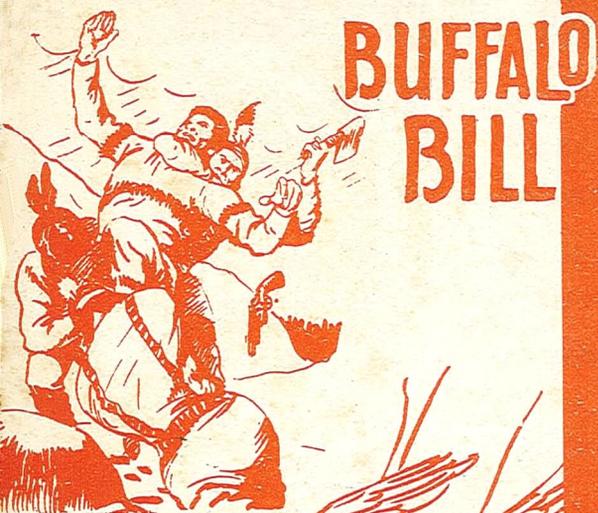


Il MODELLO



XI CONCORSO NAZIONALE MODELLI VOLANTI

NELLE VOSTRE ORE
DI SVAGO LEGGETE
albi esse:



ZOSRO



BREDA-ZAPPATA 308

QUADRIMOTORE PER
VOLI TRANSATLANTICI
E TRANSCONTINENTALI

Il B Z 308 è oggi il più grande
aeroplano europeo - ve ne
daremo nel nostro primo nu-
mero: un bozzetto a cinque
colori - due pagine di testo e
foto - la tavola costruttiva per
un modello in scala.

IL MODELLO

pubblicazione mensile registra-
ta Tribunale di Milano n. 497.
Spedizione in abbonamento
postale Gruppo III.

DICEMBRE 1948
Pubblicato dalle
Edizioni "Esse", - Milano
Casella Postale 515

responsabile: A. Silvestri

Stampa S. A. R. I. - Milano

200

GARA DI VELOCITÀ

CATEGORIA A

1*	Cempini Elio	Motore Osam G. B. 18	C.R.A.L. Taddei	Empoli
2*	Rolando Mario	—	Aerom. Aero Club	Verona
3	Fermi Flaviano	Fram testa rossa	C.S.I.	Milano
4*	Cellini Giovanni	—	Uragano	Treviso
5*	Bet Nino	—	Uragano	Treviso
6*	Messina Luigi	—	C.U.S.	Napoli
7	Taberna Silvio	Beta 3	G.A.	Busto Arsizio
8	Ridenti Giovanni	Osam G. B. 18	C.A.R.	Roma
9	Sivocci Vittorio	Osam G. B. 18	G.A.V.	Venezia
10	Sabadin Sergio	Osam G. B. 18	G.A.V.	Venezia
11	Scandagliato Eraldo	Ing. V. Valle	W.3G.A.V.	Venezia
12	Massardi Luigi	Osam G. B. 18	independente	Lucca
13*	N. N.	—	C.A.M.	Milano

CATEGORIA B

1	Boretti Siro	Osam G. B. 16	C.R.A.L. Taddei	Empoli
2	Treggiani Sandro	Osam G. B. 16	Aerom. Aero Club	Verona
3	Sartori Giuseppe	Etha 6	Uragano	Treviso
4	Marengo Giuseppe	McCoy 29	C.U.S.	Napoli
5	Ridenti Giovanni	Osam G. B. 16	C.A.R.	Roma
6	Vittori Paolo	Osam G. B. 16	C.A.R.	Roma
7	Cruciani Aldo	Osam G. B. 16	C.A.R.	Roma
8	Rossi Furio	Osam G. B. 16	G.A.	Guidonia
9	Gottarelli e De Mori	Osam G. B. 16	A.A.B.	Bologna
10	Sabadin Sergio	McCoy 29	G.A.V.	Venezia
11	Garlato Giorgio	McCoy 29	G.A.V.	Venezia
12	Vianello Alessandro	Osam G. B. 16	G.A.V.	Venezia
13	Ricci Giancarlo	Osam G. B. 16	independente	Lucca
14*	N. N.	—	C.A.M.	Milano
15	Conte Franco	Elio 6/Aut	S.A.T.	Torino
16	Elia Alberto	Elio 6/Aut	Ognisport	Torino

