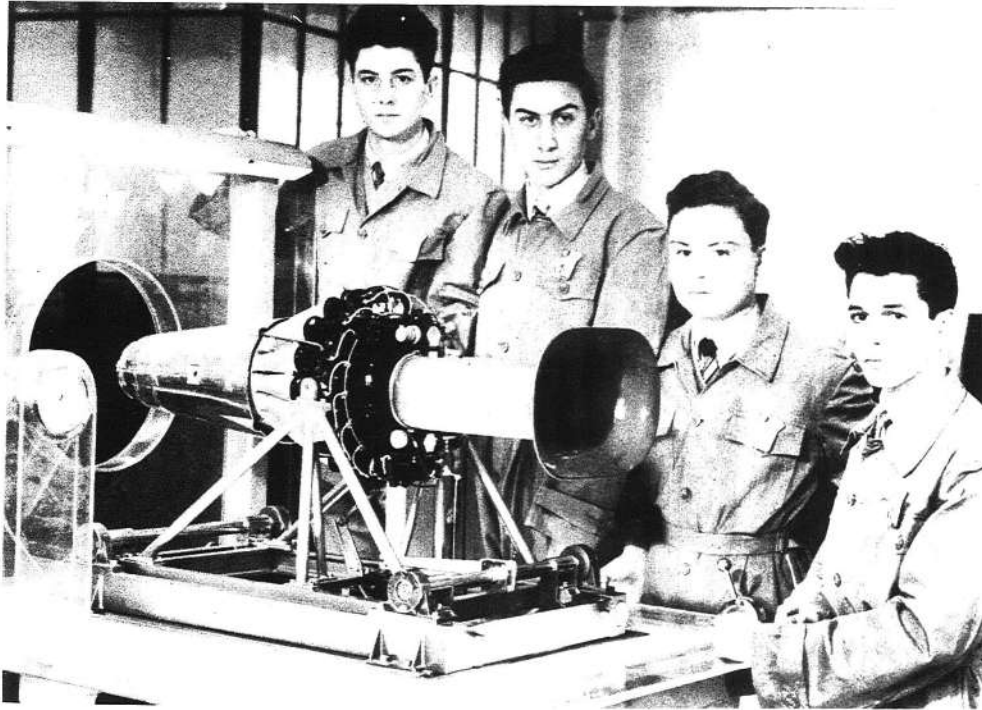
# MODELLISMO

GIUGNO 1955

SPED. ABB. POST. GR. III



# FIAT - Scuola Allievi



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

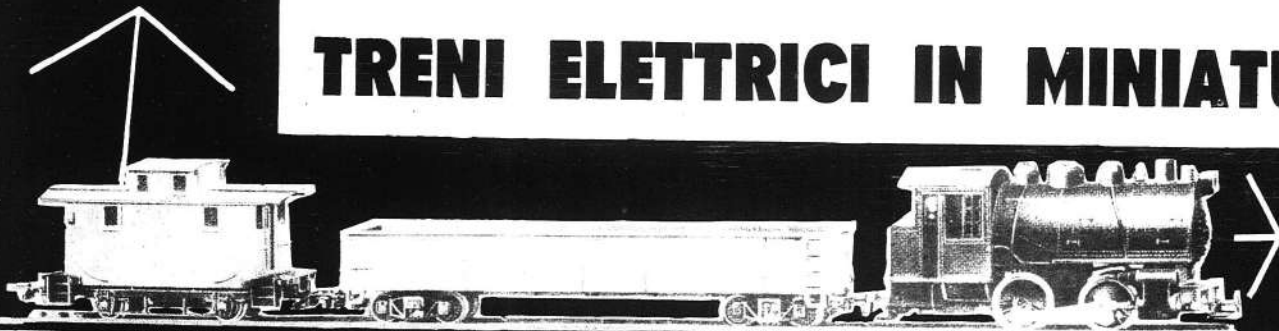


# Rivarossi

Via Conciliazione, 74 - Como



## TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

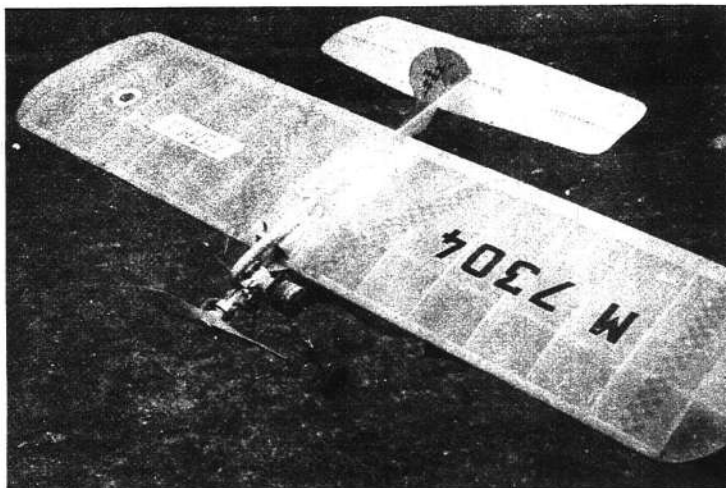


IMPIANTO  
COMPLETO  
18 & O A R  
L. 4900  
al pubblico

# leggete

HO  
RIVISTA DI  
MODELLISMO  
FERROVIARIO

## LA GIOIA SUI BINARI



## UN OTTIMO MODELLO ACROBATICO

# IL "JEZEBEL"

DI ANTONIO MARCONI

Con questo acrobatico ho cercato di sfruttare al massimo le possibilità di fare buona acrobazia con un modellino potenziato da un motore G 20; per questo ho sacrificato ogni bellezza o particolari superflui, che rendono attraente un modello di questa categoria, ma non migliorano certo le sue doti di volo.

Infatti non posso lamentarmi di lui; sicurissimo e maneggevole, mi permette le acrobazie più pazze, rispondendo sempre, ma con dolcezza, al più piccolo movimento della manopola.

**LA COSTRUZIONE:** L'ala è formata da 14 centine, ricavate da una buona tavoletta di balsa morbido Solarbo da mm. 1,5, oltre che da un longherone di pioppo 3x12, un bordo d'entrata in balsa da mm. 10x10 sagomato in opera, ed un bordo di uscita 6x20, sempre in balsa. Con del compensato di faggio di spess. mm. 3 si faranno le estremità alari o terminali; l'ala è centralmente ricoperta con balsa da mm. 1,5; nel suo interno trova alloggio il triangolino dei comandi, che è fissato con una vite e dado su un rettangolino di compensato, a sua volta fortemente incollato nel tratto centrale dell'ala.

Da questo triangolino partono l'asta di rinvio dei comandi, in acciaio da mm. 2, e i cavetti alari in acciaio da 8/10; questi ultimi escono all'esterno per mezzo di piccoli fori sia nelle centine che nel terminale.

La fusoliera, (se merita questo nome) è ricavata da buon pioppo; essa ha uno spessore di mm. 7, decrescente a 4 verso la coda; è rinforzata anteriormente con due guance di compensato « avio », da 1 mm. In essa, dopo averla convenientemente cartavetrata e sagomata, si incastra il timoncino verticale, ricavato da compensato di spess. mm. 1,5 (a proposito: non

mi criticate troppo la sua un po' inusitata forma...), dopo di che si pratica l'incastro per i piani di coda, l'alloggiamento dell'ala e del motore.

Il serbatoio, in lamierino da 2/10, viene incastrato nella parte centrale dell'ala a costruzione ultimata, subito dietro il bordo d'entrata; ha una capacità di 58 cmc. I piani di coda sono in balsa da 3 mm.; essi vanno profilati ed uniti con delle cuciture in refe; nella parte mobile va fissato il triangolino dei comandi, in compensato da mm. 3.

Il carrello è ricavato da acciaio da 2 mm. di diametro; le due ruote in legno hanno un diametro di 35 mm. Il pattino di coda è in acciaio da 1,5 mm.

La ricopertura è in carta seta leggera, tesa con tre mani di collante diluito; ugualmente tre mani di collante verranno date a tutto il modello; la verniciatura antimiscela è fatta con la brillantissima ed ottima « Duco » trasparente. Il peso del modello, completo di motore, elica, etc., è veramente basso: soltanto 310 grammi.

Il motore montato sull'originale è un G 20 Sport. E' indispensabile, se si vuole veramente fare dell'acrobazia, usare uno « sport » e non uno « speed », come molto erroneamente si ostinano a fare; questo perchè, se lo « speed » è ottimo in velocità, non lo è affatto in acrobazia. Uno « Sport », possibilmente di vecchia serie, (quelli sabbati per intenderci) è quanto di meglio si possa desiderare; potente, veloce, regolarissimo, vi permetterà di sfruttare in pieno le buone caratteristiche del « Jezebel ».

Usando uno degli ultimi Sport (quelli con la testina alettata) è bene scomprimerlo un poco. Solo così ho potuto ottenere buoni risultati; ciò però non esclude che in condizioni diverse il motore possa

LA RIVISTA  
PER I MAESTRI È

## La Vita Scolastica

Rassegna quindicimale dell'istruzione primaria  
ANNO IX

**Condizioni di abbonamento:**  
Italia L. 1500 • Estero L. 2300

**Ricchi «Concorsi a Premio»!**  
Facilitazioni ed agevolazioni  
per tutti gli aderenti

Saggi della Rivista e cedola programma  
si spediscono a richiesta gratuitamente

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE IN ROVIGO**

Via Oberdan, 6 - Casella Postale 135  
Conto Corrente Postale n. 9/18332

funzionare qualche volta regolare. Normalmente uso eliche 18x12 che, permettendo al motore di « urlare », contribuiscono sensibilmente alla sua regolarità.

Noterete che nel disegno del « Jezebel » il serbatoio è alquanto spostato verso l'interno del cerchio di volo rispetto al carburatore del motore; ciò è di grande comodità, perchè è veramente difficile sbagliare la carburazione potendo (e dovendo) al decollo regolare al massimo i giri del motore. I cavi di comando sono in acciaio da 25/100, con una lunghezza di 14 metri circa.

A quanti vorranno costruirlo auguro le stesse grandi soddisfazioni che il « Jezebel » ha saputo darmi.

**ANTONIO MARCONI**

# CORSO DI RADIOCOMANDO

## ELEMENTI DI ELETTROTECNICA

A CURA DI GIUSEPPE TORTORA

### ELETTRODINAMICA

Consideriamo due recipienti (fig. 29) A e B di eguale volume, comunicanti fra di loro a mezzo di un tubo munito di rubinetto. Nel recipiente A mettiamo, per esempio, dell'aria compressa alla pressione di 20 atmosfere. Se apriamo il rubinetto, l'aria passa nel recipiente B, e dopo un certo tempo constateremo che nei due recipienti vi è aria a 10 atmosfere. Durante il tempo che impiega l'aria a passare da A a B, nel tubo avremo un passaggio di aria che va da A verso B, cioè una corrente di aria.

Invece dei due recipienti consideriamo due sfere metalliche (fig. 30) isolate. Carichiamo di elettricità la sfera A; se le due sfere vengono messe in comunicazione fra di loro mediante un filo metallico, l'elettricità passerà da A a B, e questo passaggio durerà sino a quando le sfere si saranno portate al medesimo livello elettrico. Nel filo che unisce le due sfere avremo dunque un passaggio di corrente elettrica. Quindi, perché ci sia questo passaggio di corrente, è necessario che le due sfere abbiano un potenziale diverso, ossia che tra loro vi sia differenza di potenziale.

Il fenomeno su accennato durerebbe sino a quando le due sfere si siano portate allo stesso livello elettrico, ma possiamo benissimo mantenere costante la differenza di potenziale, per esempio facendo comunicare col suolo la sfera B e caricando continuamente la sfera A. Questo movimento di elettricità viene prodotto da una forza a cui si è dato il nome di forza elettromotrice (f.e.m.).

In pratica vi sono apparecchi che creano e mantengono una differenza di potenziale (d.d.p.), in modo che un circuito qualsiasi facente capo a questi apparecchi viene percorso da corrente elettrica. Detti apparecchi si chiamano generatori elettrici. Questi generatori presentano dei poli, ai quali viene collegato il circuito elettrico.

Il polo a potenziale più alto è stato chiamato polo positivo (+), il polo a potenziale più basso polo negativo (-). La corrente va dal polo a potenziale più alto a quello a potenziale più basso, ossia dal positivo al negativo. La differenza di potenziale si misura in Volta.

### LAVORO ELETTRICO

Una massa di acqua che cade da un punto più alto ad uno più basso, cioè che si sposta fra due punti a differente livello, produce un lavoro. Questo lavoro si esprime in kgm. (chilogrammetri), ossia dai kg di acqua, moltiplicati per i metri d'altezza da cui essi sono precipitati (differenza di livello fra i due punti). Quindi questo lavoro sarà:

$$\text{Lavoro} = \text{kg acqua} \times \text{metri} = \text{Kgm}$$

Facciamo un piccolo esempio. Si consideri un corso di acqua della portata di 600 litri al minuto secondo che corra fra due punti il cui dislivello è di metri 100. Si domanda quanti kgm si possono ricavare?

Risposta:

Ogni litro d'acqua pesa 1 kg, quindi il

peso totale della massa d'acqua è di kg 600. I kgm saranno:

$$\text{kg } 600 \times \text{metri } 100 = \text{kgm } 60.000.$$

Dal corso d'acqua si potrebbero ricavare perciò kgm 60.000.

Dividendo il lavoro per il tempo in cui esso si compie si ottiene la potenza, che si esprime in Cavalli Vapore (C. V.).

Ogni cavallo vapore equivale a kgm 75 al minuto secondo (ossia kg 75 moltiplicati per il dislivello di un metro, oppure kg 1 moltiplicato per il dislivello di 75 m e così via). Quindi i kg 60.000 sono equivalenti a 60.000: 75 = 800 C. V.

Consideriamo adesso una massa elettrica che si posta fra due punti a potenziale diverso.

Il lavoro che possiamo ricavare, è uguale alla quantità di elettricità (che si misura in Coulomb) moltiplicato per la differenza di potenziale (che sappiamo si indica in Volta). Quindi:

$$\text{Lavoro} = \text{Coulomb} \times \text{Volta}.$$

Il lavoro elettrico si misura con l'unità denominata Joule, che rappresenta il lavoro di 1 Coulomb moltiplicato per la d.d.p. di 1 Volta. Questo lavoro è un'altra forma di energia (energia elettrica), che può trasformarsi in qualsiasi altra forma di energia.

Un Joule equivale a kgm 0.102. Un kgm equivale a Joule 9.81.

Riferendoci all'esempio precedente, i nostri 60.000 kgm a quanti Joule corrispondono?

Se un kgm equivale a Joule 9.81, 60.000 kg  $\times$  9.81 = Joule 588.600.

La quantità di elettricità che passa in un minuto secondo (unità di tempo) si chiama corrente, e viene misurata in Ampère. Un Ampère equivale a un Coulomb al minuto secondo.

La potenza della corrente elettrica si esprime in Watt (W). Un Watt equivale alla corrente di 1 Ampère moltiplicato per la differenza di potenziale di 1 Volta. I Watt si indicano con la lettera W. Gli Ampère con la lettera A e la differenza di potenziale (Volta) con la lettera V.

Così la formula che indica la potenza della corrente è:

$$W = V \times A$$

Quindi:

Un Watt equivale ad un Joule a secondo.

Un Watt equivale anche a kgm 0,102 al secondo, e poiché 1 C.V. equivale a kgm 75 al secondo si ha

$$1 \text{ C. V.} = 75 : 0,102 = \text{Watt } 736$$

Quindi:

$$1 \text{ C. V.} \text{ equivale a Watt } 736.$$

Ritornando nuovamente al nostro precedente esempio, avendo a disposizione 60.000 kgm., che sono equivalenti a 800 C. V. possiamo vedere a quanti Watt corrispondono. Sappiamo che 1 C. V. = 736 Watt. Quindi:

$$800 \times 736 = \text{Watt } 588.800.$$

I multipli del Watt sono:

$$\text{Kilowatt (KW)} = 1.000 \text{ Watt}$$

$$\text{Ettowatt (EW)} = 100 \text{ Watt}.$$

Riferendoci all'esempio:

Watt 588.800 sono uguali a Kw 588,800  
Watt 588.800 sono uguali a Ew 5888,00.

E' molto importante notare che in qualsiasi forma di trasformazione di energia, vi è sempre una perdita. Questa energia non si è perduta, perché non si può perdere; ma si è trasformata in calore.

Il rapporto fra la potenza data e quella raccolta si chiama rendimento. Per esempio se alimentiamo un generatore elettrico con un motore idraulico, che sviluppa la potenza di 100 cavalli, questa energia meccanica viene applicata al generatore elettrico per essere trasformata in energia elettrica; il generatore elettrico non ci potrà restituire 100 cavalli di energia elettrica, ma ce ne restituirà solamente 90; gli altri 10 cavalli si sono trasformati in calore e rappresentano le perdite. Quindi il rendimento del complesso è del 90 per cento. E' intuitivo che se a noi interessa assolutamente avere 100 cavalli di energia elettrica, il motore idraulico dovrà avere la potenza di circa 110 cavalli.

Ritornando all'analogia dei due recipienti (fig. 29), di cui uno riempito di aria compressa, quando facciamo avvenire il passaggio di aria dal recipiente A al recipiente B noteremo che ha molta influenza su questo passaggio d'aria la sezione del tubo e la sua lunghezza. Cioè se il tubo ha una piccola sezione l'aria incontrerà una certa resistenza al passaggio, e così dicasi se la superficie interna del tubo fosse scabrosa. La resistenza al passaggio dell'aria sarà minore se la sezione del tubo è grande, oppure a parità di sezione se la superficie sia liscia.

### RESISTENZA ELETTRICA

Riferendoci alle due sfere metalliche, noteremo che il passaggio di corrente varia secondo la qualità del metallo di cui è composto il filo che unisce le due sfere, e secondo le sue sezione e lunghezza. Diremo quindi che la corrente nel percorrere un conduttore incontra sempre una resistenza.

Abbiamo già detto che i corpi si dividono in buoni conduttori e in cattivi conduttori della elettricità. Sono buoni conduttori quei corpi che oppongono una debolissima resistenza al passaggio della corrente; a questa categoria appartengono i metalli, il carbone di storta. Cattivi conduttori, o isolanti, sono quei corpi che offrono grandissima resistenza al passaggio della corrente.

Quindi la resistenza elettrica è l'ostacolo che incontra una corrente ad attraversare un conduttore, e si indica con la lettera R.

La resistenza di un conduttore è proporzionale alla sua lunghezza e inversamente proporzionale alla sezione. Cioè un conduttore di una data sezione aumenta la resistenza quando aumenta la lunghezza. Oppure mantenendo fissa la lunghezza e diminuendo la sezione, la resistenza aumenta.

I conduttori non hanno tutti la medesima resistenza, ma essa varia da uno all'altro e varia inoltre con la temperatura; ossia ogni conduttore possiede una resistenza specifica. La resistenza specifica è la resistenza di un conduttore della sezione di un millimetro quadrato e della lunghezza di un metro alla temperatura di 18° C.

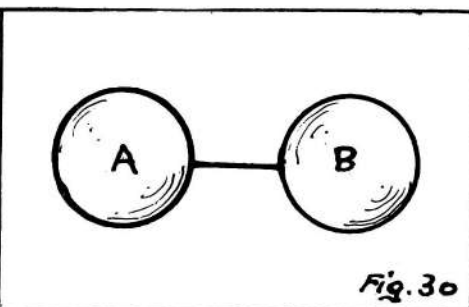
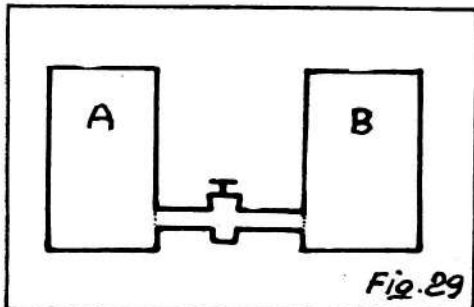
L'unità di resistenza è l'Ohm (resistenza offerta da una colonna di mercurio della lunghezza di m. 1,065 e della sezione di un millimetro quadrato, alla temperatura del ghiaccio fondente).

Per calcolare la resistenza di un conduttore bisogna tenere conto della lunghezza (espressa in metri), della sezione (espressa in millimetri quadrati) e della resistenza specifica (che si indica la lettera K).

La formula sarà:

$$\text{Resistenza} = K \times \frac{\text{Lunghezza (m)}}{\text{sezione (mm}^2\text{)}}$$

Da questa formula possiamo ricavare:  
Sezione =  $\frac{\text{Resistenza specifica (K)} \times \text{lunghezza}}{\text{resistenza}}$



$$\text{Lunghezza} = \frac{\text{Resistenza} \times \text{Sezione}}{\text{Resistenza specifica (K)}}$$

Riportiamo qui di seguito alcuni valori di K di alcuni metalli:

**RESISTENZA SPECIFICA K**

Argento puro	= 0,0159
Rame puro	= 0,0174
Ferro	= 0,1324
Argentana	= 0,302
Nichel cromo	= 0,990

**ESEMPI:**

1°) Che resistenza ha un filo di rame lungo m. 1.000 e del diametro di mm. 2?

Calcoliamo la sezione del filo:  
 $S (\text{sez.}) = \frac{3,14 \times 2^2}{4} = \frac{3,14 \times 2 \times 2}{4} = 3,14 \text{ mm.}^2$

appliciamo la formula  

$$R = K \times \frac{L}{S}$$

sostituendo alle lettere i loro valori

$$R = 0,0174 \times \frac{1.000}{3,14}$$

$$R = \text{Ohm } 5,54$$

Il filo di rame avrà la resistenza di Ohm 5,54.

2°) Un filo di rame della sezione di mm.<sup>2</sup> 3,14 e della resistenza di Ohm 5,54 che lunghezza ha?

Applichiamo la formula

$$L = \frac{R \times S}{K}$$

sostituendo alle lettere i loro valori si ha

$$L = \frac{5,54 \times 3,14}{0,0174}$$

$$L = \text{m. } 1.000$$

Il filo avrà la lunghezza di m. 1.000.

3°) Un filo di rame dalla lunghezza di m. 1.000 deve avere la resistenza di Ohm 5,54; che sezione dovrà avere?

Applichiamo la formula

$$S = \frac{K \times L}{R}$$

Sostituendo alle lettere i loro valori si ha

$$S = \frac{0,0174 \times 1.000}{5,54}$$

$$S = \text{mm.}^2 \text{ } 3,14$$

Il filo dovrà avere la sezione di mm.<sup>2</sup> 3,14.

**LEGGE DI OHM**

Una legge di importanza basilare in elettrotecnica, è la legge di Ohm, la quale ci dice che:

Se fra due punti di un circuito si mantiene costante la resistenza e si fa invece variare la d.d.p., l'intensità di corrente che circola è proporzionale a questa d.d.p.. Da quanto sopra si deduce che, mantenendo costante la d.d.p. e variando la resistenza, la corrente varia in ragione inversa della resistenza; riepilogando si ha dunque:

**LA CORRENTE CHE CIRCOLA IN UN CIRCUITO E' DIRETTAMENTE PROPORZIONALE ALLA D.D.P. E INVERSAMENTE PROPORZIONALE ALLA RESISTENZA.**

Indicando con E la d.d.p. con R la resistenza e con I la corrente, la legge di Ohm si esprime con la formula:

$$I = E : R$$

Da questa formula quando si conoscono due elementi si può ricavare il terzo:

Avremo così:  $R = E : I$   
 $E = I \times R$

**ESEMPI:**

1°) Un conduttore avente la resistenza di 200 Ohm è inserito fra i poli di un generatore che ha una differenza di potenziale di 400 Volta; che corrente circherà nel conduttore?