CATEGORIA C

1*	Mancinelli Elso	—	independente	Milano
2*	Pinarello Carmelo	—	Uragano	Treviso
3	Canestrelli Pio	McCoy 29	C.U.S.	Napoli
4	Sabadin Mario	Dooling 61	G.A.V.	Venezia
5	Battistello Guido	Dooling 61	G.A.V.	Venezia
6	Gregori Lamberto	Ohlsen 60	independente	Lucca
7	Kannerworff Loris	Osam G. B. 16	C.A.R.	Roma
8	Lazzari Augusto	Osam G. B. 16	A.A.B.	Bologna
9	N. N.	—	C.A.M.	Milano

CATEGORIA VELEGGIATORI

1	Boretti Franco	C.R.A.L. Taddei	Empoli
2	Banato Angelo	Aerom. Aero Club	Verona
3	Fermi Flaviano	C.S.I.	Milano
4	Cammarata Alfonso	independente	Salerno
5	Sandella Carlo	independente	Milano
6	Perinot Sergio	Uragano	Treviso
7	Russo Francesco	Uragano	Treviso
8	Ferrari Mario	G.A.A.C.	Genova
9	Malventi Giorgio	G.A.E.	Empoli
10	Turchetti Mario	C.C.A.	Viterbo
11	Canestrelli Antonio	C.U.S.	Napoli
12	Taberna Silvio	G.A.	Busto Arsizio
13	Falola Davide	C.A.R.	Roma
14	De Cesaris Mario	C.A.R.	Roma
15	Gastaldi Rinaldo	U.A.C.	Castelleone
16	Villa Luigi	independente	Soresina
17	Ceccarelli Michelang.	G.A.	Guidonia
18	Cecconi Costantino	independente	Guidonia
19	Anderle Furio	independente	Cervignano
20	Serra Bartolomeo	G.A.L.	Legnano
21	Provasi Lodovico	G.A.L.	Legnano
22	Capecchi Cornelio	independente	Sampierdarena
23	Calzolari Stefano	C.B.A.	Bologna
24	Orsi Athos	C.B.A.	Bologna
25	Eikermann Ernesto	C.A.B.	Bari
26	Macera Silvano	independente	Livorno
27	Paolicchi Guido	G.A.A.C.	Pisa
28	Bonvicini Roberto	G.A.V.	Venezia
29	Bratto Franco	G.A.V.	Venezia
30	Scocco Gastone	G.A.V.	Venezia
31	Bargelli Mario	A.L.A.	Livorno
32	Gregori Lamberto	independente	Lucca
33	Nustrini Luciano	independente	Firenze
34	Franzot Giulio	Edera	Trieste
35	Castiglioni Alfredo	C.A.M.	Milano
36	Castiglioni Franco	C.A.M.	Milano
37	Pignataro Oreste	C.A.M.	Milano
38	Mauri Albano	independente	Monfalcone
39	Leicem Aldo	Lega Nazionale	Monfalcone
40	Uster Aroldo	Lega Nazionale	Monfalcone
41	Perotti Giuseppe	independente	Verona
42	Trevisan Spartaco	independente	Rimini