Applichiamo la formula:

$$I = E : R$$

e sostituendo alle lettere i loro valori avremo

$$I = 400 : 200$$

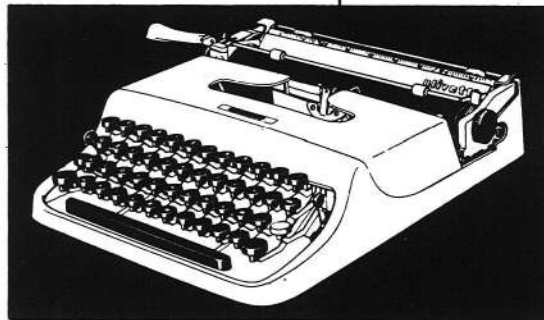
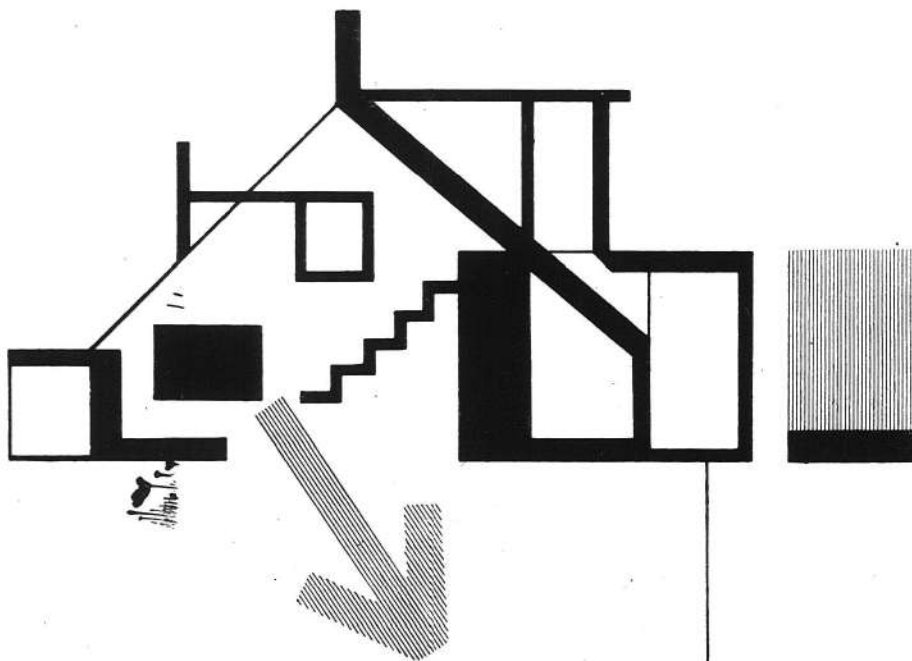
$$I = \text{Ampère } 2$$

Nel conduttore circoleranno 2 Ampère.

2°) Un circuito a cui è applicata una d.d.p. di 400 Volta assorbe 2 Amp. Che resistenza ha?

Applichiamo la formula:

$$R = E : I$$



## Lettera 22

in ogni iniziativa di lavoro  
in ogni carta che rechi il vostro nome  
vi presenta e vi aiuta.  
In casa vostra, a portata di mano,  
vi darà in ordinata scrittura, in copie nitide,  
domande di esami, di concorso, di impiego,  
richieste di documenti, ricevute, fatture,  
e la corrispondenza quotidiana  
vostra e di chi vive con voi: è la Olivetti  
che unisce a un massimo di prestazioni  
il minimo formato, peso e prezzo.



**prezzi**

Tipo **LL** . . . . L. 41.000 + I.G.E.  
con incolonnatore automatico e verniciatura liscia chiara  
Tipo **L** . . . . L. 38.800 + I.G.E.

Per facilitazioni di acquisto rivolgetevi con fiducia a uno dei numerosi negozi che espongono la Lettera 22

sostituendo alle lettere i loro valori si ha

$$R = 400 : 2$$

$$R = 200 \text{ Ohm}$$

Il circuito avrà la resistenza di 200 Ohm.  
3°) In un circuito di 200 Ohm di resistenza deve circolare una corrente di 2 Ampère.  
Che d.d.p. dobbiamo applicare agli estremi di questo circuito?

**RISPOSTA:**

Applichiamo la formula:

$$E = I \times R$$

sostituendo alle lettere i loro valori si ha

$$E = 2 \times 200$$

$$E = 400 \text{ Volta}$$

Agli estremi del circuito dobbiamo applicare 400 Volta.

GIUSEPPE TORTORA

27-28-29 GIUGNO. TUTTI A VITERBO  
PER LA V COPPA TEVERE ORGANIZZATA DALL'AERO CLUB DI ROMA. MODELLI VELEGGIATORI, ELASTICO, MOTOMODELLI, RADIOCOMANDI. RICCHI PREMI; GRANDI FACILITAZIONI. NON MANCATE.



# SECONDA COPPA IV Z. A. T.

BARI - 8 MAGGIO

Gli aeromodelisti Pugliesi si sono ritrovati domenica 8 maggio sull'Aeroporto di Palese (Bari) per disputare la 2ª Coppa IV Z.A.T., gara organizzata dal Comando IV ZAT e dall'Aero Club di Bari e valevole per il campionato pugliese.

Sotto la direzione del colonnello Francione, coadiuvato da Eikermann, si sono svolti i lanci, ostacolati da condizioni atmosferiche molto variabili.

Al primo lancio i tempi sono stati bassi; nei veleggiatori si registra un tempo di 1' 24" di Cucumazzo; gli altri non superano il minuto.

Nella categoria elastico è Scardicchio che, con un nuovo modello (l'altro andò perduto a Salerno) riesce facilmente a superare i 3', seguito da Lo Cascio con 2' 24" e via di seguito Luzzi, Signorile ed altri.

Nei motomodelli De Giorgi, presentatosi col modello dello scorso anno, segna i 3', mentre il modelone di Libertino incappa in «discendenze» e segna 1' 55"; gli altri non fanno registrare tempi maggiori.

Al secondo lancio come prima, peggio di prima: il vento e le alterne discendenze (mai visti tanti modelli venire giù) fanno segnare a tutti i modelli tempi bassi; il solo Scardicchio supera ancora i 3', sobbarcandosi però ad un estenuante recupero.

L'ora del pranzo, pronto alla mensa dell'aeroporto, tronca ogni discussione e commento...

Al terzo lancio ci attende anche la pioggerellina.

Cucumazzo, che ha gareggiato con l'aiuto della fidanzata (è vero?), vince con un altro discreto voletto; Scardicchio, già sicuro della vittoria, lancia con una corta anti-termica; nei motomodelli assistiamo ad un altro bel volo di De Giorgi e alla «scassata» del modello di Libertino.

Hanno preso parte alla competizione anche gli allievi che, coi loro modelli ben costruiti, hanno dato la possibilità di farci assistere a dei bei voli.

Al termine dei lanci, nella Sede del Circolo Ufficiali ha avuto luogo la premiazione. Il Capo dello Stato maggiore della IV Z.A.T., colonnello De Mattia, ha consegnato le «bustarelle» accompagnate da brevi parole di augurio.

A Taranto e Lecce s'incontreranno ancora i partecipanti di oggi, per una sempre maggiore diffusione dell'aeromodelismo nel Sud.

Ecco le classifiche:

Catg. V.

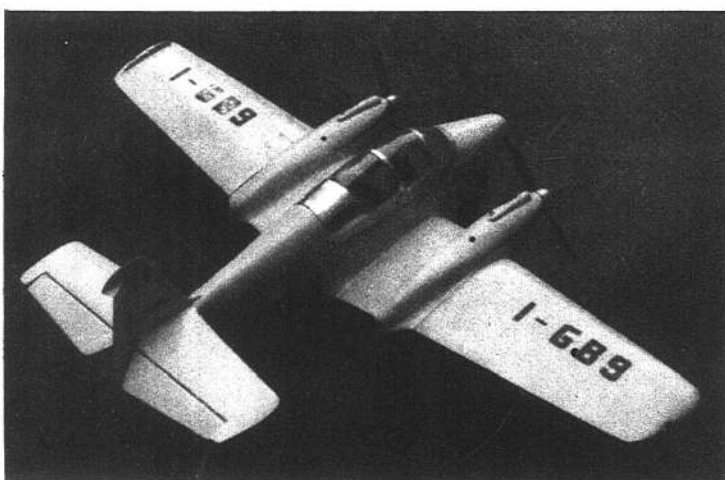
- |                     |        |
|---------------------|--------|
| 1. Cucumazzo Franco | p. 257 |
| 2. Cuocci Franco    | p. 209 |
| 3. Nistoro Achille  | p. 165 |

Catg. E.

- |                         |        |
|-------------------------|--------|
| 1. Scardicchio Vincenzo | p. 460 |
| 2. Lo Cascio Eustacchio | p. 360 |
| 3. Semeraro Franco      | p. 235 |

Catg. M.

- |              |        |
|--------------|--------|
| 1. De Giorgi | p. 491 |
| 2. Boccianti | p. 285 |
| 3. Libertino | p. 150 |



Nel titolo, a sinistra: decollo del modello ad elastico di Scardicchio, vincitore di categoria; a destra: Libertino col suo motomodello, che questa volta non ha avuto fortuna, e non ha potuto ripetere il successo della Coppa Capriolo. Sopra a sinistra: la premiazione di un allievo; in primo piano il Colonnello Francione, factotum della manifestazione. A destra: una bella riproduzione del bimotore francese Morane, eseguita da G. Bosio nel laboratorio dell'Aeropiccola, di cui presenteremo prossimamente il disegno

# Roberto Bacchi e l'Aero Club di Reggio Emilia vincitori nella prima Coppa «Aero Club Vicenza» riservata ai motomodelli

Con lo svolgimento del Trofeo «Arte della Lana», si è sperimentata in Italia la possibilità di svolgere gare a carattere nazionale riservate ad una sola categoria. Visto il successo organizzativo e la soddisfazione dei concorrenti, l'Aero Club Vicenza ha indetto per l'anno in corso e per i successivi una gara similare a rotazione.

Così nei giorni 24 e 25 Aprile si sono dati convegno a Vicenza i migliori motomodellisti italiani appartenenti ai gruppi di Reggio Emilia, Torino F.I.A.T., Torino A.G.O., Venezia, Padova e Vicenza, per disputare la prima edizione della Coppa Aero Club Vicenza gara nazionale dotata di un trofeo triennale non consecutivo, riservata per quest'anno alla categoria motomodelli formula F.A.I.

Si può dire subito che la gara è pienamente riuscita dal lato tecnico, e che la lotta per i posti in classifica, eccezion fatta per i primi due, è divampata sin dai primi lanci con notevole accanimento.

Notevoli i risultati, in considerazione delle condizioni atmosferiche poco favorevoli.

Nel primo lancio notiamo due «pieni» realizzati da Bacchi (G. 20) e Baracchi (G. 23), entrambi di Reggio Emilia, i quali mettono immediatamente un'ipoteca per i primi due posti in classifica, seguiti da vicino da Sabbadin e Giupponi di Venezia. Il vicentino Marangoni si mangia un «pieno» per fuori tempo motore, mentre il veneziano Garlato perde il modello con il Wasp, e vedremo poi come questa perdita sarà fatale per la squadra veneziana, la quale era venuta a Vicenza con il proposito di vincere almeno per il primo anno il trofeo. Tutti gli altri concorrenti portano a termine nel tempo stabilito il primo lancio, eccezion fatta per i Torinesi che, perseguitati dalla sfortuna, scassano quasi tutti i modelli, eccetto quello di Padovano, e rinunciano a continuare la gara, essendo loro preclusa ogni possibilità di vittoria a squadra. Anche il vicentino Tozzi scassa irrimediabilmente il modello, e deve così rinunciare a continuare la gara, e sarà questa una perdita notevole per l'Aero Club Vicenza, dato che molto si sperava su questo concorrente, che aveva rubato molte ore ai suoi sonni per prepararsi alla gara. Peccato Tozzi, e ti auguriamo che per le prossime competizioni la fortuna ti possa essere un po'... benigna.

Nel secondo lancio bis di Bacchi, il quale incomincia così a fare gara a sé per il primo posto, sebbene ad un certo punto lo stesso Bacchi abbia dichiarato che la vittoria l'avrà solo dopo il quinto lancio, perché c'era in campo un tale, di nome Baracchi, che incalzava minaccioso. Ad ogni modo Bacchi ha dimostrato ancora una volta di essere senza dubbio il miglior motomodellista italiano. E'

inutile gareggiare per la vittoria quando in campo c'è Bacchi, perché la sua preparazione alle gare è troppo meticolosa ed accurata, e possiamo dire che a Bacchi rimane solo la soddisfazione, del resto ormai più che meritata, di un successo ai prossimi campionati mondiali, per i quali noi vicentini fin d'ora gli facciamo i migliori auguri.

Nel secondo lancio notiamo un «pieno» del veneziano Giupponi e di Sabbadin, mentre i vicentini continuano a fare quello che... possono. Il padovano Veronese dal canto suo, dopo un inizio incerto, incomincia, cambiando più di una volta il motore perché diceva che non andava, a risalire posizioni, fino a portarsi all'8° posto della classifica generale.

Nessun pieno nel terzo lancio. Il migliore in questo turno è Baracchi con un 2' 46" seguito a distanza da Bacchi con 2' e Veronese con 1' 46".

Nel 4° lancio notiamo un improvviso risveglio dei vicentini, i quali collezionano un pieno, e sarà l'ultimo della giornata, con Marangoni ed un quasi «pieno» (2' 54") con Treu, i quali così possono risalire molte posizioni in classifica.

Nell'ultimo lancio il miglior tempo è appannaggio del veneziano Sabbadin che con 2' 52" si assicura il 3° posto in classifica generale.

Buone le prove dei veneziani Sabbadin, Giupponi e Grandesso, i quali avrebbero potuto fare di più se non avessero peccato di precipitazione. Opaca la gara dei vicentini, ad eccezione fatta per Marangoni, il quale per meglio figurare dovrebbe maneggiare meglio i motori. Molto sfortunato Barea. Altrettanto dicasi per i Torinesi, che erano venuti a Vicenza con propositi di vittoria.

Tecnicamente notiamo un progresso generale in fatto di preparazione, cosa questa che ci fa sperare molto per il futuro, dato che in numerose gare abbiamo visto che la categoria motomodelli è sempre stata quella più disastrosa dal lato scassature, dovute soprattutto a poca preparazione da parte dei concorrenti.

Ancora una volta ha trionfato l'ottimo G. 20, seguito a ruota dal G. 23, e gli altri motori, come il Webra ed il Wasp, nulla hanno potuto contro il prodotto italiano. Possiamo essere ben lieti della costruzione di Garofali.

La gara in generale si può dire sia stata bene organizzata, ma i vicentini, che fra l'altro sono al loro esordio in campo organizzativo di gare nazionali, si sono ripromessi di eliminare per la prossima coppa «Ceccato», e poi per la VIII Coppa «Città di Vicenza», gran parte delle lacune riscontrate.

LUIGI CUMAN

## CLASSIFICA

	punti
1 BACCHI Roberto R. Emilia	764
2 BARACCHI Giorgio R. Emilia	706,8
3 SABBADIN Mario Venezia	594
4 MARANGONI Mario Vicenza	542
5 GRANDESSO Franco Venezia	381,8
6 GIUPPONI Antonio Venezia	378,8
7 TREU Gino Vicenza	297,8
8 VERONESE Giovanni Padova	294,8
9 BAREA Gino Vicenza	218,4
10 BARACCHI Marco R. Emilia	149,8

## CLASSIFICA A SQUADRE

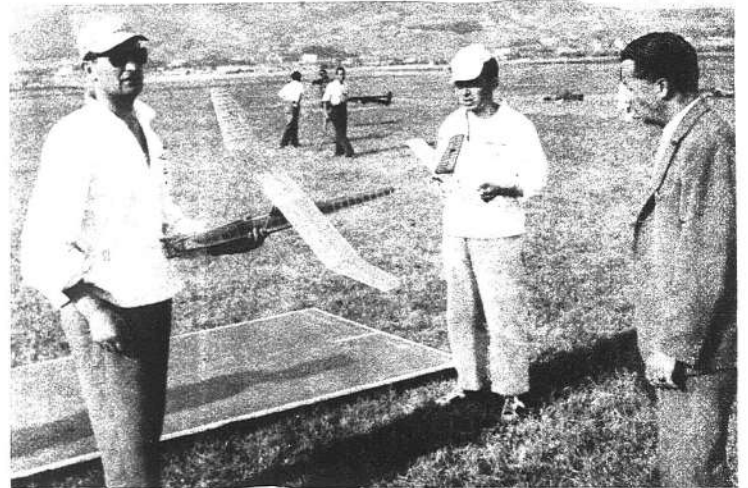
	punti
1 AERO CLUB REGGIO-EMILIA	13
2 AERO CLUB VENEZIA	14
3 AERO CLUB VICENZA	20
4 FIAT - TORINO	37

## Risultati di gare

La VII Coppa Lamberto Rossi, svoltasi a Milano nei giorni 15 e 15 maggio u.s., ha visto la vittoria della squadra dell'Aero Club di Genova. Vincitori di categoria sono stati: Perotti, di Vercelli, per la cat. V; Felgiti di Genova, per la cat. E; e Podda, di Genova, per la cat. M.

La IX Coppa Arno è stata disputata a Firenze nei giorni 4 e 5 giugno, ed ha visto una nuova affermazione dell'Aero Club di Reggio Emilia. Vincitori di categoria: Piccardi, di Milano, per la cat. V; Prandini, di Reggio Emilia, che ha superato Fea solo nello spareggio dopo il quinto lancio, per la cat. E, e Vidossich, di Milano, per la cat. M. Nel prossimo numero daremo la fotocronaca completa.

Le foto in basso rappresentano, a sinistra: Antonio Podda, il «napoletano a Genova», vincitore della Coppa Rossi per la cat. M; a destra: Dante Prandini, primo classificato nella cat. E alla Coppa Arno, mentre si accinge al lancio di spareggio.





## Cronache da Bergamo...

Il giorno 3 aprile si è svolto a Treviglio il Trofeo Serg. Magg. Pilota Vittorio Ciocca. Ecco la classifica ufficiale della Gara:

1. CUMINETTI Leone	punti 186
2. CELLA Ing. Pietro	» 178
3. CELLA Ing. Pietro	» 171
4. LUCCA Mario	» 167
5. VILLA Sergio	» 166
6. ASTORI Cino	» 165
7. OBERTI Raffaele	» 157
8. CAROSIO Roberto	» 156
9. PICCOLO Giovanni	» 154
10. POLONI Ivan	» 153

### CLASSIFICA PER SQUADRE:

1. BERGAMO I
2. BERGAMO III
3. BERGAMO II
4. TREVIGLIO
5. CREMA
6. LOVERE

Gli altri concorrenti sono distaccati fra loro di 1 punto o due al massimo, cosa questa che torna a vanto di tutti, dimostrando come la massa dei concorrenti fosse ben preparata per la gara: dunque un «BRAVISSIMI» a tutti, poiché tutti hanno fatto quello che dovevano fare, e solo la maggiore o minore rifinitura del modello ha stabilito la graduatoria finale. A questo punto è doveroso ammettere che coloro che hanno preparato il regolamento ed i relativi punteggi, hanno fatto le cose con molto criterio, essendo stati assegnati i posti in classifica nel modo migliore che si poteva sperare. Cogitiamo l'occasione per ringraziare i Dirigenti del Gr. di Crema e della Sez. di Treviglio, per il loro interessamento fattivo.

Durante la Gara e fuori gara hanno strabillato i voli del P. 38 dell'Ing. CELLA, i vari voli del MIG 15 e le esibizioni di velocità dello specialista BESOLA di Lovere. Indubbiamente i voli del MIG della coppia TASCIA e SCARPELLINI hanno riscosso l'unanime consenso dei presenti; si può ben dire che, per quello che si sa, il MIG 15 nostrano è uno dei primi (se non il primo assoluto) modelli di riproduzioni con reattore incorporato che voli e dimostri ottima docilità ai comandi; la domenica successiva alla gara, il MIG 15 ha eseguito perfettamente le montagne russe (se non le fa lui, chi le deve fare!) e dei passaggi a 45°/50°, e scutate se è poco! Riguardo alla partecipazione a squadre, quella che è apparsa come meglio affiatata è stata quella di LOVERE (cosa questa già notata durante la gara del 3-10-1954 a Bergamo); sfortunatamente i Loveresi si erano presentati con dei modelli che non hanno dato il risultato voluto, e non hanno potuto piazzarsi. Ma non dubitiamo che in una prossima occasione la loro preparazione ed il loro affiatamento daranno i risultati che si meritano.

Nell'ultima decade di Giugno si svolgerà ad Orto la annuale Gara per VELEGGIA-

TORI - ELASTICO - MOTOMODELLI. Nella prossima settimana il Consiglio Organizzativo si riunirà per prendere delle decisioni in merito. La Gara sarà riservata ai soli iscritti al G.A.B., e si coglie l'occasione per invitare coloro che ancora non lo sono, a recarsi in Sede ed a provvedere al versamento della quota (L. 500).

### IL CONSIGLIO ORGANIZZATIVO

## ...e da Lugo di Romagna

Sul campo di Villa S. Martino a Lugo di Romagna il giorno 11 aprile u. s., organizzato dal locale Aero Club, si è svolto un raduno aeromodellistico (il primo della stagione).

In una magnifica giornata di sole si sono dati appuntamento i migliori aeromodellisti dei dintorni, con modelli di veleggiatori, ad elastico e telesacrobatici.

Un folto gruppo di ammiratori ha assistito ai riuscitissimi voli dei vari concorrenti, e sono stati attirati soprattutto da Prati e Ghiselli, che hanno eseguito evoluzioni con i loro telecomandati.

Ottimi i tempi stabiliti dai veleggiatori di Toni Luciano e Morgi Bruno. Nella categoria elastico si è fatta luce una concorrente femminile di Solarolo, che ha eseguito graziosi voli col suo minuscolo modellino. Discrete le prove fornite da altri concorrenti.

Ottima l'organizzazione, e un ringraziamento vada da queste righe al sig. Masoli, che con questo raduno ha cercato di riunire tutti gli aeromodellisti sparsi nei dintorni, e di poter organizzare in seguito gare.

## NOTIZIARIO

Come in calendario, il giorno 29 giugno p. v. si svolgerà a Vicenza la gara nazionale aeromodellistica «2ª Coppa ALTE CECCATO», riservata ai modelli d'acrobazia e Team-Racing. La gara si svolgerà in località Alte Ceccato. Il primo lancio avrà luogo dalle ore 9 alle 12, il secondo dalle 14 alle 17. Le quote d'iscrizione, accompagnate dalle relative tasse di L. 500 per ogni modello e Lire 1.000 per ogni squadra (di almeno due modelli per categoria) dovranno pervenire all'Aereo Club di Vicenza, corso A. Palladio 54, entro il 21 giugno p. v. I concorrenti che lo desiderino potranno pernottare in un convento a Vicenza con la spesa di L. 400; il pranzo per la giornata di gara sarà fornito al prezzo di L. 350; le relative quote dovranno essere inviate con l'iscrizione. I regolamenti tecnici sono riferiti al regolamento nazionale per l'acrobazia, ed a quello della Coppa Shell di Genova per i Team-Racing. Comunque gli interessati possono richiedere il regolamento completo. Il monte premi è di L. 100.000; per ogni categoria il primo riceverà un premio di L. 15.000, e così via

fino al decimo, che riceverà L. 2.000. Alla squadra vincente sarà dato in consegna per un anno il Trofeo trasmissibile «Alto Ceccato».

\*\*\*

La Federazione Aeromodellistica Giapponese ha inviato a tutti gli Aero Clubs Nazionali (e naturalmente anche all'Aero Club d'Italia) un esemplare della locale rivista aeromodellistica, ed una copia del loro Regolamento nazionale.

Risulta che la Federazione Giapponese sia oggi molto attiva quale ente coordinatore e disciplinatore di tutta l'attività aeromodellistica, ed in contatto con l'Associazione Aeronautica Giapponese, che è membro della F.A.I. Recentemente ha provveduto a cambiare il proprio Statuto e Regolamento tecnico per adeguarlo alle nuove norme internazionali.

Inoltre la Federazione Giapponese si è dichiarata desiderosa di prendere contatti ed avere scambi informativi con i vari Aero Clubs nazionali.





## Modellisti attenzione!

Ha aperto i suoi battenti a Roma una nuova organizzazione per la vendita e la costruzione di tutto ciò che necessita per il modellismo, diretta da Giuseppe Tortora.

### La T.P.M. Tutto Per il Modellismo

E' in grado di fornirVi: Modelli completi, scatole di montaggio, listelli di taglio e di balsa, compensato, colle, vernici, carte e tessuti per la ricopertura, disegni costruttivi per modelli volanti e navali, materiali metallici necessari per la realizzazione di qualunque modello, motorini a scoppio nazionali ed esteri, miscele per detti, motorini elettrici, motorini a vapore alternativi e a turbina, giocattoli scientifici in genere, treni elettrici, riparazione accurata e garantita di qualunque treno elettrico, motorino a scoppio o giocattolo scientifico in genere.

La T.P.M. può fornirVi tutto il materiale occorrente per la realizzazione di qualunque radiocomando: schemi, valvole dure e a gas, resistenze, condensatori, relais normali e sensibili, trasformatori intervalvolari, scappamenti semplici e complessi, selettori a lamine vibranti, filo per connessioni, batterie a bassa e alta tensione, supporti per bobine, quench coil, ecc. E' in vendita il radiocomando «**RADIODYNE**» di propria realizzazione, e radiocomandi di produzione estera.

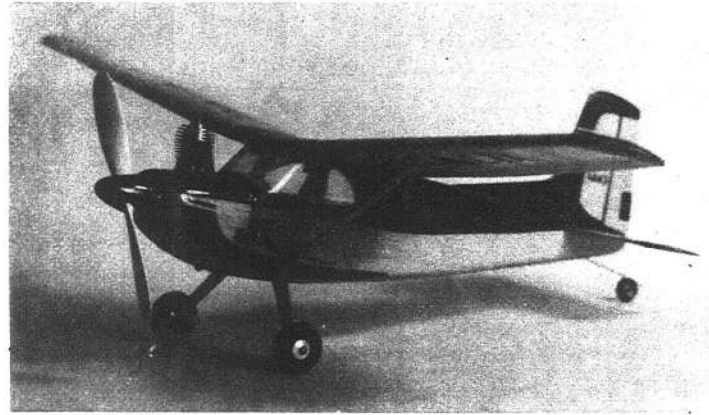
La T.P.M. inoltre ha il piacere di annunciare prossima la vendita, a prezzi di assoluta concorrenza, dei nuovi motori «**BONTOR**», sia ad autoaccensione che glow plug, nelle cilindrate: 0,25 - 0,8 - 1,5 - 2,5 - 3,5 - 5 cc.

La T.P.M. è in grado di consigliarvi circa la soluzione dei vostri problemi; è sufficiente scrivere dettagliatamente, accompagnando la richiesta con lire cento in francobolli.

**MODELLISTI NON DIMENTICATE, L'ORGANIZZAZIONE  
T.P.M. E' A VOSTRA COMPLETA DISPOSIZIONE!**

★

**T. P. M. TUTTO PER IL MODELLISMO**  
**Roma - Via Merulana, 141 A - Tel. 778326**



## UN MODERNO VELIVOLO DA TURISMO IL "CESSNA-180"

In una bella riproduzione

Presentiamo ai nostri lettori un moderno velivolo da turismo americano, velivolo che, impiegato anche per il servizio di collegamento, viene prodotto su vasta scala, e di cui la Ditta CIGITALIA di ROMA ha curato la riproduzione in scala. Questo modello, completato dal motore americano «O.K.0,49» o «Space Bug 0,49», è l'ideale sia dal punto di vista della riproduzione, sia per gare di qualificazioni; mentre per le ridotte dimensioni in casa si presta bene come sopramobile.

Ma veniamo ora a noi; l'apparecchio di cui ci stiamo occupando è il già famoso «Cessna-family», modello «180».

Questo velivolo, che è stato costruito per il gran turismo su medie distanze, può ospitare quattro persone in una comoda cabina, che ha la prerogativa di offrire ampia luminosità interna ed ottima visuale all'esterno, grazie alle sue ampie finestrate. Oltre ad essere lussuosamente rifinito, questo apparecchio è un mezzo pratico per il moderno uomo di affari, mentre altro grande vantaggio è rappresentato da un ampio vano disposto nella parte posteriore, per ospitare un notevole bagaglio.

Oltre a queste prerogative, il modello «180» deve la sua diffusione alle elevate caratteristiche di volo, ed alla massima sicurezza offerta in tutte le condizioni di volo, grazie anche alla completa strumentazione di bordo, che comprende i più moderni sistemi per la navigazione aerea, anche in caso di volo senza visibilità. Completano l'apparecchiatura di bordo un moderno apparato radio rice-trasmittente.

Come quasi tutti i moderni velivoli americani di questa categoria ha struttura totalmente metallica. La fusoliera è costruita con ordinate in lega speciale e correntini ad U, disposti per tutta la sua lunghezza. L'ordinata parafiamma ha elevati dote meccaniche, e sorregge l'incastellatura del motore, nonché le incernierature della cappottatura del motore stesso. E' munito anche di ordinata di forza resistenti alla capottata. La ricopertura è effettuata con pannelli di dural, fissati alla struttura col sistema a chiodatura annegata. Alla coda della fusoliera sono montati gli impennaggi di tipo cruciforme convenzionale, ricoperti in alluminio, eccetto i piani mobili rivestiti con tela speciale impermeabile. L'ala è a forma pressocchè trapezoidale con estremità rastremate; ha struttura monolongherone a cassone e rivestimento lavorante in dural. E' costruita in tre pezzi ed è controventata da due montanti, che fanno capo alla parte bassa dell'ordinata di forza, dove è anche fissato il carrello, del tipo monogamba a sbalzo, munito di ruote ballon a bassa pressione.

Questo apparecchio è potenziato da un motore «Continental» tipo «+70-A» da 225 hp., azionante un'elica bipala metallica con passo variabile in volo.

Misura una lunghezza di m. 7,92 ed una apertura alare di m. 10,97 con una superficie di 16,26 m<sup>2</sup>. Il peso è di 1,160 kg. La velocità massima è di 265 kmh., mentre la velocità di crociera è di circa 240 kmh. L'autonomia massima raggiunge le quattro ore e mezzo di volo.

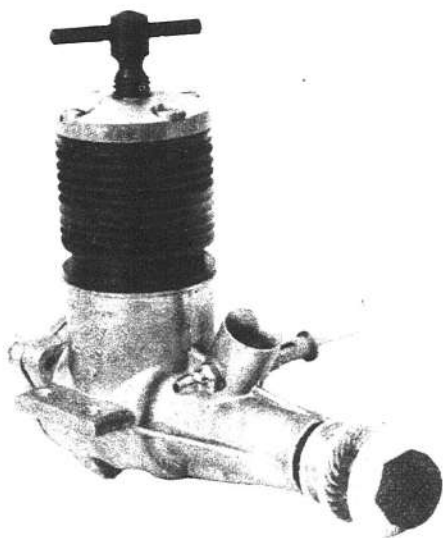
Il carrello è del tipo triciclo posteriore, con ruotino di coda orientabile comandato dalla pedaliera.

E' fornito inoltre di fari alari per l'atterraggio, e di fanalini di posizione per il volo notturno.

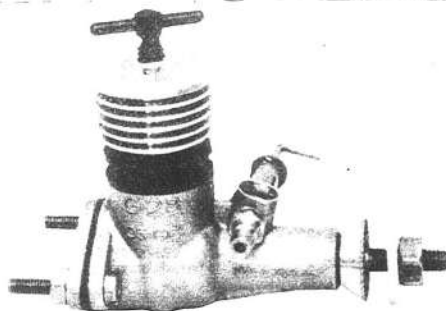
### Costruzione.

Questo velivolo è stato prescelto per la riproduzione in scala come modello volante, sia per volo vincolato come per volo libero, appunto per la sua formula costruttiva che rende possibile l'accoppiamento di due elementi spesso in contrasto fra loro: massima

# "Micromeccanica Saturno"



G. 27 - Cilindrata 3.28 cc. Corsa mm. 15. Alesaggio mm 16.5. Peso gr. 175. Tipo diesel. Potenza 0.35 HP a 13.000 giri.  
**Prezzo L. 6.500**

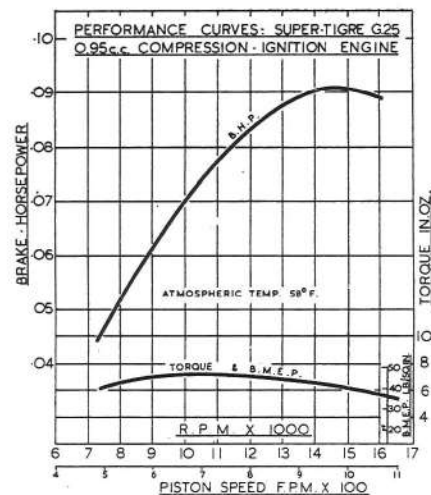


G. 28 - Cilindrata 0,5 cc. Corsa mm. 8,5. Alesaggio mm. 8,5. Peso gr. 38. Tipo diesel e tipo glow-plug. Regime di rotazione 15.000 giri con elica da 13 7,5.  
**Prezzo L. 4.500**



G. 29 - Cilindrata 0.8 cc. Corsa mm. 8,5. Alesaggio mm. 11,1. Peso gr. 43. Tipo diesel e tipo glow-plug. Regime di rotazione 14.000 giri con elica 15.5 7.5.  
**Prezzo L. 4.200**

## CURVA DI POTENZA DEL G 25



Da "Model Aircraft"

Tutti questi motori sono costruiti con cilindro e pistone in acciaio temperato, rettificato e lappato. Lavaggio a luci incrociate. Biella in lega leggera. Monoblocco pressofuso.



**SOLARIA**  
MILANO - Largo Richini, 10



Catalogo Illustrato L. 125  
(Nuovo Catalogo n. 3 - 200 illustrazioni)

Ai cento e più modelli del nostro assortimento si è aggiunta la scatola di costruzione

### MACCHI 205 V.

telecontrollato, ap. ala cm. 52 prefabricato, completo di:

- Disegno - Serbatoio - Ruote
- Ogiva-Manopola-Collante
- Squadretta - Coccoarde - Viti
- Filo armonico

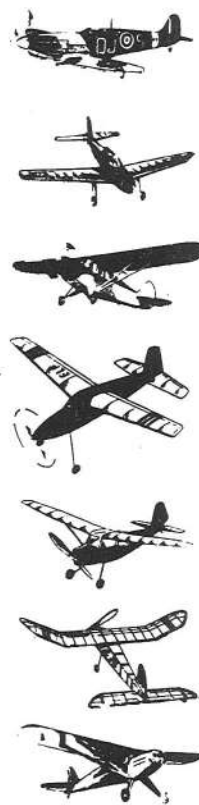
Il Macchi M.C. 205 V si è classificato V<sup>0</sup> su 65 concorrenti alla Gara di Riproduzioni telecontrollate di Asti, il 22 maggio 1955 montando motore B. 38 1 cc. Diesel,

MACCHI M. C. 205 V  
per motori fino 1.5



L. 2.500

(Disegno L. 250)



INTERPELLATECI

# FOCHIMODELS

CORSO BUENOS AIRES, 64 - TEL. 221875 - MILANO

*L'assortimento più completo a disposizione  
del modellista*

AEROMODELLISMO - AUTOMODELLISMO  
NAVIMODELLISMO - FERMODELLISMO

- ★ Scatole di montaggio della migliore produzione internazionale.
- ★ Tutti i motori Diesel, Glow Plug, Reattori e Jetex.
- ★ Complessi di radiocomando.
- ★ Materiali ed accessori per tutte le costruzioni.

# AEROMODELLI

PIAZZA SALERNO 8 - TEL. 846786  
ROMA

A VOSTRA DISPOSIZIONE TUTTA LA PRODUZIONE DELLE  
DITTE: AEROPICCOLA DI TORINO - AVIOMODELLI DI  
CREMONA - CEIGA DI MILANO - SATURNO DI BOLOGNA - SOLARIA DI MILANO  
TRENI ELETTRICI DELLA RIVAROSI E FLEISCHMANN

★

NOVITÀ ASSOLUTA:

## Motoscafo «NEMI»

Lunghezza cm. 47×12 - Scatola di  
montaggio (da non confondere con  
le scatole di premontaggio) - Parti  
già lavorate, completo di motore elet-  
trico, asse di trasmissione, elica e  
rifiniture varie L. 4.900  
Per spedizioni aggiungere L. 300

★

Accompagnare le ordinazioni con vaglia

## LE SCATOLE DEL SUCCESSO

Confezionate con materiali sceltissimi, complete di tavola costruttiva, collante, vernici, diluente, pennelli, etc.

FRINGUELLO: modello elastico, cm. 65 . . . . .	L. 1.000
FURETTO: telecomandato team racing, per motori da 0,8 a 1,5 cc. . . . .	» 2.800
CORSARO: telecomandato per acrobazia ed allenamento, per motori da 2 a 3 cc. . . . .	» 3.200
CESSNA 180: volo libero, apertura cm. 90, compreso motorino O.K. 0,8 cc. ed elica in plastica	» 5.900
SHARK: motoscafo entrobordo da velocità per motori a scoppio da 5/6 cc. . . . .	» 4.000
STELLA DEL SUD: motoscafo da crociera, cm. 45 - la più completa scatola sul mercato - tutto il materiale prefabbricato. Compreso motore elettrico TRIX-L . . . . .	» 5.500
FUORIBORDO CORSA 3 PUNTI MT 12: completo di motorino a scoppio Allyn . . . . .	» 14.500
FUORIBORDO MONTEREY: a cabina, cm. 50, completo di motore elettrico tipo Johnson o Evinrude . . . . .	» 9.000
FUORIBORDO ALBATROS: cm. 45, con motore elettrico come sopra . . . . .	» 9.000
MOTOSCAFO DA CROCIERA CRAFT: lunghezza mt. 1 . . . . .	» 19.500
MOTORINO ELETTRICO TECNIM LT54 . . . . .	» 7.800
con riduzione incorporata 1 : 2 . . . . .	» 9.000
con riduzione incorporata 1 : 2 con 2 assi . . . . .	» 9.800

Con l'ordinazione inviare almeno la metà dell'importo.

**CARLO MALLIA TABONE**

VIA FLAMINIA. 213 - ROMA

ATTENZIONE: dal 15 luglio al 5 settembre non vengono effettuate spedizioni.



**AEROMODELLISTI - NAVIMODELLISTI - APPASSIONATI**

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

*Piani costruttivi soddisfacenti ogni gusto, scatole di montaggio italiane e estere, motori a scoppio di ogni cilindrata, cappottine a goccia e semigoccia, carta seta americana e Jap tissue, decalcoscivolanti, vernici, balsa «Solarbo» in varie pezzature, le migliori sovrastrutture per modelli nautici, etc.*

Consigli tecnici ai principianti  
**CONSULTATECI!**

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

**AEROMODELLISTICA**

VIA ROMA 368 - NAPOLI

# "AVIOMINIMA"-COSMO S.R.L. Roma - Via S. Basilio 49-A

Vi ricorda i suoi impareggiabili accessori per navi antiche e moderne



ANCORE AMMIRAGLIATO in metallo brunito - ceppo sfilabile

lung. mm.	15	20	25	30	40	50
cad. L.	200	250	300	350	380	400



ANCORE HALL a marre mobili - in metallo brunito

largh. marra	8	10	12	15	20	25
cad. L.	250	300	300	300	320	350



ANCORE ANTICHE con ceppo in legno - fuse in metallo e brunito

lung. mm.	20	25	30	40	50
cad. L.	250	300	350	380	400



ELICHE TRIPALE per navi - destre e sinistre - in bronzo lucido

L.	300	400	400	450	450	475	500	600
Φ	10	15	20	25	30	35	40	50



ELICHE BIPALE per motoscafi da velocità - speciali per motori a scoppio - in bronzo lucido

L.	400	500	600	700	800	850	900
Φ	25	30	40	50	60	70	80



BITTE in ottone lucido

lung. mm.	10	15	20	25
cad. L.	80	90	110	130



GALLOCCE in bronzo lucido con fori di fessaggio

lung. mm.	10	15	20	25	30
cad. L.	95	100	120	135	145



PASSACAVI a bocche dritte - in bronzo lucido

lung. mm.	10	15	20	25
cad. L.	120	140	180	195



PASSACAVI a bocche inclinate - in bronzo lucido

lung. mm.	10	15	20	25
la coppia L.	320	330	350	380



RIFLETTORI GIREVOLI in ottone - alloggiamento per lampadina

L.	330	390	450
Φ faro mm.	8	10	15

**"Aviominima,, è sempre all'avanguardia per qualità e convenienza"**

# 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**



# 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.

# MODELLISMO

RIVISTA MENSILE

ANNO XI - VOL. VI - NUM. 70

GIUGNO 1955

Direttore:

**GASTONE MARTINI**

Direzione Redaz. Ammin. Pubblicità

Via Barracco 5 - Roma

Telefono N. 865.646

## TARIFE DI ABBONAMENTO

Italia: 12 N.ri L. 2.000 - 6 N.ri L. 1.100

ESTERO: 12 N.ri L. 3.000 - 6 N.ri L. 1.800

## TARIFE DI PUBBLICITÀ

1 pagina L. 35.000 1/4 pagina L. 10.000

1/2 " " 18.000 1/8 " " 5.500

Distribuzione: MESSAGGERIE NAZIONALI

Via Crociferi 44 - ROMA

Autor. del Trib. di Roma n. 2233 del 7-7-1951

"La Poligrafica" di Vallecchi

Via Enea, 77 - Roma

## SOMMARIO

La «Coppa Capriolo» . . .	Pag. 2094
Lo «Spitfire», di L. Arcesilai . . . . .	» 2097
L'acrobatico «Jezebel» di A. Marconi . . . . .	» 2099
Corso di radiocomando . . . . .	» 2100
La «2ª Coppa IV Z.A.T.» . . . . .	» 2102
La «1ª Coppa Aero Club Vicenza» . . . . .	» 2103
Cronache . . . . .	» 2104
Il «Cessna-180» . . . . .	» 2105
Il sommergibile atomico «Nautilus» . . . . .	» 2109
Un clipper inglese del XIX secolo . . . . .	» 2111
Il fuoribordo «M. T. 12» di C. Mallia Tabone . . . . .	» 2113
La «rana» da 5 cc. Campione Italiano 1954, di A. Miretti . . . . .	» 2115
Cronache automodellistiche . . . . .	» 2116
La locomotiva «Lackawanna Mogul 555» . . . . .	» 2118

In copertina: il romano Antonio Marconi presenta la sua ultima creazione, un magnifico acrobatico con motore G 21, dotato di flap sull'ala.

# LA PRIMA «COPPA CAPRIOLO» VINTA DALL'AERO CLUB DI CATANIA

Il giorno 25 aprile si è svolta, come in programma, la prima «Coppa Capriolo», la gara nazionale per modelli a volo libero delle tre categorie, che l'Aero Club di Salerno, in collaborazione con il locale Centro Turistico Giovanile, ha voluto istituire per onorare la memoria di Pino Capriolo, il bravo aeromodellista tragicamente perito nell'alluvione di Salerno, mettendo in palio una Coppa Challenge.

Primo ad entrarne in possesso è stato l'Aero Club di Catania, per merito dei suoi bravi aeromodelлисти, che hanno superato nettamente le squadre di Pescara e Napoli, nonché i quotatissimi e deludenti aeromodelлисти romani. Da queste pagine desideriamo rivolgere un vivo plauso ai bravissimi ragazzi catanesi, che con la loro grande passione hanno saputo portarsi ad un livello tecnico più che soddisfacente, e tale da poter competere ad armi pari con i migliori squadroni del «continente», superando lo scoglio creato dall'isolamento in cui, non per loro colpa, sono costretti a stare. Abbiamo visto con piacere, e lo confessiamo, anche con un certo stupore, modelli ben progettati, costruiti e messi a punto, ed abbiamo ammirato la sicurezza con cui sono stati eseguiti i lanci, che ha permesso l'ottimo sfruttamento delle doti di volo dei modelli, e la conquista della agognata vittoria. Brava Catania!

Ma veniamo alla cronaca. Come graditissimo prologo alla gara, gli organizzatori hanno voluto offrire ai partecipanti una magnifica gita turistica in torpedone sulla impareggiabile Costiera Amalfitana, con sosta ad Amalfi, visita al Duomo, al Museo Comunale, e pranzo (con i fiocchi) al Ristorante delle Sirene. Quindi di nuovo torpedone, visita alla magnifica Grotta degli Smeraldi, che ha sciorinato davanti agli occhi ammirati dei partecipanti i suoi tesori di giochi di luce e scherzi di natura; ed infine ultima tappa a Positano, da dove si è presa la via del ritorno. E tutto questo gratis! Se si aggiunge che anche l'alloggio, in comode camerette presso la Casa dello Studente, era gratuito, è facile comprendere come la sera tutti i concorrenti fossero pieni di entusiasmo per gli organizzatori.

Purtroppo il giorno seguente le cose sono andate un po' diversamente. Anzitutto l'aeroporto di Pontecagnano, dove si è svolta la gara, è assolutamente inadeguato a qualsiasi competizione aeromodellistica; infatti si tratta di un aeroporto abbandonato, in cui l'unico terreno libero, è costituito da una striscia lunga circa un chilometro e larga un centinaio di metri, in quanto il resto del campo è arato e coltivato a tabacco, e ben sorvegliato da iracondi contadini, gelosissimi del loro prodotto, e pronti a fare a pezzi i modelli che lo minacciano. Tutt'intorno poi vi sono fossi difficilmente superabili, siepi, alberi, case, insomma tutti quegli ostacoli tanto cari agli aeromodelлисти. Aggiungasi la presenza di un certo vento e di termiche giganti, tali da far salire anche i modelli in antitermica, e la mancanza di un qualsia-

si servizio recuperi, e sarà facile comprendere come molti aeromodelлисти siano rimasti danneggiati per aver perso i loro modelli, od averli visti messi fuori uso da estranei.