CATEGORIA ELASTICO

1	Mengozzi Marcello	C.R.A.L. Taddei	Empoli
2	Lanardi Amedeo	Aerom. Aero Club	Verona
3	Scuri Luigi	C.S.I.	Milano
4	Giordano Carlantonio	independente	Cava dei Tirreni
5	Mancinelli Elso	independente	Milano
6	Perinot Sergio	Uragano	Treviso
7	Cellini Giovanni	Uragano	Treviso
8	Mancini Dante	G.A.A.C.	Genova
9	Malventi Giovanni	G.A.E.	Empoli
10	Giannotti Giuseppe	C.C.A.	Viterbo
11	Gagliotta Salvatore	C.U.S.	Napoli
12	Taberna Silvio	G.A.	Busto Arsizio
13	Lustrati Silvano	C.A.R.	Roma
14	Janni Giampiero	C.A.R.	Roma
15	Vittori Paolo	C.A.R.	Roma
16	Vitali Mario	G.A.	Guidonia
17	Anderle Furio	independente	Cervignano
18	Anderle Sergio	independente	Cervignano
19	Di Giusto Luciano	independente	Cervignano
20	Serra Bartolomeo	G.A.L.	Legnano
21	Raimondi Luigi	G.A.L.	Legnano
22	Cersini Ugo	independente	Roma
23	Grazia Arrigo	C.B.A.	Bologna
24	Pennesi Sergio	C.B.A.	Bologna
25	Scardicchio Vincenzo	C.A.B.	Bari
26	Cassola Ferruccio	G.A.A.C.	Pisa
27	Sinigalliesi Otello	G.A.A.	Ancona
28	Zucchella Franco	G.A.V.	Venezia
29	Sabbadin Mario	G.A.V.	Venezia
30	Scocco Gastone	G.A.V.	Venezia
31	Spini Vedo	A.L.A.	Livorno
32	Massaroti Luigi	independente	Lucca
33	Nustrini Luciano	independente	Firenze
34	Andreì Gino	independente	Firenze
35	Pitturazzi Giulio	independents	Cremona
36	Franzot Fernando	Edera	Trieste
37	Pavesi Gianni	C.A.M.	Milano
38	Mora Luigi	C.A.M.	Milano
39	Pignataro Enzo	C.A.M.	Milano
40	Conte Franco	S.A.T.	Torino
41	Licen Aldo	Lega Nazionale	Monfalcone
42	Mauri Albano	Lega Nazionale	Monfalcone
43	Chinchella Bruno	Cacciatori	Trieste
44	Agostinelli Francesco	Aerom. Aero Club	Verona

CATEGORIA MOTORE

1	Taddei Giancarlo	C.R.A.L. Taddei	Empoli
2	Agostinelli Francesco	Aerom. Aero Club	Verona
3	Rampinelli Roberto	C.S.I.	Milano
4	Sabaini Giancarlo	independente	Milano
5	Raggi Pierluigi	independente	Milano
6	Sandella Carlo	independente	Milano
7	Agostini Sandro	Uragano	Treviso
8	Cellini Giovanni	Uragano	Treviso
9	Demicheli Livio	G.A.A.C.	Genova
10	Mannucci Renzo	G.A.E.	Empoli
11	Oliva Filippo	C.C.A.	Viterbo
12	Fratelli Pascale	C.U.S.	Napoli
13	Benazzi Bruno	G.A.	Busto Arsizio
14	Ridenti Giovanni	C.A.R.	Roma
15	Kannerworff Loris	C.A.R.	Roma
16	Mc. Berkeley Renato	C.A.R.	Roma
17	Gastaldi Rinaldo	U.A.C.	Castelleone
18	Cucinella Giuseppe	G.A.	Guidonia
19	Cecconi Costantino	independente	Guidonia
20	Anderle Sergio	independente	Cervignano
21	Turri Sergio	G.A.L.	Legnano
22	Ruggeri Cesare	G.A.L.	Legnano
23	Nepoti Florindo	C.B.A.	Bologna
24	Prati Amato	C.B.A.	Bologna
25	De Felice Gerolamo	C.A.B.	Bari
26	Pisani Cassio	G.A.A.C.	Pisa
27	Scandagliato Eraldo	G.A.V.	Venezia
28	Battistella Guido	G.A.V.	Venezia
29	Guipponi Antonio	G.A.V.	Venezia
30	Andreì Gino	independente	Firenze
31	Pitturazzi Guido	independente	Cremona
32	Padovan Federico	Edera	Trieste
33	Egidi Corrado	C.A.M.	Milano
34	Pavesi Gianni	C.A.M.	Milano
35	Rossi Lamberto	C.A.M.	Milano
36	Crucitti Emilia	independente	Milano
37	Pecorari Valveno	Lega Nazionale	Monfalcone
38	Piccini Oscar	Lega Nazionale	Monfalcone
39	Chinchella Bruno	Cacciatori	Trieste
40	Ventura Giovanni	Aerom. Aero Club	Verona
41	Liverziani Mario	independente	Roma