Inoltre la mancanza di esperienza e di fermezza da parte della Direzione di Gara ha fatto sì che sorgessero alcune discussioni; che però sono state fortunatamente superate con amichevole spirito di accomodamento, in modo che tutto è finito per il meglio.

I nostri amici salernitani hanno veramente messo tutta la loro buona volontà per la migliore riuscita della manifestazione, e le manchevolezze che si sono verificate sono in gran parte scusabili, trattandosi della prima edizione. Siamo certi che il prossimo anno sapranno dar vita ad una gara veramente perfetta, sotto ogni punto di vista, e che raccoglierà certamente un numero di concorrenti maggiore. Ci permettiamo però di dare loro un suggerimento, e cioè di far svolgere i lanci sull'aeroporto di Pomigliano d'Arco; o, se ciò non fosse possibile, di organizzare un efficiente servizio recuperi.

Factotum della gara: organizzatore, direttore, concorrente e vincitore della categoria Motomodelli, è stato l'Eugenio nazionale, non più Libertino da quando si è sposato. Hurrah per Eugenio! A proposito, indiscrezioni raccolte ci permettono di comunicare che ben presto le gare di modelli volanti saranno incrementate dalla partecipazione di Libertino junior. Auguri!

Ed ora alcuni cenni sullo svolgimento della gara. I lanci si sono svolti contemporaneamente per le tre categorie, presso tre commissioni separate. Nei Veleggiatori la vittoria è stata contesa fra Cosentini di Catania e Federici di Roma, che hanno compiuto i primi due lanci pieni; il secondo però al terzo ed ultimo lancio ha avuto la sfortuna di incappare in una discen-



Antonio Canestrelli, sempre sulla breccia, vincitore della categoria Elastico.

denza, ed ha dovuto cedere la vittoria all'agguerrito avversario. Molto bene sono andati anche i catanesi Scuderi e Spitaleri; sfortunati invece i romani Andreani e Ranocchia, che sono stati perseguitati dalle discese. In complesso abbiamo potuto notare molti buoni modelli ed una discreta preparazione generale.

La stessa cosa non si può dire della categoria Elastico. Abbiamo visto molte matasse saltare, perchè mal lubrificate, oppure tagliate da supporti inadatti: abbiamo visto modelli perdere l'elica in decollo, imbarbare, od addirittura scoppiare sulla pista; infine abbiamo dovuto notare che molti modelli lasciavano alquanto a desiderare in quanto a rendimento. Due ottimi modelli sono stati tolti di gara dalla sfortuna; si tratta di quelli del barese Scardicchio e del romano Ricci, i quali, dopo aver compiuto ambedue il primo lancio pieno, sono stati rispettivamente perduti e danneggiati irreparabilmente dai contadini; nessuno dei due poi ha combinato gran ché con il modello di riserva; infatti Scardicchio, per cercare il modello perso, non lo ha lanciato affatto, mentre Ricci, che non lo aveva bene a punto, ha fatto il secondo lancio di soli 54" per « stallo ».

Ha finito per vincere Canestrelli, con un buon modello a lenta scarica (12 fili 1x6), superando di soli 2 secondi il pescarese Ilari, che si è giocato la gara per la infelice idea avuta di afferrare il modello immediatamente dopo un'imbardata al primo lancio, e di rilanciarlo immediatamente, con la maggior parte della potenza sfumata. Il romano Camilli ha esordito magnissimo con un lancio di 25", anche lui per « stallo », ed ha finito in bellezza con un « pieno ». Però il modello ha avuto l'infelice idea di atterrare sulle rotaie ferroviarie, proprio mentre giungeva il treno. La fotografia mostra i miseri resti.

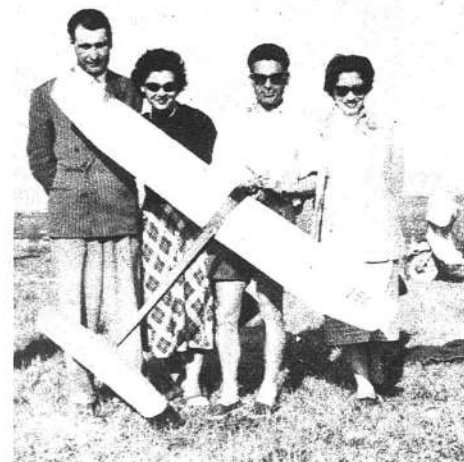
I catanesi hanno presentato modelli ben costruiti e centrati. Vogliamo però dare loro un consiglio: usate eliche più grandi; non si fanno tre minuti, in aria calma, con 25-30 secondi di scarica! Inoltre, quando caricate le matasse, allungatele il più possibile, e così potrete dare più giri senza paura.



In alto a destra: Libertino con il motomodello vincitore, e lo sfortunato Scardicchio, con le rispettive consorti. Sopra: Camilli presenta i resti del suo modello investitore di treni.

La categoria Motomodelli ha visto la trionfale ed applauditissima affermazione di Libertino che, con un modello a forte superficie munito di motore G 20, ha segnato un 2' 41" e due pieni. Molto bene anche il bravo Spitaleri di Catania, che si è classificato al secondo posto. I romani Cavaterra ed Argentini hanno deluso. Il primo aveva un modello col solito cimiero, dalla salita velocissima, che però ha esibito solo nel secondo e terzo lancio, mentre nel primo si è messo a virare strettissimo, senza volerne sapere di guadagnare quota, ed ha segnato solo 30"; per di più al terzo lancio è risultato cabrato in planata; ne è risultato un terzo posto. Quanto ad Argentini bisogna dire che è stato perseguitato dalla sfortuna, in quanto aveva un modello veramente in gamba; senonchè ha perso un sacco di tempo ed energie in due difficoltosissimi recuperi per una prova ed il primo lancio di gara (pieno); quindi, per aver voluto correggere leggermente la virata, ha finito per fare una buca al secondo lancio; col modello di riserva poi non è riuscito a combinare niente di buono.

Così è finita la gara con la brillante affermazione dei catanesi. I romani, dati per favoritissimi alla vigilia, hanno fatto un po' la figura dei classici pifferi di montagna; è vero che sono stati alquanto perseguitati dalla sfortuna, ma certamente una preparazione più seria avrebbe migliorato i risultati. Sappiamo però che, recitato il « mea culpa », stanno meditando atroci pensieri di rivincita, e stanno preparando-



si per calare in forze alla Coppa Etna. Staremo a vedere i risultati. Gli amici catanesi non si lasceranno certamente cogliere alla sprovvista!

Chiudiamo esprimendo i ringraziamenti che l'Aero Club di Salerno, a mezzo di queste pagine, intende rivolgere all'Aero Club d'Italia, all'Ente Provinciale per il Turismo di Salerno, al C.O.N.I., al dott. Di Maggio, ed a tutti gli Enti che hanno contribuito alla riuscita della manifestazione; nonchè alle Ditte Aeropiccola, Saturno, Saponificio I.S.S.A., Bar Varese e Bar Medici che hanno offerto i premi.

**LORIS KANNEWORFF**

**CLASSIFICHE - CAT. VELEGGIATORI**

					Punti	
1°	Cosentini Orazio	Catania	3'	3'	1'47"	467
2°	Federici Giovanni	Roma	3'	3'	1'04"	424
3°	Scuderi Mario	Catania	3'	1'06"	2'50"	416
4°	Spitaleri Alfredo	Catania	47"	3'	3'	407
5°	Ilari Silvio	Pescara	2'06"	33"	3'	339
6°	Calvello	Napoli	2'23"	38"	1'18"	259
7°	Ranocchia Enzo	Roma	1'48"	1'35"	50"	255
8°	Andreani Roberto	Roma	58"	1'36"	1'16"	230
9°	Aponte Livio	Napoli	36"	36"	2'29"	221
10°	Giordano Carlantonio	Salerno	1'05"	50"	1'37"	212

**CAT. ELASTICO**

					Punti	
1°	Canestrelli Antonio	Napoli	3'	1'42"	3'	462
2°	Ilari Osvaldo	Pescara	1'40"	3'	3'	460
3°	Ricci Luigi	Roma	3'	54"	2'35"	389
4°	Motta Vito	Catania	3'	1'50"	1'23"	373
5°	Di Pietro Igino	Roma	2'46"	1'35"	1'32"	353
6°	Cocina Francesco	Catania	49"	2'16"	2'36"	341
7°	Camilli Angelo	Roma	25"	2'15"	3'	340
8°	Martori Eugenio	Catania	1'28"	3'	32"	320
9°	Scardicchio Vincenzo	Bari	3'	—	—	180

**CAT. MOTOMODELLI**

					Punti	
1°	Libertino Eugenio	Salerno	2'41"	3'	3'	521
2°	Spitaleri Alfredo	Catania	3'	2'29"	2'22"	471
3°	Cavaterra Omero	Roma	0'30"	2'57"	1'19"	286
4°	Ciancio Giuseppe	Pescara	—	2'05"	2'41"	286
5°	Argentini Tullio	Roma	3'	—	1'44"	284
6°	Javarone Mario	Napoli	1'03"	1'29"	1'10"	222

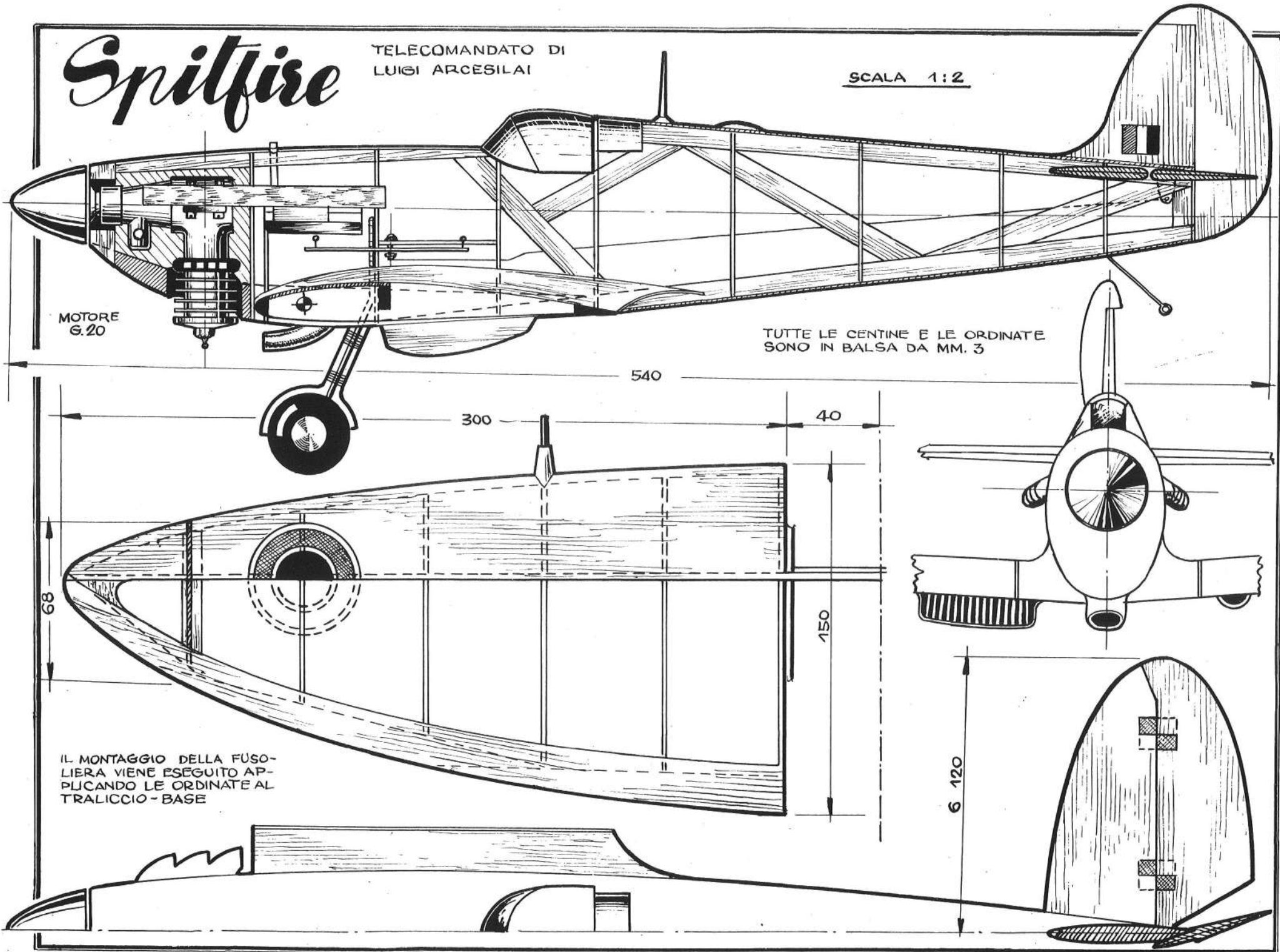
**CLASSIFICA A SQUADRE**

1°	AERO CLUB CATANIA	A	punti	1.279
2°	AERO CLUB PESCARA	A	»	1.085
3°	AERO CLUB NAPOLI	B	»	905
4°	AERO CLUB ROMA	A	»	903
5°	AERO CLUB ROMA	B	»	879
6°	AERO CLUB SALERNO		»	770
7°	AERO CLUB CATANIA	B	»	711
8°	AERO CLUB REGG. CAL.		»	300
9°	AERO CLUB NAPOLI	A	»	151

# Spitfire

TELECOMANDATO DI  
LUIGI ARCESILAI

SCALA 1:2



ANCORA UNA  
RIPRODUZIONE  
PER GARE DI  
QUALIFICAZIONE

## «LO SPITFIRE»

DI LUIGI ARCESILAI

In tema di modelli riproducenti veri aeroplani per gare di qualificazione, Arcesilai presenta lo SPITFIRE, il famoso caccia inglese, la cui popolarità non ha bisogno di presentazioni particolari.

Il fatto che detto caccia abbia sempre entusiasmato gli aeromodellisti, prova che, oltre alla notorietà, si tratta di un aeroplano dalle linee piacevoli ed eleganti.

Il modello ha un'apertura alare di cm. 68 circa, e si presta a montare motori di cilindrata da 1,5 cc. a 5 cc..

Naturalmente le caratteristiche di volo e controllabilità cambiano a seconda del motore impiegato. Con le cilindrate più grosse il modello risulterà più critico e veloce. Sull'originale è montato un motore G. 20 da 2,5 cc., con il quale si presta anche all'effettuazione di semplici acrobazie.

La fusoliera è del tipo cosiddetto a semiguscio in balsa, e la sua costruzione è grandemente facilitata dall'impiego della anima centrale in balsa, che è costituita da un traliccio in listello 3x10 di balsa, che segue fedelmente la linea esterna della fusoliera. Applicare le semiordinate, ricavate da tavoletta di 3 mm. di balsa, risulta evidentemente molto facile. La ricopertura verrà effettuata con balsa 3x10, rastremato verso il muso e la coda. La parte anteriore, che costituisce la capottina del motore, data la rilevante curvatura fra le prime due ordinate e la necessità di avere un guscio di spessore più elevato, sarà costruita incollando due tavolette laterali di mm. 5 ed una inferiore di mm. 10. Le ordinate che portano le longherine del motore sono in compensato da 3 mm. Le longherine in faggio 8x10. Prima di effettuare la ricopertura della fusoliera sarà bene montare sia il carrello che il complesso dei comandi.

La cabina è in celluloido da 3 o 4 decimi.

Il piano orizzontale in tavoletta di balsa da 5 mm., quello verticale in balsa da 10 o 12 mm..

Le ali sono del tipo a bordo d'attacco rivestito. Anche il bordo d'uscita è rivestito in tavoletta di balsa, ed oltre a risultare così facilitato il rivestimento, la struttura risulterà robustissima ed insvergolabile. Il rivestimento è ottenuto da tavoletta di mm. 1,5 di spessore. Il bordo d'entrata in listello sagomato 10x10, quello di

in vendita  
nei negozi di  
giocattoli  
abbonamento annuo  
per sei numeri  
L. 800  
un numero L. 150

**HO**  
*Rivarossi*  
**LA RIVISTA DI MODELLISMO  
FERROVIARIO**

RIVAROSSÌ CORO

TRAINS FERROVIARI  
IN BIANCO

dalla Coppa

uscita in listello 4x20. Il longherone è ricavato da listello di pioppo 3x10. Tutte le centine, comprese quelle d'attacco alla fusoliera, in tavoletta di balsa da 3 mm. Il rivestimento in carta seta pesante.

Il carrello è in filo d'acciaio da 2 mm. Le ruote sono del tipo con sede in alluminio e battistrada in para. Il carrello si fissa all'ordinata n. 3 con una robusta legatura in filo di refe cosparsa di collante. Nel medesimo modo si fisserà il pattino di coda, la cui estremità sarà sagomata a riccio, in modo da simulare il ruotino poste-

riore. Chi trovasse un ruotino di opportune dimensioni potrà molto convenientemente sostituirlo al pattino.

La verniciatura si può eseguire tanto a spruzzo che a pennello. Colore grigio chiaro con macchie grigio scuro. Coccoarde e lettere sul fianco della fusoliera completeranno la finitura.

Dello SPITFIRE la ZEUS M. F. di Bologna pone in vendita sia la tavola costruttiva a naturale che la scatola di montaggio.

## UNA NUOVA PUBBLICAZIONE PER GLI AEROMODELLISTI

Abbiamo il piacere di segnalare ai nostri lettori l'uscita di un nuovo volumetto, che viene ad arricchire la, invero non troppo voluminosa, biblioteca dell'aeromodellista.

Si tratta di «AEROMODELLISMO», di Carlo Tione. L'Autore, troppo noto per necessitare di ulteriori dilungazioni, si rivolge, in forma piana e razionale, soprattutto ai giovani che si iniziano a quella magnifica attività teorico-sportiva che è l'aeromodellismo, e fornisce loro tutte quelle nozioni che possono aiutarli a superare in breve tempo e col risultato più proficuo la fase iniziale della loro attività.

Il contenuto inizia con una presentazione dell'aeromodellismo e delle varie categorie di modelli; prosegue con una vasta ed esauriente rassegna dei vari tipi di materiali ed attrezzi usati in aeromodellismo, e quindi con la descrizione dei tipi di costruzione più frequentemente adottati. Gli ultimi capitoli sono dedicati alla messa a punto, traino e centraggio del veleggiatore,

che è naturalmente il modello quasi universalmente adottato per le prime costruzioni.

L'interessante volumetto, ampiamente corredato con chiare illustrazioni, termina con un capitolo dedicato ai determinizzatori, e con un'appendice in cui sono illustrati i vari tipi di profili (corredata da alcune tabelle), e le disposizioni tecniche ed amministrative che regolano attualmente l'attività sportiva.

Siamo certi che questo nuovo piccolo manuale non mancherà di incontrare il più grande favore fra gli aeromodellisti italiani, specie fra i più giovani. Particolarmente adatto esso si dimostra per le scuole di aeromodellismo, che intendano dotare i loro allievi di una guida accurata, su cui possano formare e completare il loro bagaglio iniziale di cognizioni teoriche.

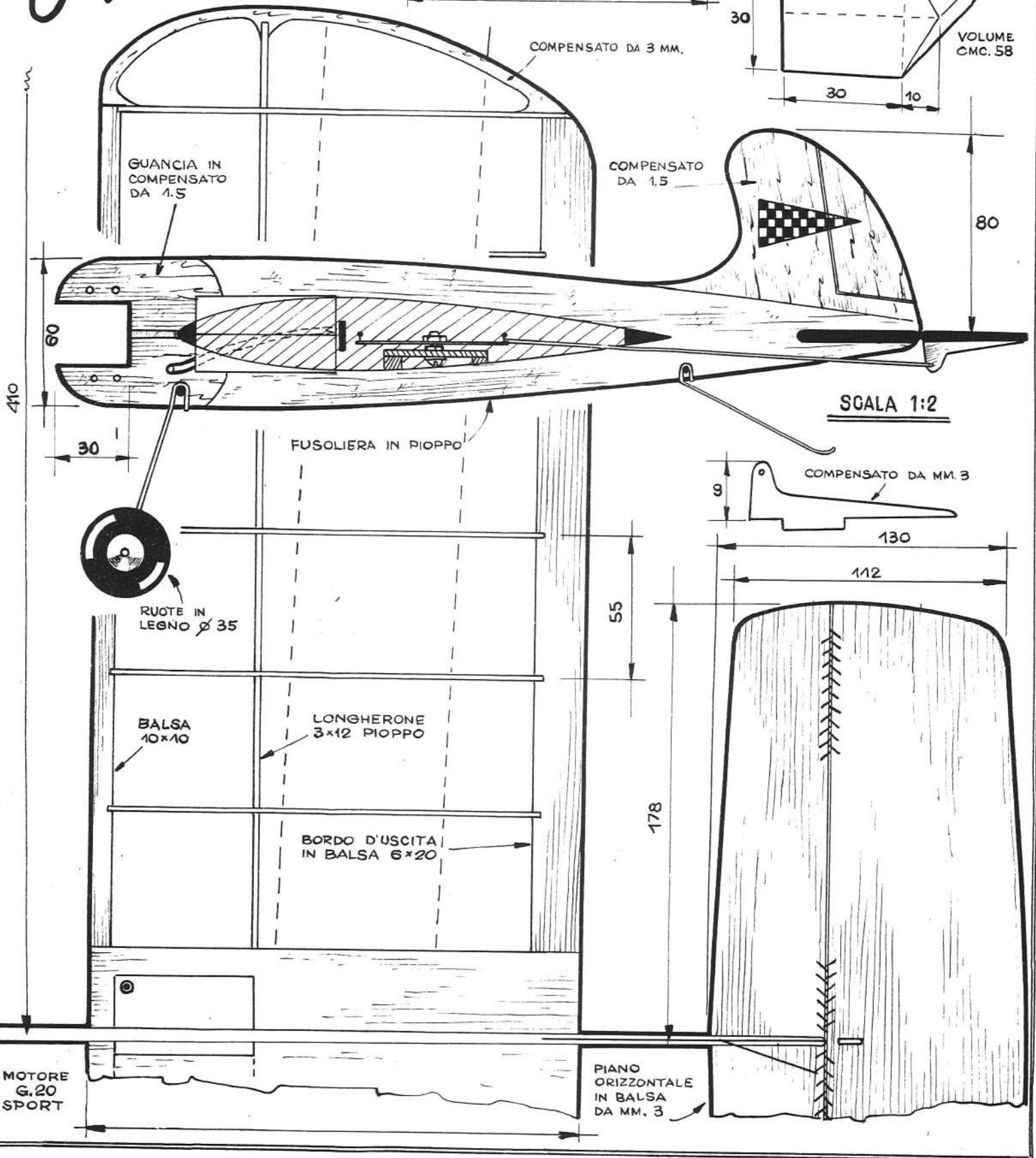
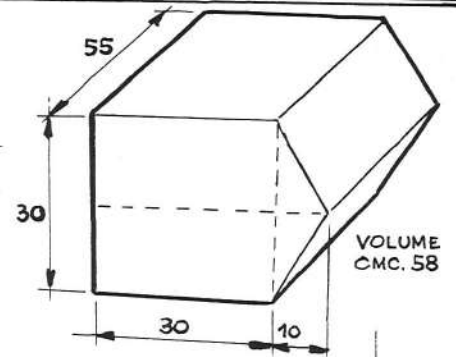
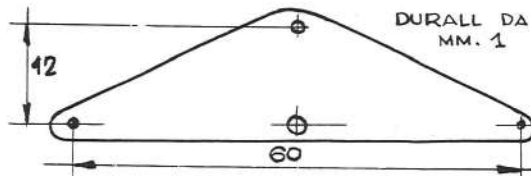
Le copie del volumetto possono essere richieste alla Casa Editrice A.V.E. via Conciliazione n. 1, Roma, al prezzo, alquanto modesto, di lire 350.

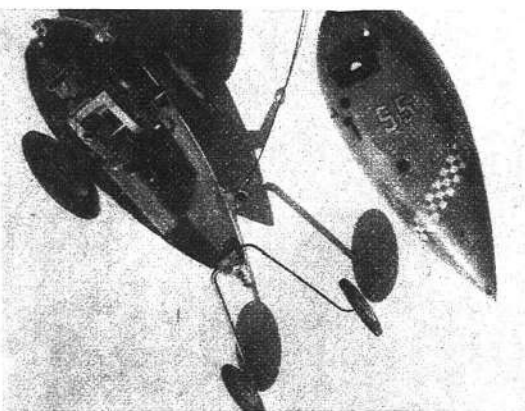
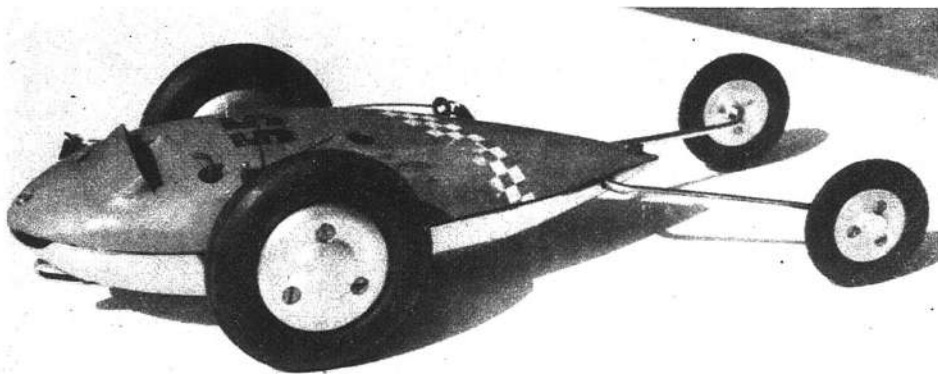
L. K.



# Jezebel

TELEACROBATICO DI A. MARCONI





LA SCUDERIA AUTOMODELLI DA VELOCITA' DEL G. S. LANCIA PRESENTA:

## La «Rana» da 5 cc. di Adriano Miretti Campione Italiano 1954

Questo automodello a rana per motori da 5cc. è il risultato di due anni di prove e continui perfezionamenti, ed ha raggiunto, in seguito alle ultime modifiche, una notevole efficienza.

La sua migliore prestazione è stata fornita durante l'ultima Gara di Campionato Italiano 1954, in cui la macchina raggiunse la velocità di 152,931 kmh. sulla base di 500 m., eguagliando il relativo primato italiano, detenuto da Preda con 152,542 kmh. (Per regolamento, agli effetti dell'omologazione di un nuovo record, lo scarto di velocità tra il vecchio ed il nuovo limite raggiunto deve essere di almeno 1 Kmh.).

Progettata da M. Paiuzzi all'inizio della stagione 1953, fu costruita in fretta e furia, e terminata esattamente nella notte precedente la I. Gara del Campionato relativo. All'atto delle prove in pista si dimostrò tutt'altro che scevra di difetti; infatti ne notammo subito l'eccessiva leggerezza, dati i rapporti adottati, che causava un sensibile slittamento sulle ruote. Inoltre la scarsa larghezza della macchina (minore di quella attuale) determinava serie difficoltà di carburazione, a causa della posizione obbligatoria del serbatoio rispetto allo spruzzatore.

Per ovviare al primo inconveniente furono ricostruiti i due gusci in lamiera di ferro (anziché di alluminio come in precedenza); si aumentò il peso complessivo, portandolo da Kg. 1 a quello attuale di Kg. 1,400, che ritengo senz'altro ottimo.

Circa il problema dell'alimentazione, dopo aver allargato la sezione della macchina, onde ottenere uno spazio maggiore per il collocamento del serbatoio, decisi di invertire la direzione di marcia dell'automodello, e cioè di farlo girare in senso orario. Ciò mi ha permesso di ottenere il carburatore all'esterno del serbatoio, e di conseguenza, di annullare l'azione della forza centrifuga.

Nel contempo avevo pure sperimentato l'applicazione di serbatoi a pressione, del tipo usato sui tele da velocità, e, se per quanto riguarda la regolarità dell'alimentazione non ebbi nulla da eccepire, andai tuttavia incontro a notevoli inconvenienti, quali il... prematuro smontaggio della macchina, in quanto dovevo necessariamente carburare il motore al massimo dei giri senza possibilità di frenare le ruote, che assumevano, per «l'urlo» del Dooling 29, dei diametri molto maggiori di quelli originari, provocando vibrazioni varie e sconquasso generale. Inoltre, non potendo usare la forcella, poiché il serbatoio a pressione mi avrebbe immediatamente ingolfato il motore, ero costretto a lanciare la macchina, con conseguenti contraccolpi sugli ingranaggi non molto simpatici.

A questo punto (e cioè ai primi di Giugno dell'anno scorso), cominciai ad ottenere regolarmente velocità sui 140 Kmh., contro i 130 Kmh. che realizzavo in precedenza.

Durante il I° G. P. Supercortemaggiore a Monza (27-6-54), la rana raggiunse i 142

Kmh, e si piazzò al secondo posto, preceduta dall'inglese Catchpole, che vinse la categoria con circa un chilometro di vantaggio.

Successivamente, al G.P. di Bolzano (11-7) fui ancora secondo con 143 Kmh., ed al Campionato d'Europa (15-8) a Luton (Inghilterra), dopo aver perso il primo lancio a causa della rottura del tubetto di alimentazione, temendo di non classificarci, nel secondo ed ultimo lancio anticipai l'entrata in base della macchina, quando questa non era ancora del tutto lanciata, e mi piazzai al quinto posto con 144 Kmh. Questa velocità era molto inferiore alle possibilità della rana, data la notevole superiorità di aderenza della pista inglese nei riguardi di quelle italiane. In ambedue le gare suddette la vittoria andò alla nuova 5 cc. a trazione posteriore del mio collega V. Cossetta, che, lanciata da Eiraud, raggiunse a Luton i 153 Kmh.

Dopo essermi aggiudicata la gara di Vercelli (12-9), in cui le velocità furono piuttosto basse a causa della pista molto sdruciole (fu ricavata per l'occasione da una pista da ballo), vinsi la III Prova di Campionato Italiano a Monza (19-9), raggiungendo la media di 147,662 Kmh.

Modificati ulteriormente i rapporti con l'adozione di ruote motrici di diametro maggiore, il 14-11, sempre a Monza — come precedentemente accennato — per la IV ed ultima Prova di Campionato, riportai nuovamente la vittoria di categoria, e nel contempo ottenni il Titolo Italiano per la classe 5 cc.

Infine, durante la Manifestazione di chiusura sulla Pista del G. S. Lancia (20-11), mi aggiudicai la gara, che vedeva concorrere per un'unica classifica ad handicap le macchine di ogni categoria.

Ed ora, per chi intendesse costruirla, ecco la descrizione dell'ultima edizione riveduta e corretta.

I due semigusci sono in lamiera di ferro battuta a mano, dello spessore di mm. 2,5 quello inferiore e di mm. 0,8 quello superiore; a quello inferiore vanno saldate le piastrelle in ferro per l'appoggio del motore, per il fissaggio dell'assale posteriore, per l'attacco delle estremità della briglia di ritegno, più i blocchetti per il fissaggio della carrozzeria. Al semiguscio superiore devono essere saldati i blocchetti per il fissaggio al fondo.

Poiché la lamiera di ferro è piuttosto dura da battere, consiglieri di realizzare i due gusci in fusione d'alluminio, con il solito sistema del modello di legno, aumentando naturalmente lo spessore delle pareti a mm. 4 circa. In questo caso le piastrelle sopraddette si ricavano direttamente dal modello stesso.

Il castello motore è di alluminio, e può essere ottenuto di lavorazione direttamente dal blocco, oppure ricavato di fusione, previa costruzione del modello di legno. In es-

so dovranno trovare posto, oltre al motore stesso, i due cuscinetti che recheranno l'assale anteriore.

L'assale anteriore è di acciaio al nichelcromo da bonifica; rettificato all'altezza dei cuscinetti, è filettato alle estremità per il fissaggio delle ruote motrici, e, per un tratto, dalla parte opposta all'ingranaggio; su questa parte filettata si avvitano due dadi sottili, che servono per la regolazione del gioco laterale sui cuscinetti. L'assale anteriore reca inoltre una dentatura Withwort per il fissaggio della corona (questa dentatura può essere eliminata, data la difficoltà di ottenerla, e si può fissare la corona con le due normali spine coniche incrociate).

L'assale posteriore è in acciaio al cromo-silicio temperato; rettificato e piegato a caldo, reca, saldata in ottone, una piastra per il fissaggio sul fondo della macchina; alle estremità sono ricavati di tornitura gli spallamenti per i cuscinetti delle ruote folli, che sono ancorate per mezzo di un anello elastico.

La coppia di ingranaggi cilindrici elicoidali è di acciaio al cromo-nichel, e sviluppa un rapporto di 1:1,92. Sul pignone, fissato all'albero motore, è piantato a caldo il volano di bronzo. La corona è assicurata all'assale anteriore per mezzo del foro con dentatura Withwort. Gli ingranaggi, dopo un breve periodo di assestamento, vanno cementati e temperati.

Le ruote anteriori (motrici) montano gomme Penna di diametro 95 mm.; sono fissate all'assale anteriore a mezzo dei coni di accoppiamento, ricavati dai cerchi in alluminio. Quelle posteriori (folli) girano su cuscinetti a sfere e recano gomme lenticolari Penna di diametro 70 mm.

Tutte le ruote hanno il disco esterno completamente chiuso, e ciò per diminuire le resistenze aerodinamiche all'avanzamento.

Il serbatoio, di lamiera lucida da mm. 0,8, ha una capacità di c. c. 40 circa. Tra il tubetto di pescaggio e il carburatore è inserito un rubinetto, del tipo a pistoncino verticale con molla.

Per quanto riguarda il motore, nel disegno è tratteggiato il Mc Coy 29 Red Head, in quanto con esso è stata recentemente realizzata una rana di questo tipo. Sulla mia macchina è montato il Dooling 29, sul cui albero sono stati ricavati di tornitura lo spallamento ed il tratto filettato necessari per il fissaggio del pignone e volano.

Una presa di corrente sistemata sulla coda della carrozzeria assicura il contatto per le partenze con la forcella, mentre un pattino d'acciaio temperato è avvitato sulla parte inferiore del muso per evitare i ribaltamenti.

Nella realizzazione di questa ed altre macchine sarà bene tener presente che il fattore più importante per l'ottenimento di buoni risultati è l'assoluta precisione da porsi nella lavorazione delle varie parti meccaniche.

ADRIANO MIRETTI

# CAMPIONATO ITALIANO AUTOMODELLI 1955

## Prima prova di velocità assoluta

TORINO - 1 MAGGIO 1955



Sulla pista per automodelli del G.S. Lancia si è svolta il 1° Maggio u.s. la 1ª Prova di Campionato Italiano 1955, che quest'anno viene disputato con la formula della velocità assoluta in due gare. (La seconda avrà luogo a Bolzano in Settembre).

Una cinquantina di automodelli, suddivisi nelle quattro classi ed appartenenti a cinque Scuderie (Enal Alfa Romeo di Milano, Antares di Milano, G.S. Olivetti di Ivrea, Automodel di Roma e G.S. Lancia di Torino), oltre a qualche concorrente isolato, hanno dato vita alla manifestazione, che ha visto il successo della Scuderia del G.S. Lancia di Torino. Infatti, tutte le quattro categorie e le rispettive classifiche a squadre, oltre a quella assoluta, vedono al comando i torinesi.

Iniziatasi alle 10,30 circa con il primo lancio della Classe 1,5 c.c., la gara si è protratta sino alle ore 17 pomeridiane, ed ha visto il concorso di un notevole pubblico, vivamente interessato alle prodezze dei piccoli bolidi.

Negli intervalli è stato esibito un automodello azionato da motore a reazione (Dyna-Jet), che ha raggiunto i 170 Kmh.

La Classe 1,5 e la Classe 5 c.c. sono state appannaggio di Adriano Miretti del G.S. Lancia, detentore dei relativi Titoli Italiani per il 1954; le sue macchine, munite di Oliver 1,5 e di Dooling 29, hanno raggiunto rispettivamente le velocità di Kmh. 96 e Kmh. 149.006.

Anche la Classe 2,5 c.c. ha salutato vincitore il Campione Italiano 1954, Marco Eiraud del G.S. Lancia di Torino, che ha ottenuto, con la sua rana munita di G. 20 Speed, 119,284 Kmh.

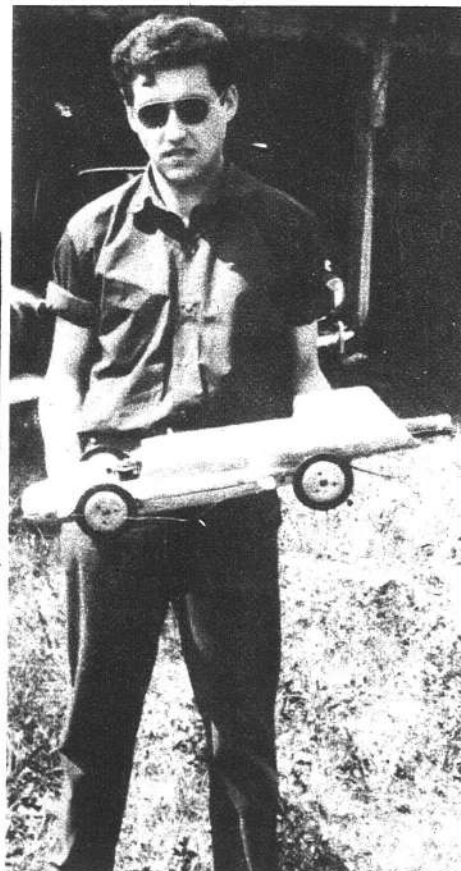
Nelle grosse cilindrate (10 c.c.) si è imposto Giuseppe Gonella del G.S. Lancia, che ha preceduto con il suo Hornet diversi Dooling 61 i quali parevano ipotizzare la vittoria dall'alto della loro strapotenza. La velocità del vincitore è stata di 163,686 Kmh.

Per la Classifica a Squadre il G.S. Lancia di Torino ha fatto la parte del leone, aggiudicandosi le vittorie di Classe e quella Assoluta.

Notevoli le prestazioni nella Classe 5 c.c., del giovane Negro B. del G.S. Olivetti, e dell'esordiente Magnoni dell'Enal Alfa Romeo di Milano, che hanno raggiunto e superato, con i loro automodelli muniti di G. 21, i 138 Kmh.

La premiazione, effettuata dal Presidente del G.S. Lancia Signor Bassano, con la distribuzione delle solite bustarelle, ha chiuso la gara, che è servita di selezione per il G.P. Internazionale Supercortemaggiore. Questo si svolgerà, ad inviti, sulla pista di Monza il 29 Maggio e vedrà il concorso dei migliori automodellisti europei.

ADRIANO MIRETTI



Nel titolo: La scuderia del G.S. Lancia, che ha riportato un notevole successo, sia individuale che a squadre; da sinistra in piedi: Carmine, Cossetta, Miretti, Eiraud, Besso, Castagnero e Allemano; in ginocchio: Zagami, Bono, Paiuzzi e Gonella. Sopra a sinistra: Eiraud, assistito da Miretti e Cossetta, sta lanciando il suo automodello, mentre Gonella sostiene il cavo. A destra: Paiuzzi presenta la macchina con motore a reazione Dynajet della Scuderia Lancia.

## CLASSIFICHE INDIVIDUALI

### Classe 1,5 c.c. motore libero

	Scuderia	Motore	Vel. Km/h.	Punti
1° MIRETTI A.	Lancia Torino	Oliver	96,—	400
2° PAIUZZI M.	Lancia Torino	Oliver	94,993	300
3° COSSETTA V.	Lancia Torino	Oliver	72,—	225

### Classe 2,5 c.c. motore libero

	Scuderia	Motore	Vel. Km/h.	Punti
1° EIRAUDDO M.	Lancia Torino	G. 20	119,284	400
2° BONO A.	Lancia Torino	G. 20	115,904	300
3° PREDA A.	Antares Milano	G. 20	98,846	225
4° MAGNONI A.	Alfa Romeo Milano	G. 20	96,826	169
5° ASPESI G.	Alfa Romeo Milano	G. 20	93,652	127

### Classe 2,5 c.c. motore nazionale - Idem come sopra

### Classe 5 c.c. motore libero

	Scuderia	Motore	Vel. Km/h.	Punti
1° MIRETTI A.	Lancia Torino	Dooling	149,006	400
2° COSSETTA V.	Lancia Torino	Dooling	143,540	300
3° NEGRO B.	Olivetti Ivrea	G. 21	138,674	225
4° MAGNONI A.	Alfa Romeo Milano	G. 21	138,142	169
5° NEGRO U.	Olivetti Ivrea	G. 21	129,870	127

### Classe 5 c.c. motore nazionale

	Scuderia	Motore	Vel. Km/h.	Punti
1° NEGRO B.	Olivetti Ivrea	G. 21	138,674	400
2° MAGNONI A.	Alfa Romeo Milano	G. 21	138,142	300
3° NEGRO U.	Olivetti Ivrea	G. 21	129,870	225
4° BENAZZI B.	Alfa Romeo Milano	G. 21	122,448	169
5° ASPESI G.	Alfa Romeo Milano	G. 21	122,365	127

### Classe 10 c.c. motore libero

	Scuderia	Motore	Vel. Km/h.	Punti
1° GONELLA G.	Lancia Torino	Hornet	163,686	400
2° CARUGATI V.	Alfa Romeo Milano	Dooling	159,282	300
3° MANCINI F.	Antares Milano	Dooling	158,450	225
4° PREDA A.	Antares Milano	Hornet	156,931	169
5° ALLEMANO M.	Lancia Torino	Hornet	154,241	127

### Classe 10 c.c. motore nazionale

	Scuderia	Motore	Vel. Km/h.	Punti
1° CIRANI G.	Antares Milano	G. 24	146,938	400
2° MOTTA G.	Olivetti Ivrea	G. 24	145,161	300

## CLASSIFICHE A SQUADRE

### Classe 1,5 c.c. motore libero

	Punti
1° G. S. LANCIA Torino	700

### Classe 2,5 c.c. motore libero

	Punti
1° G. S. LANCIA Torino	700
2° ENAL ALFA ROMEO Milano	296
3° ANTARES Milano	278
4° G. S. OLIVETTI Ivrea	125

### Classe 5 c.c. motore libero

	Punti
1° G. S. LANCIA Torino	700
2° G. S. OLIVETTI Ivrea	352
3° ENAL ALFA ROMEO Milano	222
4° ANTARES Milano	166

### Classe 10 c.c. motore libero

	Punti
1° G. S. LANCIA Torino	527
2° ENAL ALFA ROMEO Milano	395
3° ANTARES Milano	222
4° G. S. OLIVETTI Ivrea	75

### Assoluta motore libero

	Punti
1° G. S. LANCIA Torino	2.627
2° ENAL ALFA ROMEO Milano	913
3° ANTARES Milano	838
4° G. S. OLIVETTI Ivrea	552

### Classe 2,5 c.c. motore nazionale

Idem

### Classe 5 c.c. motore nazionale

	Punti
1° G. S. OLIVETTI Ivrea	625
2° ENAL ALFA ROMEO Milano	469

### Classe 10 c.c. motore nazionale

	Punti
1° ANTARES Milano	400
2° G. S. OLIVETTI Ivrea	300

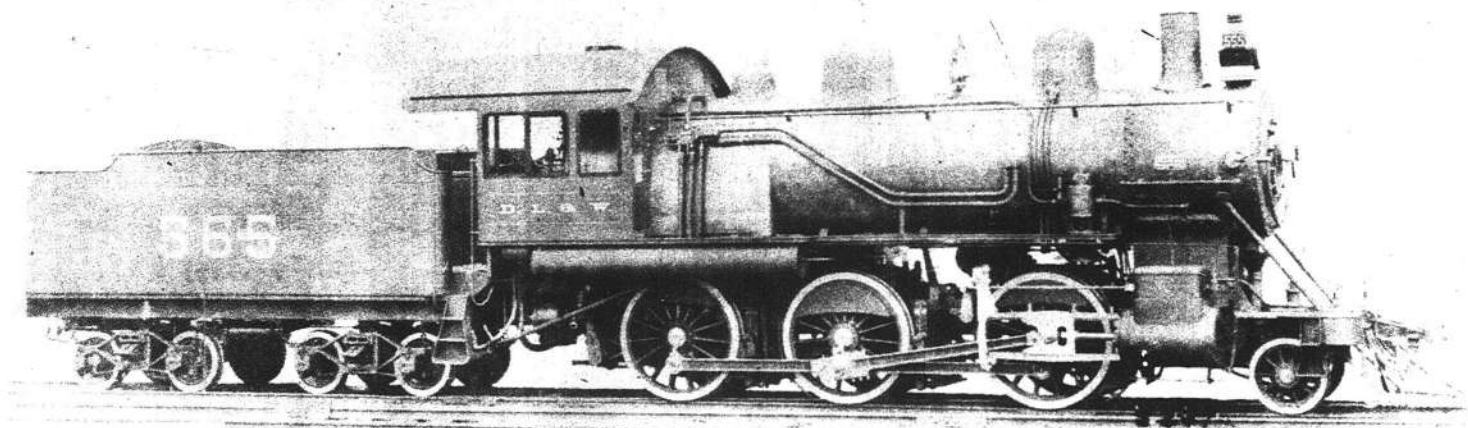
### Assoluta motore nazionale

	Punti
1° G. S. OLIVETTI Ivrea	1.050
2° ENAL ALFA ROMEO Milano	765
3° G. S. LANCIA Milano	700
4° ANTARES Torino	678

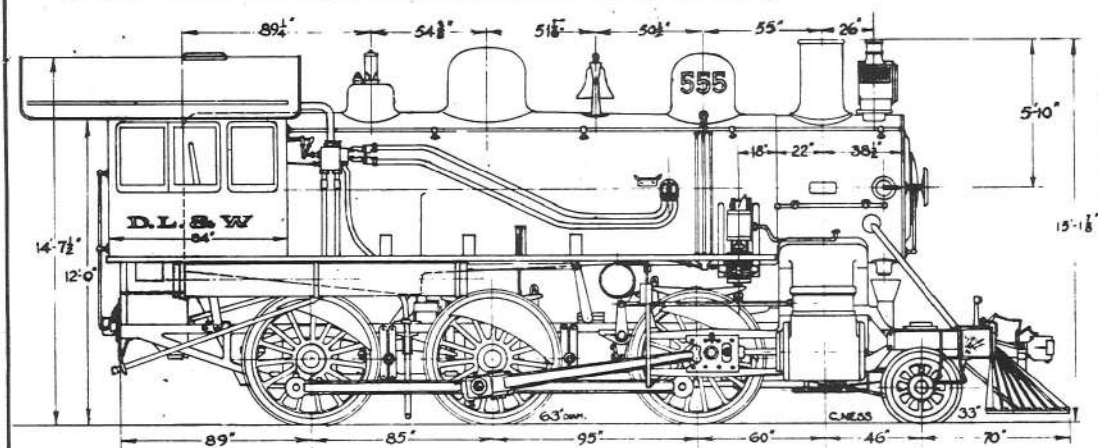
Il Trofeo Internazionale Supercortemaggiore, svoltosi all'Autodromo di Monza il 29 maggio u.s., ha visto la vittoria assoluta, nella speciale classifica ad handicap, di Adriano Miretti, della Scuderia Lancia di Torino, con la sua macchina classe 5 cc. Vincitori di categoria sono risultati: Miretti, per la classe 1,5, a 101,925 kmh.; Bono, di Torino, per la classe 2,5, a 115,606 kmh.; ancora Miretti per la classe 5, a 148,760 kmh.; e Gonella, di Torino, per la classe 10 cc., a 169,91 kmh. Nel prossimo numero la cronaca completa della manifestazione.