NOTA: Gli aeromodellisti contrassegnati con asterisco sono componenti delle squadre ufficiali.

IL MODELLO

IL MODELLO

Verra presto messo in vendita nelle edicole, in grossi fascicoli stampati in rotocalco, largamente illustrati, ed arricchiti da tavole costruttive di modelli di ogni specie, aerei, natanti, di superficie, funzionanti o no.

L'interesse di questa pubblicazione risiede però essenzialmente nelle sue speciali caratteristiche grafiche brevettate dalle Edizioni ESSE, che permetteranno a ciascun modellista di raccogliere la parte della pubblicazione che più lo interessa indipendentemente dalle altre. Per questo motivo la pubblicazione stessa esce suddivisa graficamente in quattro parti principali: a) generale, che tratta del modellismo in genere, nelle sue applicazioni meno note e più varie; b) aeronautica, che tratta del « modello volante » in tutte le sue varie caratteristiche; c) nautica, che tratta del modello natante » in tutti i suoi vari aspetti; d) terrestre, che tratta del « modello su ruote » nei suoi tipi essenziali, ossia su binario e su pista, nonché delle varie sottospecie. Queste quattro « sezioni », che risulteranno graficamente indipendenti grazie ai nostri accorgimenti tecnici, saranno completate con notiziari, informazioni, dati di massima, elenchi di società e modellisti, di commercianti e produttori, che pur non insprendosi nel testo vero e proprio completeranno la pubblicazione con tutti quegli elementi che interessano il lettore.

« IL MODELLO » è una pubblicazione periodica impostata su criteri completamente nuovi ed originali, non soltanto per l'Italia ma per il mondo intero; diverrà la pubblicazione tipo del costruttore italiano di modelli, ed il suo portavoce nel mondo internazionale del modellismo. « IL MODELLO » deve essere il vostro periodico!

Fascicolo speciale - Dicembre 1948
MENSILE DI INGEGNERIA
E DIVULGAZIONE MODELLISTICHE

Direttore: **ARMANDO SILVESTRI**
Edizioni "ESSE" - Milano

SOMMARIO

XI Concorso Nazionale Modelli Volanti: la cronaca di DOMENICO PLINI	pag. 3
XI Concorso: commento di ANDREA ALASSI	.. 12
Intervista con un campione di ALBERTO GUERRI	.. 17
Elenchi degli inseriti alle gare	.. 2
Classifiche ufficiali	.. 8-9
Note:	
· Che chiamiamo "modello" di A. S. S.	pag. II
- Risultati della "Coppa Wakefield 1948"	.. III
- Guardiamo al 1949	.. III
- Costruttori di modelli in Italia	.. III
- I nostri concorsi	.. IV

Servizio fotografico di **ALBERTO GUERRI**

Direzione, Redazione e Amministrazione, Milano, Casella Postale 515
Tutti i diritti riservati. Articoli, fotografie e disegni di regola non si restituiscono, anche se non pubblicati, salvo accordi diversi con la Direzione. Prezzo di questo fascicolo L. 200 - versamenti mediante vaglia o conto corrente postale n. 3/5498 intestato alle Edizioni "ESSE" - Milano.