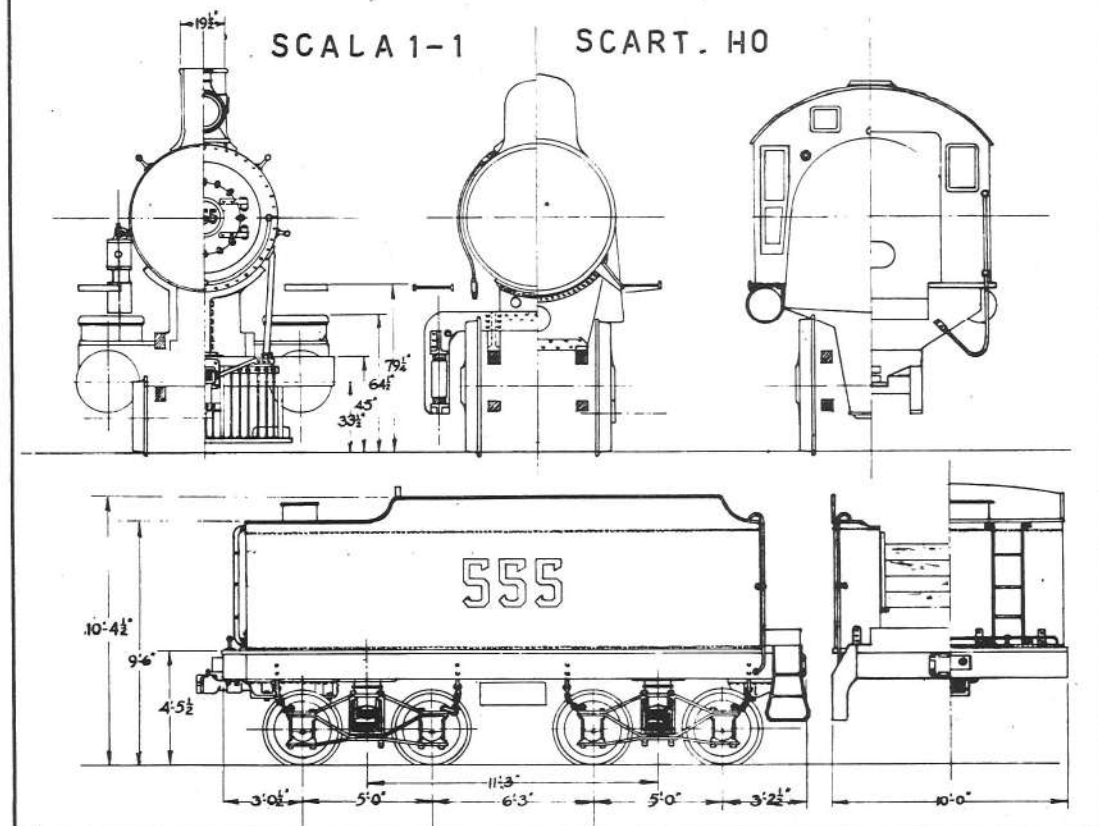
Sopra: Il torinese Eiraud con la sua rana munita di G 20 Speed, vincitrice della classe 2,5. Sotto: il Campione Italiano 1954, Mancini, con la sua macchina munita di Dooling 61.



Le misure in pollici si riferiscono al modello vero.



SCALA 1-1 SCART. HO



L'ANGOLO DEL FERMODELLISTA

## «Lackawanna Mogul 555»

*Una locomotiva che rappresenta un'epoca*

Presentiamo questa volta nella nostra rubrica una locomotiva che a suo tempo ha segnato una svolta, direi quasi decisiva, verso il progresso dei mezzi di locomozione su strada ferrata di tutto il mondo. Questa macchina che, per il tempo in cui vide la luce, possedeva eccezionali caratteristiche tecniche, ed impostava per la prima volta una nuova tecnica costruttiva, venne esportata in numerosi paesi e fu usata sulle principali linee per convogli passeggeri veloci. Fin dall'inizio si riconobbe in lei una delle principali caratteristiche che denotano la riuscita di un prodotto, intendo accennare alla sua longevità, longevità che fu seguita e raccolta da altri tipi e modelli ugualmente fortunati. Infatti il modello 550 si evolse nel modello 555, cui seguì a non molti anni di distanza il modello 556, che già si avvicina come impostazione tecnica alle locomotive a vapore, se non proprio dei nostri giorni, almeno a quelle che potremo definire di ieri.

E' da sottolineare a questo punto una cosa: il modello 556 della Mogul ulteriormente modificato è ancora in servizio come locomotiva da manovra su alcune linee secondarie, ed an-

che in talune linee del Centro America.

Il progetto di questa locomotiva risale al 1902, e la sua costruzione fu messa in cantiere dalla American Locomotive Company.

Il prototipo esordì nel marzo del 1903, e fu la prima locomotiva di concezione tecnica e di linee moderne di quei tempi. Data la grande riuscita di questa macchina, Schonectady Works, che era stato l'ingegnere capo dei lavori, decise di perfezionarla ulteriormente, ed a distanza di pochi anni uscì la prima 555.

I cilindri di questa locomotiva misurano 52x66 cm., ed il peso di tutto l'organo propulsore si aggira sui 73.000 kg.

Usata inizialmente dalla compagnia Delaware, Lackawanna, Western Railroad, si affermò facilmente, tanto da essere richiesta anche all'estero, e conobbe quel successo cui accennavamo poc'anzi.

Lo schema e le fotografie che accompagnano queste brevi note ne danno una visione chiara e completa, tanto da far ritenere inutile ogni parola.

Tuttavia consiglio agli amici appassionati di realizzare la locomotiva in questione seguendo i suggerimenti che abbiamo fornito ai nostri lettori nei numeri scorsi a proposito del nuovo orientamento seguito da molti costruttori, specialmente d'oltre oceano.

Cominceremo col dire che, per ovvie ragioni, l'organo propulsore e le ruote tutte le acquisteremo in commercio dei tipi correnti, facendo cadere la nostra scelta su quello che per potenza, dimensioni di ingombro, sagoma e disposizione delle ruote ci sembrerà più adatto al nostro caso.

Particolare cura potremo fornire al biellismo, che potremo anche modificare secondo il disegno della Mogul 555; di cui lo schema dà una chiara visione.

Il biellismo medesimo in questo caso potremo realizzarlo da profilato o da reggetta di ottone, opportunamente traforata e finita con delle limette a taglio molto dolce.

Lo chassis, che ugualmente si intravede dal disegno, potremo realizzarlo in metallo, o meglio ancora, in compensato od in cartone bachelizzato di spessore conveniente; ad esempio 3-4 mm.

Su questo andrà montata la caldaia e la cabina di manovra. La prima può essere ricavata in maniera semplice ed estetica da un blocco di legno di taglio o cirmolo tornito, delle dimensioni risultanti dal disegno. Delle fascette in ottone punzonate dall'interno con una punta da segno, e montate sul-

la caldaia nei punti illustrati dalle fotografie potrebbero simulare le fasce di rinforzo e la bullonatura con superbo effetto estetico. La campana la acquisteremo in commercio, mentre il fumaio ed i duomi li ricaveremo ugualmente in legno, incollandoli con collante cellulosico e lisciandoli con cartavetro 00 nei punti di giunzione. Il passamano ed i tubi di condotta, nonchè i tubi di pressione, li ricaveremo direttamente da filo di ottone cotto, facilmente assestabile.

Anche il faro anteriore potremo acquistarlo per comodità già pronto; del resto, data la sua semplice sagoma, non sarebbe molto complicato costruirselo. Si tenga presente che questo è montato solo nei tipi più recenti.

Anche i cilindri potremo ricavarli in taglio, in modo che ci sarà più facile dare loro una perfetta sagomatura, sì da renderli identici al modello reale. Nulla di eccezionale nella realizzazione della cabina, che potremo realizzare in orpella di ottone, facilmente saldabile a stagno, oppure anche da tavolette di taglio traforate secondo il disegno nelle due parti di fianco ed in quella anteriore; molto bene anche se questi pezzi si ricavano da compensato di betulla da mm. 1,5. Il tetto ricurvo andrà senz'altro ricavato in compensato da mm. 0,7, che è molto facile da piegare. Gli incollaggi si effettuano come al solito con collante cellulosico; una volta montata e finita, la cabina va scartavetrata e pulita, prima di essere assestata al resto del complesso.

Breve il discorso per la realizzazione del tender. I carrelli li acquisteremo senz'altro, scegliendoli del tipo molleggiato; per la sua costruzione vera e propria useremo i materiali ed il sistema che avremo adottato per la realizzazione della cabina della locomotiva, e che già abbiamo visto poco prima.

I ganci di attacco infine li sceglieremo del tipo e della marca che equipaggia la maggior parte del materiale rotabile del nostro plastico. Giunti a questo punto il nostro compito termina e comincia il vostro, che è quello di iniziare il lavoro. Soprattutto in questo, come del resto in ogni campo del modellismo, raccomandiamo due sole cose: l'attenzione e la pazienza. Con queste due qualità ed una mano operosa il resto viene da sé, e non potrà che venire un piccolo capolavoro. Dunque coraggio, cari amici; nel prossimo numero ci rincontreremo per cimentare ancora la nostra abilità in nuove realizzazioni.

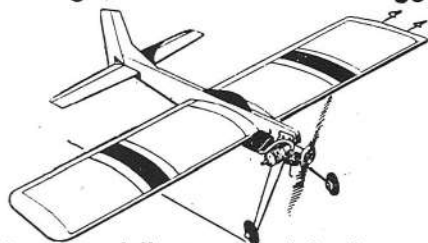
**GIUSEPPE CIAMPELLA**

**PRODOTTI**

**Aviomodelli**

**CREMONA - ITALY**  
Via G. GRANDI, 6

**Le migliori scatole di montaggio**



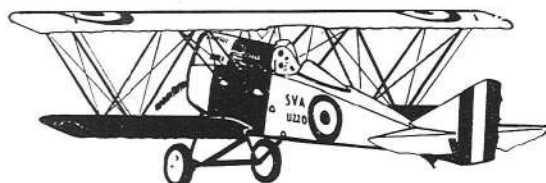
**PILOTA 1<sup>o</sup>**, aeromodello per principianti economico, robusto e di sicuro funzionamento, per motori da 0,5 a 2 cc. ap. al. cm. 60 - Scatola di montaggio

L. 1.200



**NARDI F.N. 305**, riproduzione in scala, apertura alare cm. 56, per motori da 0,5 a 2 cc. - Scatola di montaggio

» 2.500



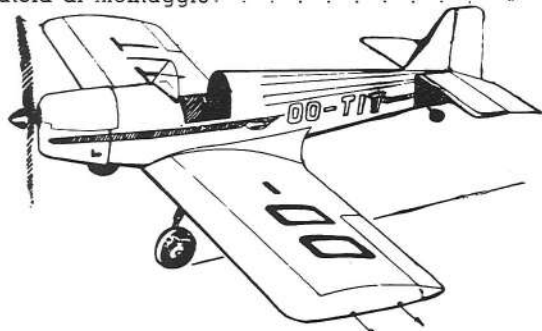
**S.V.A. Ansaldo** riproduzione in scala, apertura alare cm. 45 per motori da 0,5 a 2 cc. - Scatola di montaggio

» 2.500



**AMBROSINI S. 7** riproduzione in scala, apertura alare cm. 74,5 per motori da 1 a 3,5 cc. - Scatola di montaggio

» 3.500



**TIPSYP Junior** riproduzione in scala, apertura alare cm. 77, per motori da 1 a 5 cc. - Scatola di montaggio

» 3.500

**CATALOGO VADEMECUM ILLUSTRATO L. 100**

# CIGITALIA - COSTRUZIONI MODELLISTICHE

VIA SALENTO 14 - ROMA 753

## "TRI-PACER"



Designed by: Don McGovern

1 1/2" = 1' Scale—44" Wingspan

Authentically designed from the factory plans! Structurally similar to full scale "Tri-Pacer."

For .065 to .099 Engines—Radio Control

.035 to .075 Engines—Free-Flight

.075 to .15 Engines—Control Line

Per motori fino a 2cc. R.C.

Per motori fino a 1,5cc.V.L.

Per motori fino a 3,5cc.V.V.C.

Ap. alare. cm.110.

Radio com. Volo libero.  
U-CONTROL.

Eccezionali scatole di montaggio complete di tutte le parti prefabbricate.

COMANDO SUGLI ALETONI - COMANDO SUI TIMONI  
DI PROFONDITÀ - COMANDO SUL TIMONE DI DIREZIONE

• TRI PACER-P.A.22.LIRE:7200.

MODELLI RADIOCOMANDATI NOVITA!!..

## "BEAVER"

TUTTE LE SCATOLE COMPREDONO

- Tavole dettagliate al naturale.
- Tutti i pezzi tagliati.
- Capottine e parti metallo prefabbricate.
- Particolari meccanici per i comandi.
- Viteria ed accessori.
- Parti in celluloide prefabbricate.
- Decals autentiche e cruscotto.
- Ruote e carrelli completi.

• DE HAVILLAND-BEAVER.

Ap. alare cm.120

• LIRE: 6500.



For .049 to .075 Engines—Radio Control

.035 to .075 Engines—Free-Flight

.074 to .15 Engines—Control Line

VEDI CONDIZIONI GENERALI di VENDITA.

- Detailed Full Size Plans
- Shaped Landing, Trailing Edges
- Die-Cut Balsa and Plywood
- Celluloid Bubble Canopy
- Metal Ring Cowl
- Hardware, Covering Material
- Selected Strip Balsa

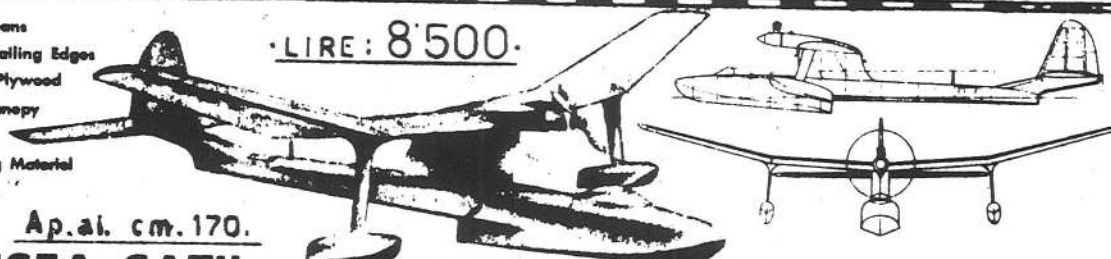
Ap. al. cm.170.

Henry Struck's "SEA-CAT"

N.A.C.A. Type Planing Hull Amphibian

Per .15 to .25 Engines — 68" Wingspan

• LIRE: 8500.

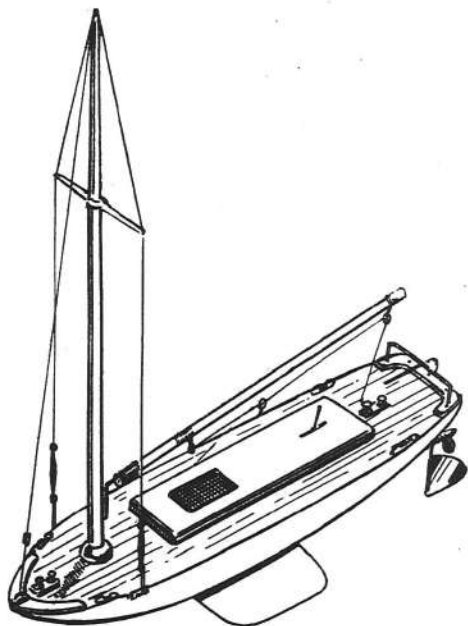
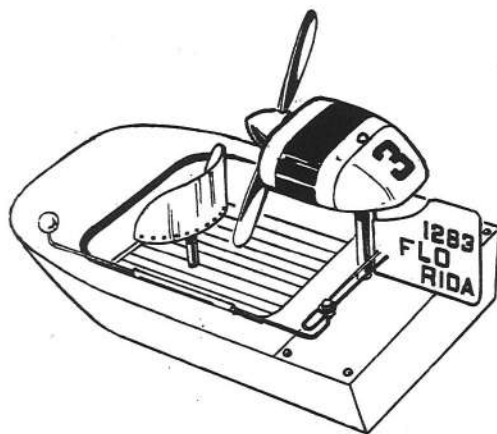


# R.C. AMPHIBIAN...

# NOVITÀ ★ NOVITÀ ★ NOVITÀ ★ NOVITÀ ★ NOVITÀ

MOVO presenta due originali nuove creazioni modellistiche di grande successo:

## ARIZONA FLORIDA



Prodotti di alta classe preparati in scatola di montaggio comprendente: il disegno in grandezza naturale, tutto il materiale già ritagliato e pronto per il montaggio, gli accessori ed il MOTORE ELETTRICO.

Scatola con motore per ARIZONA . . . . . L. 3500  
 Scatola con motore per FLORIDA . . . . . » 3000  
 I soli disegni di entrambi i modelli, caduno . . . . . » 250

Il completo assortimento di ogni tipo di modello, motore ed accessorio, sia italiano che straniero per modelli di aerei, navi ed auto è descritto ed illustrato nella nuova

**GUIDA GENERALE MOVO 1955** che si spedisce a giro di posta inviando Lire 250

MOVO MILANO



Via S. Spirito 14

## CIGIITALIA - Costruzioni Modellistiche "CESSNA - 180"

Il modello in scala più venduto per la sua semplicità di costruzione e la sua robustezza, accoppiate ad un importante fattore:



### ELEVATE CARATTERISTICHE DI VOLO

Modello per Volo libero o Volo vincolato circolare adatto per gare di regolarità, di qualificazione e per gare di modelli riproduzione.

### PER MOTORI FINO AD 1 CC. DI CILINDRATA.

Fusoliera sciolata completamente in balsa, impennaggi in balsa. Costruzione dell'ala di nuovo tipo di massima semplicità e robustezza. Apertura alare cm. 46; lunghezza cm. 32.

Questa scatola di montaggio presenta l'interessante e particolare caratteristica di avere tutti i pezzi tagliati e prefabbricati pronti al montaggio, nonché parti in metallo, carrello prefabbricato, squadretta, viteria, ruote gommate, decals, etc.... Vi darà la massima soddisfazione per il semplice montaggio e la sicura riuscita con una spesa limitata.

Prezzo della scatola montaggio completa	L. 1.500
Prezzo del solo disegno dettagliato	L. 300
Prezzo del modello finito escluso motore	L. 4.500

La scatola si vende anche in versione lusso completa di motore originale americano tipo OK 0.49 glow o Space Bug 0.49 glow. Disponibilità di modelli pronti al volo:

Focke Wulf 190 — Telecontrollato in scala, ap. alare cm. 90, completo, rifinito, ruote gommate, motore G 20 Speed	L. 16.500
Macchi 205 — Telecontrollato, completo	L. 18.000

Disponibilità di disegni e di tutti i materiali per le costruzioni modellistiche, sia di nostra produzione come delle principali ditte italiane.

Disponibilità di materiale e scatole di montaggio estere.  
 Accessori e parti staccate per automodelli, telai, frizioni, ingranaggi.  
 Visitate il nostro assortimento.

Ricordiamo agli appassionati che possiamo fornire qualsiasi lavoro su ordinazione. Servizio di consulenza. Specificare sempre le richieste allegando L. 50 per la risposta. La CIGIITALIA è solo un laboratorio creato per collaborare con tutti i modellisti. Catalogo completo illustratissimo; inviare L. 300 per la richiesta.

**Ricordate: CIGIITALIA - Via Salento 14 - ROMA (753)**

(Specificare l'oggetto di ogni richiesta; per le ordinazioni il pagamento si effettua metà all'ordine a mezzo vaglia, il rimanente contro-assegno).





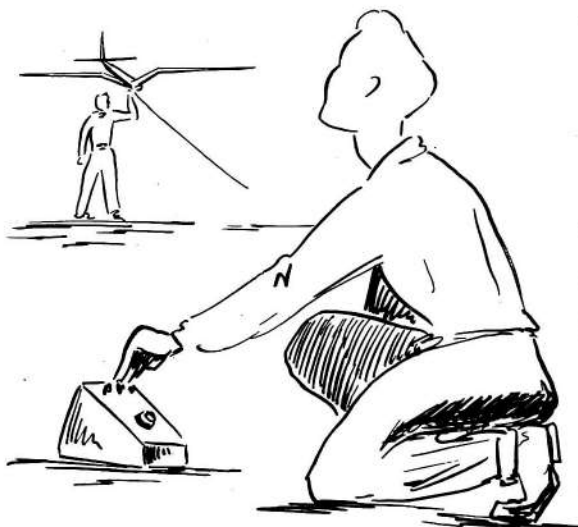
# MODELLISTI

ECCO FINALMENTE CIÒ CHE ATTENDEVATE!

La



Autorizzata dal Cons. Prov. per l'Istruzione Tecnica



in collaborazione con l'*AEROPICCOLA* di Torino vi offre la possibilità di imparare a CASA VOSTRA, e con MODICA SPESA il montaggio dei più moderni apparati per il:

## RADIOCOMANDO

di modelli aero-navali.

La RADIO SCUOLA ITALIANA, valendosi della lunga esperienza fatta nel campo dell'insegnamento per corrispondenza con i suoi corsi di *RADIOTECNICA* e *TELEVISIONE*, ha creato il PRIMO ed UNICO corso per **CORRISPONDENZA** sui radio comandi, fino ad ora esistente. NON TRATTERETE PIÙ DA INCOMPETENTI QUESTA BRANCA DELICATA DEL MODELISMO! Durante il corso con il materiale inviato dalla Scuola **monterete da VOI STESSI un perfetto apparato rice-trasmittente per modelli sia aerei che navali e che**

### Rimarrà di vostra proprietà!

Monterete inoltre un magnifico ANALIZZATORE che sarà indispensabile per qualsiasi altro montaggio di radio comandi vogliate eseguire in avvenire.

Imparerete ad usare questo strumento attraverso NUMEROSI ESPERIMENTI che vi prepareranno tecnicamente al montaggio definitivo della rice-trasmittente.

*Richiedeteci SUBITO, specificando chiaramente, l'interessante opuscolo*

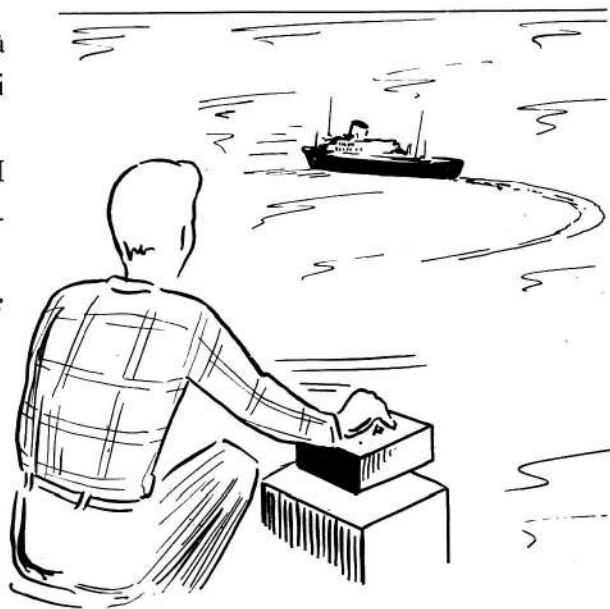
## IL RADIOCOMANDO

che Vi verrà inviato gratuitamente

## RADIO SCUOLA ITALIANA

Via Don Minzoni 2/RC

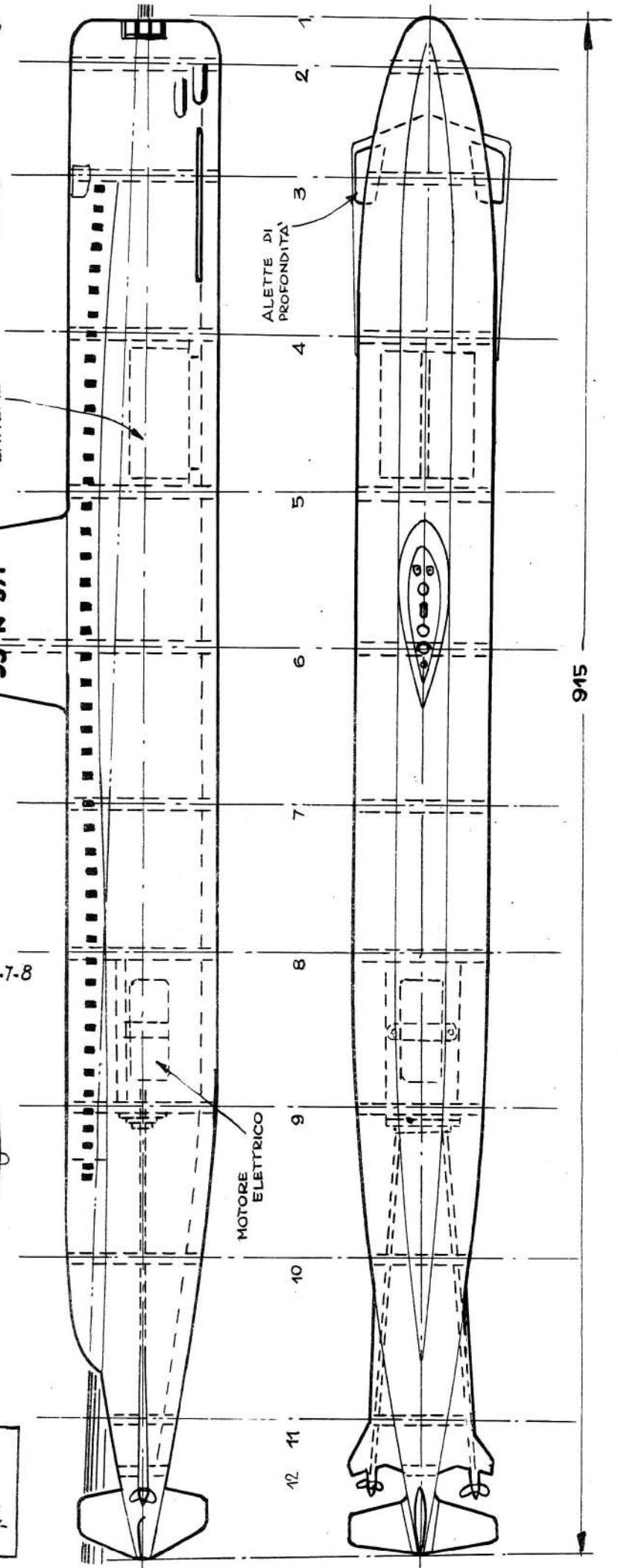
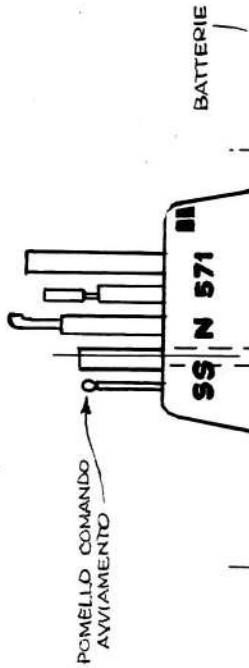
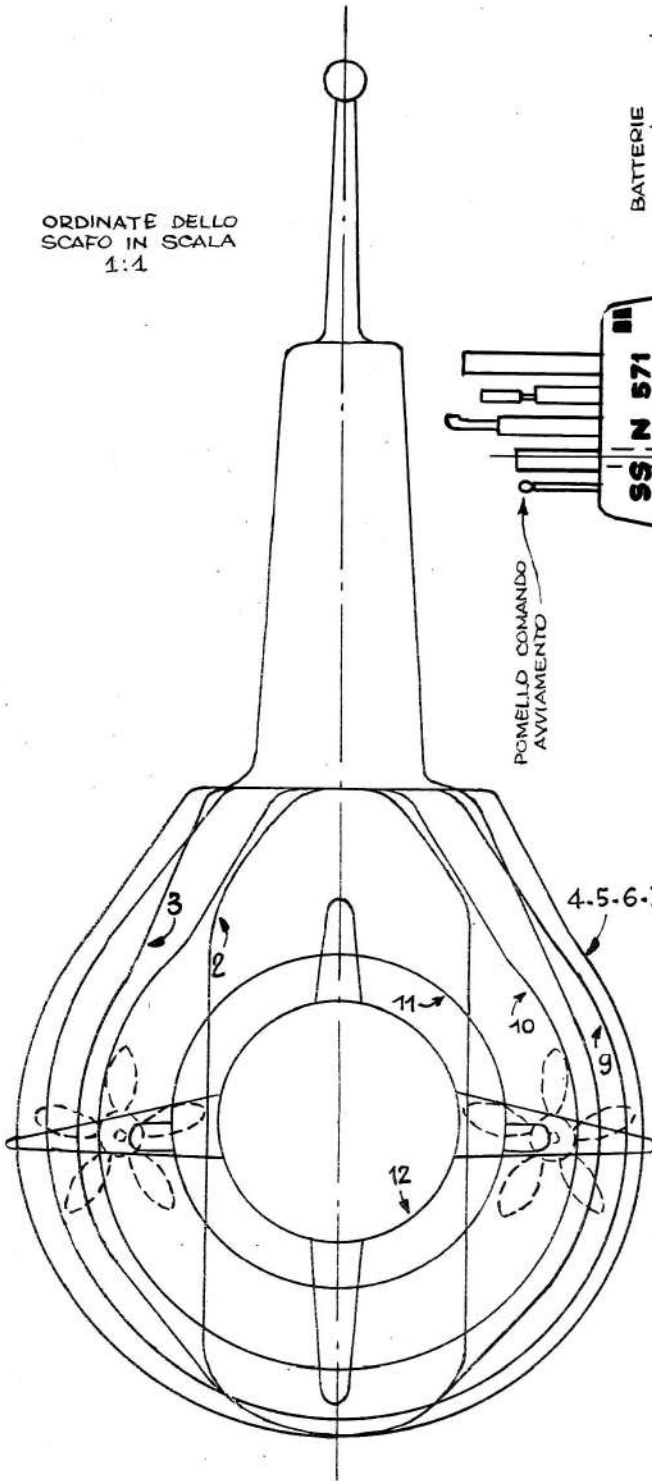
TORINO (104)



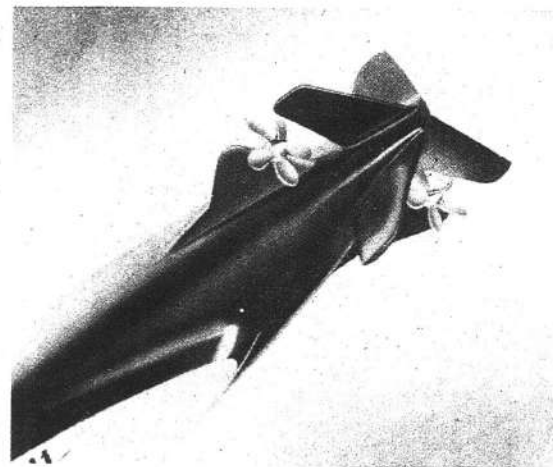
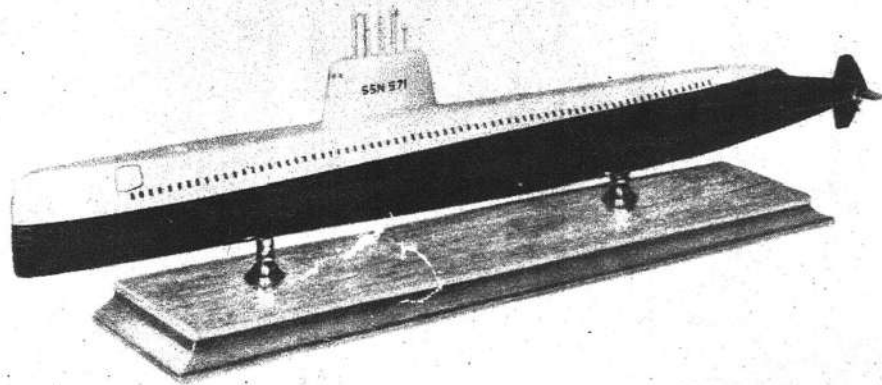


# SS Nautilus

ORDINATE DELLO  
SCAFO IN SCALA  
1:1



È UN PIANO **VESA**  
 IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI  
 RIVENDITORI OPPURE DIRETTAMEN-  
 TE DA **VESA - VIA PANARO 3-ROMA**



UNA INTERESSANTISSIMA NOVITÀ

# L' «U.S.S. NAUTILUS»

**MODELLO FUNZIONANTE DEL PRIMO SOMMERSIBILE ATOMICO**

Il Nautilus, primo sommergibile a propulsione atomica, fu varato a Groton nel Connecticut il 21-1-1954, e battezzato dalla Signora Eisenhower, moglie dell'attuale Presidente degli U.S.A.

Il varo del Nautilus nelle acque del Thames River ha rappresentato il coronamento degli sforzi uniti di tutte le maestranze ed il personale specializzato della Electric Boat, ora General Dynamics Corporation, che ne aveva avuto l'appalto per la costruzione fino dall'estate del 1951.

La chiglia del Nautilus fu impostata il 14-6-1952 da Truman, allora Presidente degli U.S.A.

La General Dynamics Corporation, fondata da John P. Holland nel 1900, ha costruito fino ad ora circa 700 sommergibili dei quali più della metà per la flotta statunitense.

Il primo di questi fu l'U.S.S. Holland costruito nel 1899.

E' attualmente in costruzione, presso i cantieri della General Dynamics Corporation, il Sea Wolf, secondo sommergibile a propulsione atomica.

Il modello del Nautilus, molto semplice nelle sue linee fondamentali, è realizzabile in due versioni. Come modello statico nelle dimensioni di 60 cm. circa, e per il quale penso non occorrono delucidazioni, essendo più che sufficienti le 11 sezioni comprese nel piano costruttivo.

Come modello navigante, nella misura di 120 cm. circa, può essere realizzato sia per la sola navigazione in superficie e sia per l'immersione propriamente detta.

In questo caso si realizzano le 11 sezioni in circolo da 10 mm. (consigliabile data la proporzione esistente tra lunghezza e larghezza del modello). Dette sezioni vanno montate su chiglia in quadrello di dimensioni non inferiori a mm. 10x10.

Per la realizzazione del fasciame si adoperano listelli di taglio di mm. 2x5 per la parte inferiore curva e 2x8 per la parte superiore, che presenta minori difficoltà di curvatura.

Le alette di immersione si trovano anteriormente da ambo i lati dello scafo, e so-

no situate esattamente al termine della linea delle aperture d'acqua; ma volendo ottenere una maggiore naturalezza e veridicità del movimento, è consigliabile che anche la costruzione delle alette orizzontali di poppa venga effettuata regolabile.

Dato che le alette anteriori si trovano al di sopra della linea di galleggiamento, bisogna applicare al limite estremo della prora ed all'altezza della linea d'acqua, altre alette di dimensioni inferiori, ma che bastano tuttavia a condurre le alette maggiori di prua a contatto con l'acqua.

Ottenendosi la propulsione tramite motorino elettrico, questo va situato sul supporto che si trova tra la settima e l'ottava sezione con l'alberino in posizione elevata, si da raggiungere lo stesso livello degli alberi delle eliche, con il risparmio di noiosissime applicazioni di snodi.

Il distributore di movimento, composto di quattro piccoli ingranaggi, va sistemato sulla faccia posteriore dell'ottava sezione, si che i due alberini delle eliche vadano a perforare la nona e la decima sezione, come si vede chiaramente nel disegno.

All'uopo è bene far notare che le eliche sono di tipo pentalame.

Le batterie per l'alimentazione del motorino vanno alloggiare nell'interno della sezione n. 3, che verrà opportunamente sagomata a seconda del tipo di batteria che si adopera.

Sulla faccia posteriore della sezione numero 5 va applicato il contatto per l'avviamento del motore, che sarà agevolmente comandato tramite l'ultimo alberino della torretta, che si trova esattamente sopra l'ordinata n. 5. Questo alberino va costruito in tondino di ottone, con sede tubolare a tenuta d'acqua.

Per la rifinitura dello scafo ed in sede di stuccatura, a completamento dell'applicazione del fasciame, e per maggiore comodità del costruttore, si tenga presente che la parte dello scafo anteriore alla ordinata n. 1, nonché quella di ponte di batteria sito posteriormente alla sezione n. 9, vanno costruite in balsa.

La verniciatura del Nautilus va eseguita in grigio chiaro sopra la linea d'acqua e grigio scuro al di sotto della stessa. La scritta S.S.N. 751, che trovasi da entrambi i lati della torretta, è in nero.

Le luci di segnalazione della torretta sono di colore bleu.

Sono certo che con un minimo di applicazione si possa giungere facilmente ad una ottima esecuzione di questo modello, e pertanto non mi resta che augurarVi buon lavoro.

**LUCIANO SANTORO**

*È l'unica Rivista del genere  
che esiste in Italia*

## LA RIVISTA DEL GIOCATTOLO

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

## LA RIVISTA DEL GIOCATTOLO

Riccamente illustrata

Ogni numero . . . L. 300

Abbonamento annuo L. 1200

Abbonamento triennale L. 3000

Per ogni informazione scrivere alla;

**«RIVISTA DEL GIOCATTOLO»**

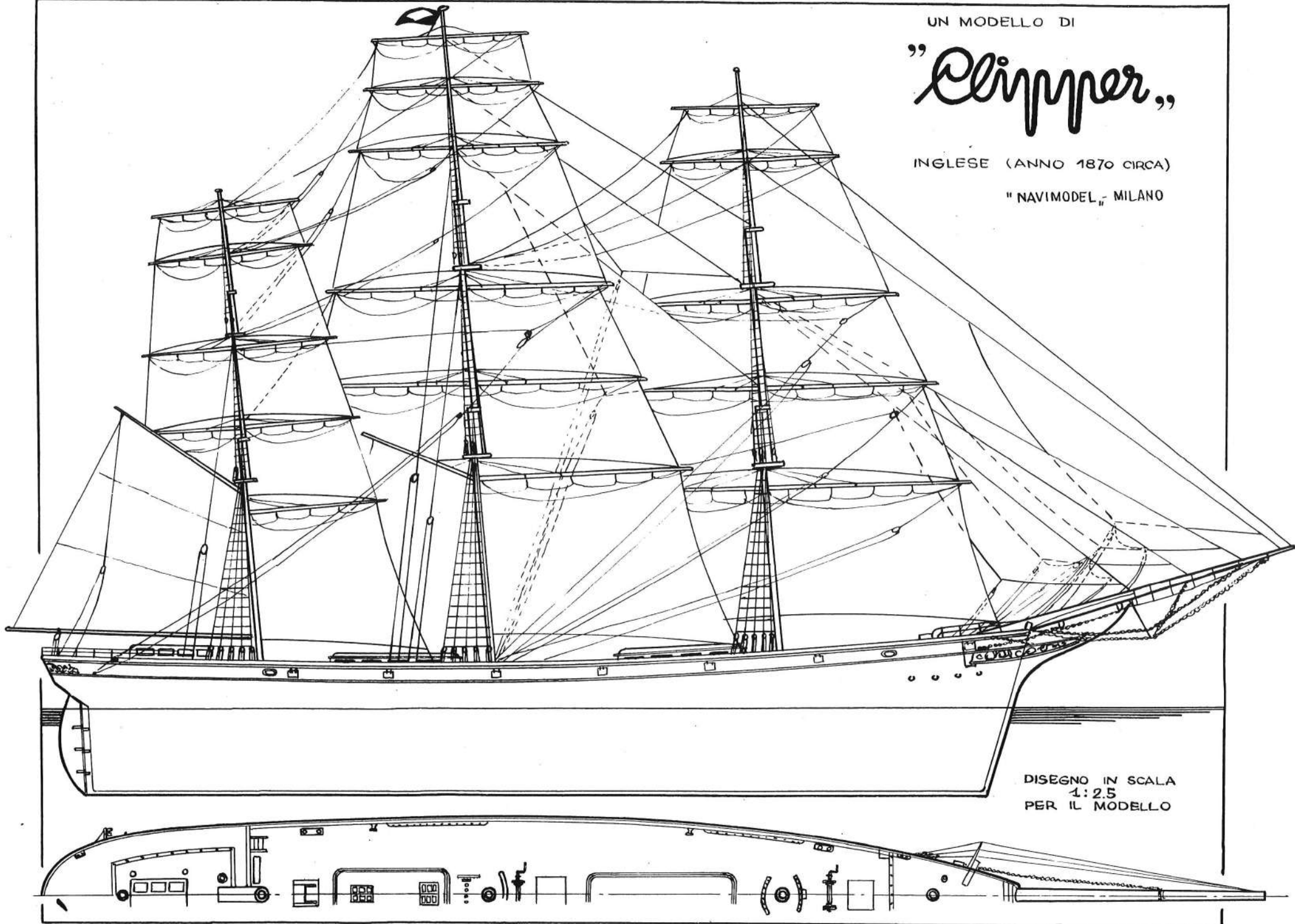
VIA CERVA, 23 - MILANO

UN MODELLO DI

# "Clipper,"

INGLESE (ANNO 1870 CIRCA)

"NAVIMODEL," MILANO



DISEGNO IN SCALA  
1:2.5  
PER IL MODELLO

# UN BEL MODELLO STATICO

# CLIPPER INGLESE

## DEL XIX SECOLO

Il modello che presentiamo è la riproduzione statica di una imbarcazione inglese, celebre nella seconda metà del XIX secolo: il «Clipper».

Il nome clipper deriva dal verbo *To clip* - volare, muovere rapidamente; infatti i celebri «Clippers» del 1870 erano dei veri albatros degli Oceani. Destinati al trasporto del tè dalla Cina a Londra (da ciò il loro nome di *Thea Clipper*) raggiungevano le 430 miglia al giorno, tanto che il viaggio dalla Cina in Gran Bretagna poteva essere effettuato in meno di 100 giorni.

Questi velieri a tre alberi avevano la lunghezza da 60 a 70 metri, erano larghi 8-10 metri, e la loro stazza lorda raggiungeva le 1000 tonnellate.

La scala del modello è di 1:120 dal vero. La sua costruzione non presenta eccezionali difficoltà costruttive e l'effetto estetico è ottimo.

Per coloro che volessero maggiori ragguagli intorno a questo genere di imbarcazioni, nonché riguardo alla loro riproduzione in scala, anche in riferimento al metodo costruttivo, può essere utile la consultazione dei seguenti manuali inglesi: E. W. Hobbs, *Clipper Ship Models* - B. Lubbock, *The China Clippers* - editi da: Brown, Son & Ferguson Ltd, Glasgow - 52-58 Darnley Street.

### LA COSTRUZIONE

Come al solito si comincia col costruire lo scafo. Non è necessario però che esso sia eseguito col noto sistema di ordinate e fasciame, in quanto si presta benissimo anche lo scafo ricavato da un solo blocco di legno scavato che rappresenta un notevole risparmio di tempo e di fatica. Per una migliore riuscita si può adoperare il sistema cosiddetto a «pane e burro», che consiste nello incollare tra loro, una sopra l'altra, delle sagome dello scafo, a partire dalla coperta fino all'estremità della carena. Queste sagome si ricaveranno dal legno dolce dello spessore di 11-12 millimetri; si prepareranno già vuote all'interno, anche senza che «il buco» interno risulti eccessivamente preciso, mentre andranno poi, quando l'incollatura sarà ben asciutta, sagomate accuratamente all'esterno con raspa e carta vetro, in modo da ottenere una superficie ben liscia ed uniforme. Eventualmente si passerà una mano di stucco.

La verniciatura dello scafo si farà con più mani di vernice alla nitro, spalmandola con cura e magari diluendola. I colori da preferirsi sono: nero per la carena, fino alla linea di galleggiamento; grigio chiaro dalla linea di galleggiamento fino al bottazzo; bianco per la murata.

La coperta e gli alberi sarà bene lasciarli al naturale, color legno; un pò di vernice flatting conferirà loro una particolare brillantezza. La coperta costruita semplicemente in compensato da 1,5 mm., sarà bene poi rigarla con una punta in modo da simulare il tavolato. Il timone,

anch'esso in compensato, andrà invece dipinto in grigio, in modo da farlo risaltare dal nero della carena.

Una volta terminato lo scafo, prima di inserirvi gli alberi, sarà bene procedere a parte alla costruzione della velatura, in modo da sistemarla già pronta al suo posto.

Gli alberi sono tre; ognuno di essi è formato di tre parti, legate tra loro e di differente diametro. Per il tronco di base si adopererà un tondino di abete dolce; su di esso si fisserà l'albero, cosiddetto, di gabbia, anch'esso formato da un tondino, ma di diametro leggermente minore; più in su si applicherà l'alberetto, di tondino ancora più fino e non rastremato.

Prima di procedere alla costruzione della velatura e delle manovre ad essa inerenti, si consiglia di studiare bene il disegno, in modo da avere ben chiaro il funzionamento e il posto ove andrà fissata ogni singola parte.

Ogni albero è munito dei rispettivi pennoni, che vengono ricavati da un tondino di abete, di diametro minore degli alberi. All'albero di maestra e a quello di mezzana andrà poi fissata la boma e il piccolo, che serviranno di sostegno a due piccole rande. Tutti i pennoni dei tre alberi sorreggono delle vele quadre, che andranno fatte con tela pesante di colore possibilmente scuro, ad esempio marrone. Le vele si fisseranno agli alberi con del sottile filo da cucire, mentre per le manovre è consigliabile adoperare del filo di refe scuro. Tutte quelle manovre che possono essere fatte a parte è bene eseguirle prima di fissare gli alberi allo scafo; le rimanenti si fisseranno dopo.