La collaborazione a "IL MODELLO" è aperta a tutti, ma sarà soprattutto gradita quella dei modellisti che hanno realizzato modelli di interesse generale, e che documentino la loro attività creativa in modo esauriente con fotografie e disegni costruttivi completi. "IL MODELLO" si inserisce fra le più moderne pubblicazioni internazionali di ingegneria e divulgazione modellistiche permettendo lo scambio di fattive correnti di notizie e dati, e sostenendo gare, mostre e manifestazioni culturali in genere in questo campo vasto ed interessante.

A tutti gli appassionati di automodellismo si annuncia la costituzione dello

AUTO MODEL SPORT CLUB ITALIANO A. M. S. C. I.

Per chiarimenti rivolgersi presso la Sede provvisoria - VIA S. SPIRITO, 14 - MILANO

OFFICINA MECCANICA ARTIGIANA MILANO
VIA M. BANDELLO N. 18

Tutte le lavorazioni di meccanica fina e di precisione - Realizzazione di meccanismi speciali - Riparazioni - Esecuzione rapida e precisa.

CHE CHIAMIAMO MODELLO

Il fascicolo che avete fra le mani non è che un battistrada. Esso vi annuncia la pubblicazione de «IL MODELLO», una nuova rivista mensile che si occuperà della costruzione di modelli in genere 2, impostata con criteri grafici che riteniamo nuovi nel campo della periodica italiana — e mondiale — permetterà a ciascun modellista di dedicare la sua particolare attenzione a quel ramo delle costruzioni del genere che più gli interessa.

Ma per intenderci — ed abbiamo constatato fin dalle prime prese di contatto che questa intesa è tutt'altro che superflua — bisogna prima definire quello che noi chiamiamo «modello».

In Italia fino alla guerra si conosceva — poco e male da parte del pubblico — solo il modello volante; vi erano delle costruzioni modellistiche varie, che però limitavano il loro interesse alle mostre, alla pubblicità, a manifestazioni varie e contingenti, e restavano patrimonio esclusivo di una particolare categoria di artigiani, che ne facevano un «mestiere». Vi erano poi i modelli costruiti da appassionati, senza regola e senza collegamento tra di essi, che il pubblico catalogava benevolmente fra i «maniaci».

Il modello ha invece una grande diffusione all'estero, ed è collocato su un piano sensibilmente più elevato e più nobile. E' esattamente quello che cercheremo di fare noi. E per farlo vi diamo qui una definizione di ciò che consideriamo «modello». — Per noi è tale tutto quanto riproduce nelle forme esterne ed in una scala qualunque degli oggetti, delle macchine, dei manufatti, in una parola delle realizzazioni dell'uomo; ed altresì tutto quanto con il suo funzionamento ed i risultati che ottiene sfrutta principi e realizza scopi comuni a meccanismi ed impianti maggiori creati dall'uomo.

Come vedete il campo è vasto; più vasto di quanto, forse, vi attendevate. Ed è per questo motivo che la rivista «IL MODELLO» uscirà divisa in sezioni, ciascuna delle quali direttamente dedicata ad un ramo specifico del modellismo, ramo abbastanza sviluppato per consentire una trattazione particolare. Inizialmente vi saranno quattro sezioni: una dedicata ai Modelli volanti; una seconda dedicata ai Modelli natanti; una terza ai Modelli su ruote; la quarta sezione raccoglierà i Modelli in genere, che non appartengono alle tre categorie precedenti, e sarà aperta alle realizzazioni di carattere generale. Di

questo schema avete fra le mani il battistrada, che vi porta le prime pagine della sezione di «Modelli volanti». Consideriamo un auspicio aprire la nostra attività con la documentazione di una gara sempre vitale ed interessante dell'aeromodellismo, già affermatosi in Italia, e che ha raggiunto risultati di importanza internazionale. Ma contiamo di far seguire presto altri fascicoli speciali dedicati ad analoghe competizioni negli altri campi.

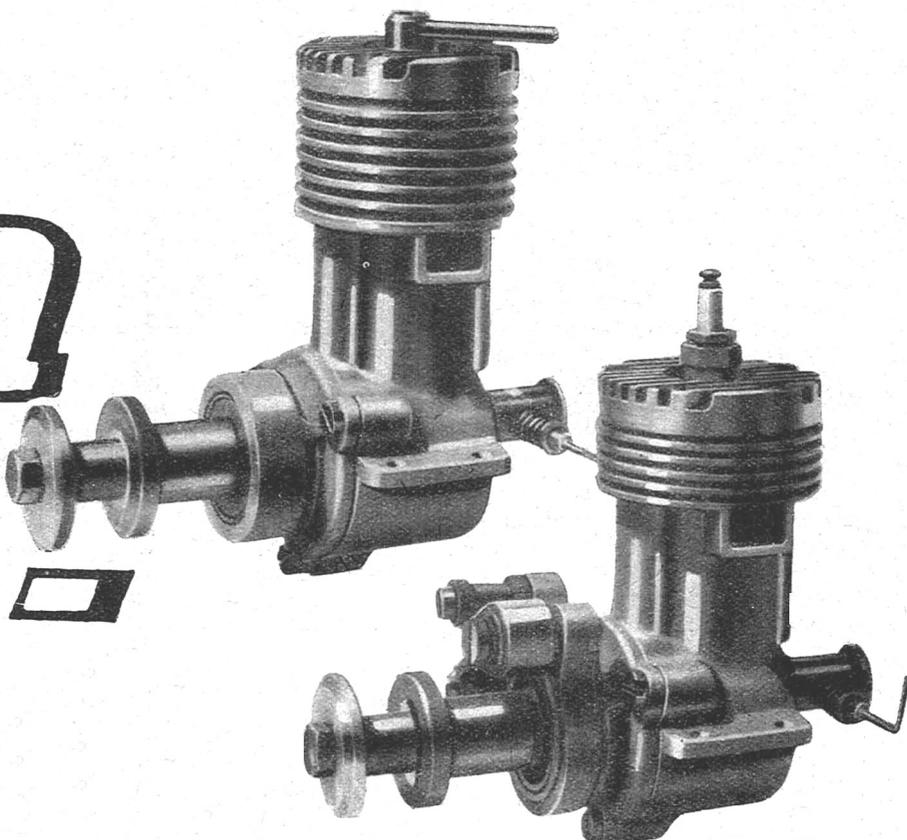
Nel frattempo tutti gli appassionati, tutti gli interessati, tutti gli artigiani che si dedicano a queste attività, sappiano che possono rivolgersi a noi, che ci sforzeremo di collegare i loro desideri, ed organizzare i loro sforzi, curando soprattutto i collegamenti con l'estero, che abbiamo già stabilito prima di iniziare il nostro lavoro, e che svilupperemo gradatamente, con lo scopo preciso di inserire il movimento modellistico nazionale in quello più vasto — ed in alcuni settori più progredito — internazionale. Il nostro programma è ambizioso; speriamo solamente che le nostre forze non risultino impari agli scopi. Ma se non verrà a mancarci il sostegno dei nostri lettori e degli appassionati, potremo non fallire.

A. S. S.

IL MOTORE CHE TRIONFA SU TUTTI I CAMPI DI GARE NAZIONALI E INTERNAZIONALI IL PRIMO MOTORE ITALIANO CHE HA SUPERATO 175 Km/h.