Completata dunque al massimo la velatura, si applicano gli alberi allo scafo, mediante dei fori praticati sulla coperta e relativa incollatura. Assicuratici che siano perfettamente dritti ed in linea, si passerà al completamento delle manovre. Quelle parti di esse che il navimodellista non può costruirsi da sé, si acquisteranno già pronte e con modica spesa presso i negozi specializzati. Le parti metalliche o vanno cromate e lucidate o si dipingono in nero, come si usava sull'originale. Anche il resto della attrezzatura di coperta, quale tughe, boccaporti, ecc. — che si avrà avuto cura di applicare sullo scafo prima di inserirvi la velatura — va verniciata in nero, con rifiniture in bianco. Tutta una serie di piccoli accessori, quali ancore, gomene, fanali di posizione, ecc., completerà l'estetica della nave.

Si appronterà quindi un sostegno, che, data la forma assai semplice dello scafo, sarà di facile esecuzione, ed il modello sarà pronto per fare bella mostra di sé, quale sopramobile.

Data la poca difficoltà che presenta la costruzione, ad essa si potrà accingere anche un principiante; ed è a lui che auguriamo buon lavoro.

\* \* \*

## Rivenditori diretti

### Aeromodelli

ROMA - Piazza Salerno, 8 - Tel. 846.786

### Aviomini - Cosmo

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

### Emporium

MILANO - Via S. Spirito, 5

### La Modellistica

MILANO - Piazza XXV Aprile, 3

### Movo

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

### T.P.M.

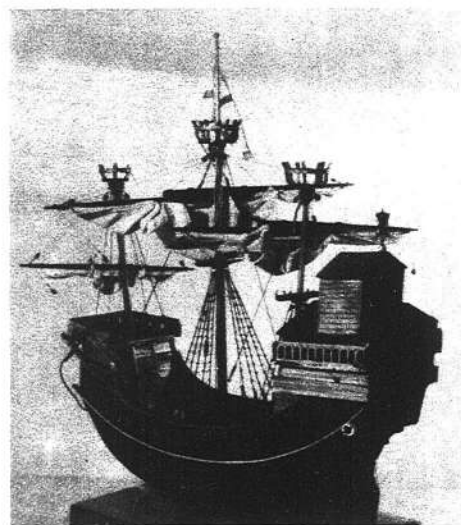
ROMA - Via Merulana 141 - Tel. 778.326

## Aggiornate le collezioni!

Le copie arretrate di "MODELLISMO", vanno rapidamente esaurendosi. Affrettatevi a completare le vostre collezioni. I numeri arretrati vengono inviati franco di porto dietro rimessa a mezzo vaglia postale od assegno bancario.

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

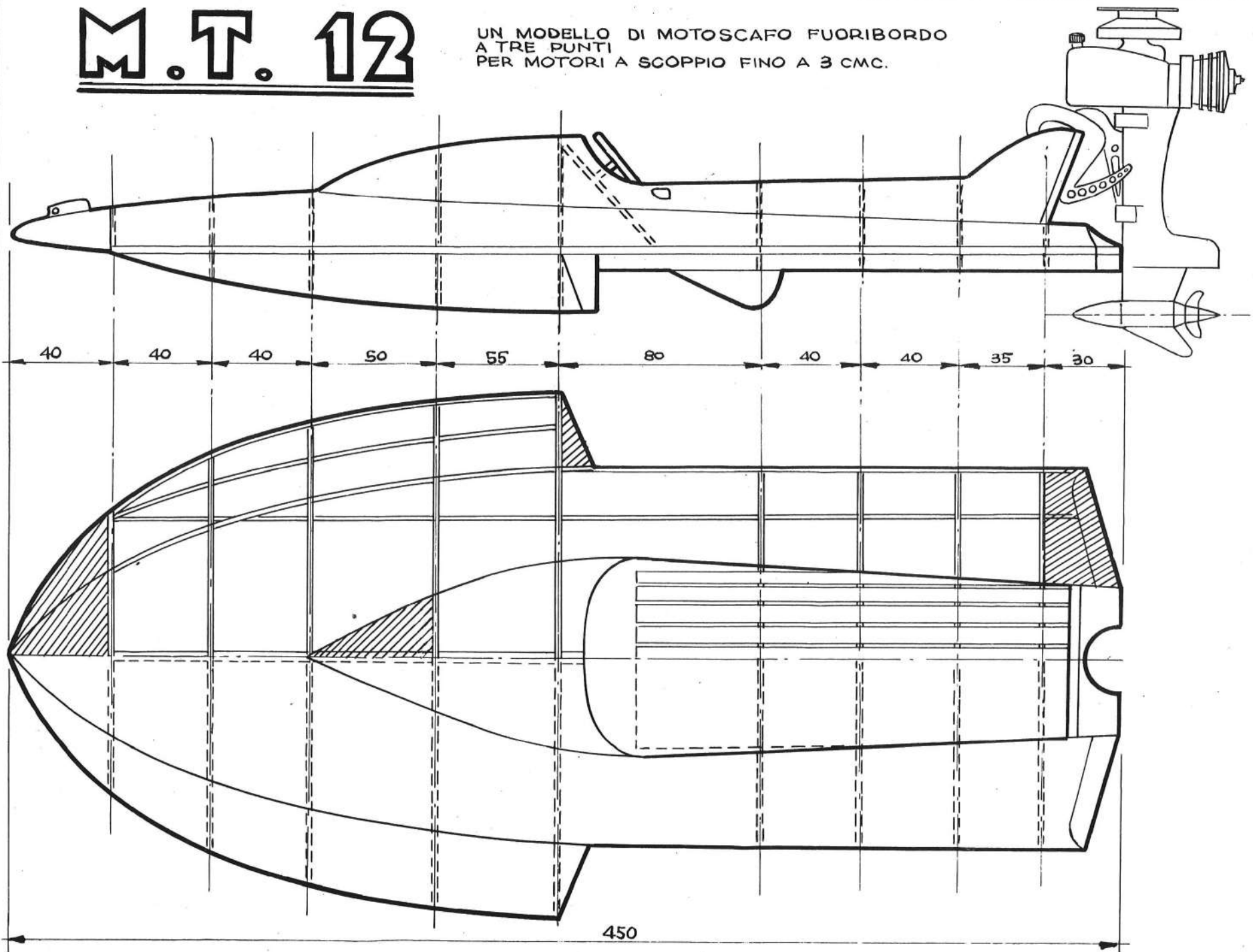
Indirizzare alle Edizioni **MODELLISMO**  
**VIA BARRACCO 5**  
**ROMA**



Un bel modello di nave-chiesa mediterranea del XIV secolo, realizzato da Vincenzo Lusci, della «Navimodel» di Firenze.

# M.T. 12

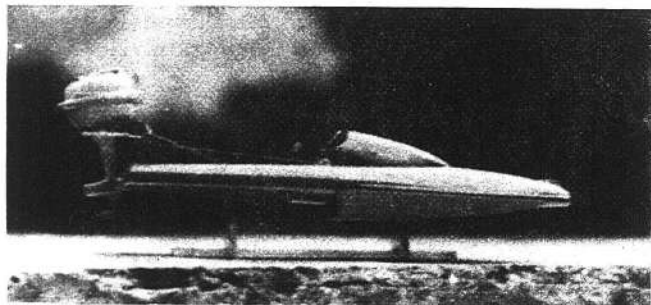
UN MODELLO DI MOTOSCAFO FUORIBORDO  
A TRE PUNTI  
PER MOTORI A SCOPPIO FINO A 3 CM.



# IL FUORIBORDO DA CORSA

## M.T. 12

di Carlo Mallia Tabone



Lo scafo che Vi presento è il frutto della lunga elaborazione su un prototipo nato nell'agosto del 1954. Il numero dodici della sigla vuol dire che è il dodicesimo scafo derivato dal prototipo, dopo le moltissime modifiche apportate.

Forse qualcuno penserà che sia esagerato e che, con meno lavoro e meno prove, si può realizzare un ottimo fuoribordo. D'accordo, il difficile è però costruire un modello che si comporti come un vero scafo, che il pilota può mantenere nel giusto assetto bilanciando il suo peso. Difatti l'MT12 in corsa libera rettilinea, se equipaggiato con motore Atwood fuoribordo, lanciato in acqua calma e senza vento, dopo pochi metri si solleva sui tre punti: i due scarponi e l'elica, e filerà sui 35-40 km. orari. Qualche salto sarà inevitabile, poichè, per quanto sia calma l'acqua, qualche piccola increspatura sarà presente. Ciononostante lo scafo « riprenderà da solo » il giusto assetto e continuerà a marciare regolarmente Orientando il gruppo propulsore verso destra o verso sinistra, lo scafo eseguirà una larga curva. Attenzione a non « virare » troppo, perchè potrebbe rovesciarsi, data la leggerezza dello scafo e la notevole velocità.

Se applicheremo all'MT12 il fuoribordo Allyn la velocità sarà leggermente inferiore, ma comunque non meno dei 30 km. orari, velocità sufficiente a mantenere lo scafo sui « tre punti ».

Tenete presente che lo specchio di poppa ha una certa inclinazione che consentirà uno spostamento pendolare del motore, allo scopo di poter correggere l'assetto dello scafo.

Il motore va sistemato in modo che l'asse dell'elica risulti orizzontale, e parallelo perciò alla superficie dell'acqua. Se in corsa ha tendenza a mettere il muso in su, dovrete spostare il motore in modo che l'asse si avvicini allo specchio di poppa; l'elica avrà così una incidenza negativa, che correggerà l'inclinazione. Se mette il muso in giù, dovrete agire al contrario.

Chi desidera orientare dal volante di guida il propulsore, dovrà applicare allo stesso una barra, e mediante un cordino collegarla alla canna del volante, come figura sul disegno.

Per quanto riguarda la costruzione, questa non richiede altro che la massima precisione, sia nell'esecuzione delle ordinate che nell'incollaggio dei correntini, ad evitare delle deformazioni che influirebbero negativamente sulla riuscita del modello. Raccomando molto di scegliere il materiale adatto, come specificato nella « nota materiali » inserita nel disegno. Tenete anche presente che lo scafo, finito, verniciato e

completo del motorino ed eventuale zavorra, dovrà pesare tra i 350 ed i 370 grammi. Potete anche renderlo più leggero, per quanto possibile, se la struttura sarà fatta a dovere, come pure il trattamento con la carta abrasiva prima di dare la vernice. Tenete anche presente che una superficie liscia si stacca meglio dall'acqua, e questa è cosa essenziale per il « 3 punti ».

Dopo che avrete costruito lo scheletro, sistemando le ordinate sul longherone centrale, applicherete i correntini di tiglio 3 x 3. Dopo incolleterete la carena, facendo attenzione alle « svergolate », e tenendo sotto peso il tutto, come quando si ricopre un'ala di aereo.

Incolleterete poi i blocchetti di balsa che formano il musetto, i finali degli scarponi ed i finali della poppa, e dopo inizierete la ricopertura, con listelli di balsa di mm. 1,5 x 8, dello scafo e degli scarponi. Ultimata la ricopertura dello scafo, incolleterete il blocchetto della parte anteriore della carenatura, mentre il resto sarà ricoperto con listelli di balsa.

Completato così lo scafo, dare 2-3 passate di carta vetrata n. 0, e rifinire con la 000. Dare due mani di collante, ed appena questo sarà asciutto dare lo stucco a nitro, possibilmente a spruzzo. Rifinire con carta abrasiva 280 e dare un'altra mano di stucco, che questa vol-

ta raserete prima con carta 320 e rifinirete con la 400.

Ultimata la stuccatura verniciate a spruzzo lo scafo nei colori di vostro gradimento. Suggestivo: carena e scarponi bleu turchese, coperta bianco avorio, separati da un filetto rosso, e carenatura bleu cobalto.

Internamente allo scafo, nell'alloggiamento del pilota, sistemerete un pagliolato ricavato da listelli di tiglio 1 x 5, come indicato sul particolare del disegno, sui quali darete una mano di trasparente.

All'interno dello scafo darete pure due mani di trasparente, al quale avrete aggiunto un poco di mordente mogano per ottenere una colorazione più reale. Terminata la pitturazione applicherete il volante e gli accessori in bronzo e... non dimenticare il motorino. A proposito di quest'ultimo vi consiglio di... « legarlo » allo scafo con una cordicella od un pezzo di catenina robusta, poichè con le vibrazioni si potrebbero allentare i morsetti del motore, con conseguente caduta in acqua dello stesso e probabile perdita.

N.B. Attenzione a non mandare il motorino al massimo dei giri in aria.

Avviarlo con carburazione grassa, immergere lo scafo nell'acqua e regolare la carburazione per il massimo dei giri. Avviare lo scafo con una leggera spinta.

CARLO MALLIA TABONE

## CAMPAGNA ABBONAMENTI

Amici di « Modellismo », abbonatevi alla vostra Rivista, e fate abbonare i vostri compagni. La riceverete a domicilio, senza bisogno di perder tempo a cercarla nelle edicole, realizzerete una discreta economia, e contribuirete al suo continuo miglioramento. Inoltre acquisite il diritto allo speciale premio che vi offriamo:

### ATTENZIONE:

Ad ogni nostro abbonato che ci invierà un nuovo abbonamento a 12 numeri, invieremo come premio un buono di L. 500, valevole per l'acquisto di materiale modellistico presso nostri inserzionisti.

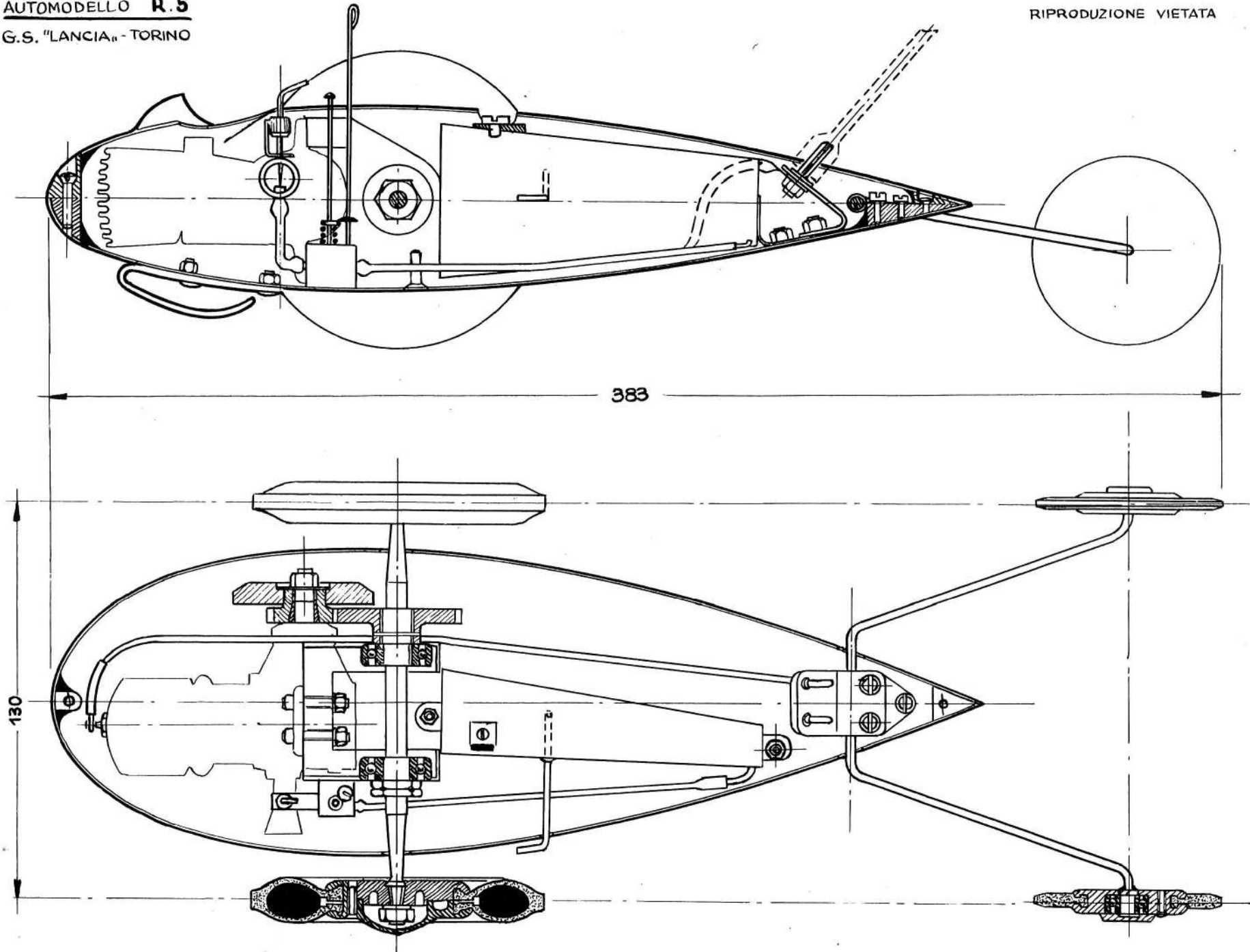


Non mancate di approfittare di questa splendida occasione.



**AUTOMODELLO R.5**  
G.S. "LANCIA" - TORINO

RIPRODUZIONE VIETATA



# La Ditta "AEROPICCOLA" - Torino

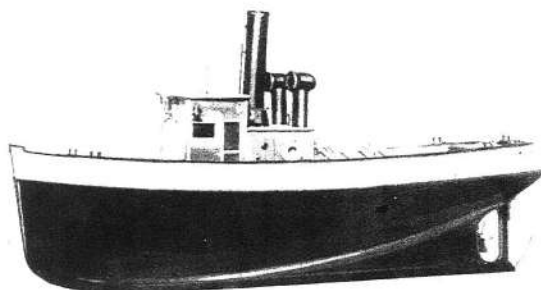
## presenta le sue ultime NOVITA'

GOLIA un magnifico modello di rimorchiatore moderno adatto sia per motorini elettrici, che a vapore, oppure per piccoli motorini a scoppio non superiori a 1,5 cc. Scatola di premontaggio con pezzi interamente prefabbricati che rende facilissima la costruzione. Dimensioni di massima del modello cm. 16 x 30 x 65.

Prezzo della scatola di premontaggio . . . . . L. 5500

Prezzo della scatola di premontaggio completa di motore elettrico L. 8200

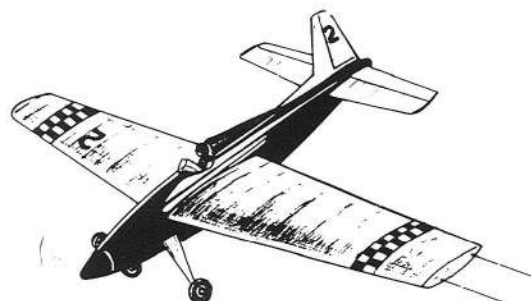
Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 150



SENIOR un modello telecomandato di concetto nuovo e moderno. Progettato espressamente per coloro che desiderano allenarsi al telecomando acrobatico. Ottima estetica ma soprattutto di facile e veloce esecuzione grazie al complesso di pezzi prefabbricati e *alla completa fustellatura delle centine*. Apertura alare cm. 80. Modello adatto a motori tra 2 e 3 cc.

Prezzo della scatola di premontaggio . . . . . L. 1900

Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 100



GOLFISH originale *fuoribordo* riprodotto il noto scafo genovese. Adatto a motori elettrici o a scoppio non superiori a 1,5 cc. In scatola di premontaggio con tutti i pezzi prefabbricati. Modello di concetto nuovo e moderno e di costruzione sicura a tutti.

Prezzo della scatola di premontaggio . . . . . L. 2600

Prezzo della scatola di premontaggio completa di mot. Elettr. f.b. L. 5400

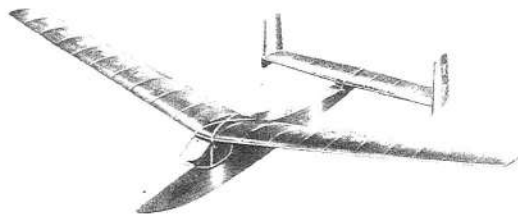
Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 150



SCOUT un brillante veleggiatore « junior » di linea moderna e dal volo imbattibile. Confezionato in scatola di premontaggio completamente pre-lavorata. *Tutti i pezzi sono fustellati* e quindi solo più da montare. E' il più bel modello scuola sino ad oggi realizzato. Apertura alare cm. 100

Prezzo della scatola di premontaggio . . . . . L. 1500

Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 100



MODELLISTI FATE ATTENZIONE!!!! abbiamo creato per voi queste nuove e meravigliose scatole di premontaggio per dimostrare che *la produzione italiana è superiore a tutte le altre*. Dall'estero migliaia di richieste ce lo confermano. *Se siete buoni Italiani dovete preferire il prodotto Italiano* nel vostro interesse e nell'interesse del modellismo Italiano.

**Richiedeteci subito il nuovo catalogo n. 16 lo riceverete inviandoci L. 50**

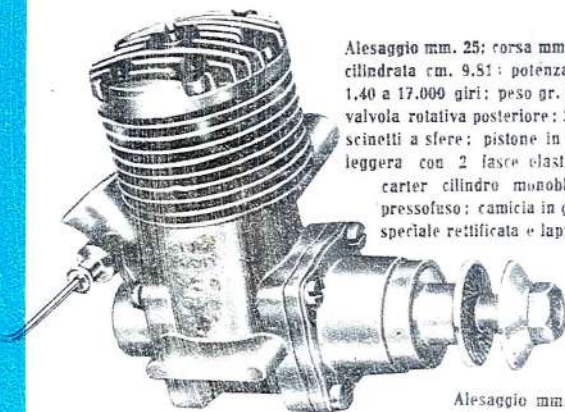
(se non volete servirvi da noi richiedete la vostra produzione ai 150 rivenditori specializzati sparsi per tutte le principali città italiane)

# AEROPICCOLA

**Corso Sommeiller 24 - Torino - Tel. 528542**

# SUPERTIGRE

## G. 24



15.000

Alesaggio mm. 25; corsa mm. 20; cilindrata cm. 9,51; potenza HP 1,40 a 17.000 giri; peso gr. 353; valvola rotativa posteriore; 2 cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con 2 fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso; camicia in ghisa speciale rettificata e lappata.

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

ECCO I VOSTRI MOTORI

## G. 20 SPEED

Alesaggio mm. 15; corsa mm. 14; cilindrata cmc. 2,47; potenza CV. 0,29 a 16.500 giri; peso gr. 108; 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. 6.500

## G. 21

Alesaggio mm. 19; corsa mm. 17; cilindrata cm. 4,82; peso gr. 198; potenza a 17.500 giri CV. 0,50; 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. 8.900

Tipo lappato L. 9.600

G. 20 speciale a pistone lappato, prezzo L. 7.500 - Il motore del primato montava candele Micromeccanica Saturno - Eliche Tornado.

## G. 23



L. 5.900

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. 3.900

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

## G. 26



L. 4.900

Cilindrata 1,5 cc. potenza HP 0,14 a 13.500 giri peso gr. 80. Tipo diesel e tipo glow-plug.

Due diversi anni di esperienza e di studi, passando attraverso una serie di ben conosciuti ed affermati prototipi, la Ditta "SUPERTIGRE" (Via Feltri, 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. Facendo gli innumerevoli successi conseguiti in ogni campo del modellismo.



DAL 1 MARZO SONO IN VIGORE I NUOVI PREZZI RIBASSATI SUESPOSTI