Elia

- 6 -



CILINDRATA 6 cc. - POTENZA 1/3 di CV.
11.000 giri al minuto - PESO gr. 280

CONDIZIONI DI VENDITA - ELIA/6-AUT (autocensione) L. 6.900 - ELIA/6-BENZ (accensione elettrica) L. 9.800 - ELIA/6-D.V. (tipo speciale a doppia versione) L. 10.900 - Pagamenti anticipati - CONSEGNE pronte - Sped. ovunque - imballo e porto in assegno.

AEROPICCOLA - TORINO CORSO PESCHIERA, 252 - TELEFONO 31.678

CATALOGO E LISTINO PREZZI AGGIORNATO "TUTTO PER IL MODELLISMO" INVIANDO L. 50



Ferruccio Cassola, campione italiano 1948 per la categoria elastico, lancia il suo modello.

XI° CONCORSO NAZIONALE

MODELLI VOLANTI

ROMA 3 - 4 - 5 - 6 Ottobre 1948

LA CRONACA

Ottobre 2. — Sin dal primo mattino arrivano i concorrenti. Babilonia iniziale, poi a poco a poco si fa ordine. Tione e Pelegi devono da soli affrontare le orde barbariche, ma riescono ad avere la meglio. Chi deposita i bagagli a mano e se ne va a spasso ed a ri-

posare, e chi approfitta di queste prime ore per dare l'ultima sistemata ai modelli, ed a riparare i piccoli danni che alcuni hanno subito nel trasporto.

Nel pomeriggio altri arrivi. Si concentrano i cassoni più ingombranti in stazione, e poi a mezzo di un camioncino si trasporta a via Cesare Beccaria. Qui, nei locali dell'Aero Club di Roma, messi a disposizione dal Presidente — il paziente colonnello Giuliani — è stabilito il Quartier Generale del Concorso. Vengono



Ninetto Ridenti, campione per la categoria telecomandati, mostra con aria piuttosto annoiata, le sue creature.

distribuiti gli scontrini per il pernottamento presso l'Albergo della Gioventù a San Paolo, e si procede alla punzonatura dei telecontrollati. Alla mezzanotte tutti hanno finalmente sfollato.

U - CONTROL

Ottobre 3. — Siamo sul piazzale antistante il Foro Italico. Le gare hanno inizio con un certo ritardo, dovuto alla mancanza di una formalità riguardante l'occupazione di « suolo pubblico ». Verso le dieci cominciano i lanci. Grande pubblico. Prestano servizio d'ordine la P. S. e la Polizia Militare Aeronautica. Un potente amplificatore è a disposizione della Giuria per comunicare i risultati al pubblico e per le comunicazioni ai concorrenti.

Risultano iscritti i concorrenti che figurano nella tabella A (vedi pag. 2).

Nota: I concorrenti contrassegnati con * non si sono presentati alla punzonatura.

Si spera in una bella gara. L'inizio è promettente: Nino Ridenti entra in pista con il suo telecontrollato

Categoria B. Il motore parte subito, il modello velocissimo sfreccia via in un volo regolare e sicuro; purtroppo però il lancio è nullo perchè il motore si arresta prima dei cinque giri regolamentari. Atterraggio perfetto, applaudito dal pubblico. Ninetto ritenta subito la prova: questa volta il volo è valido; atterraggio da gran campione che strappa entusiastici applausi del pubblico e dei concorrenti.

Il tempo sui cinque giri è di 13" 7/10, pari alla velocità di 148,519 km/h.

Passano i minuti, ma nessun altro si appresta a lanciare. Il pubblico dà segni di nervosismo. Poi alcuni lanci nulli.

Nella Categoria A si presenta Ridenti. Anche questo motore parte subito. Modello veloce, volo regolare. Tempo: 9" 2/10, velocità 159,279 km/h.

La gara langue, ed è quasi mezzogiorno; il pubblico comincia a sfollare.

Registriamo un buon volo di Conte nella Categoria B. Tempo 14" 3/10, velocità 142,287 km/h.

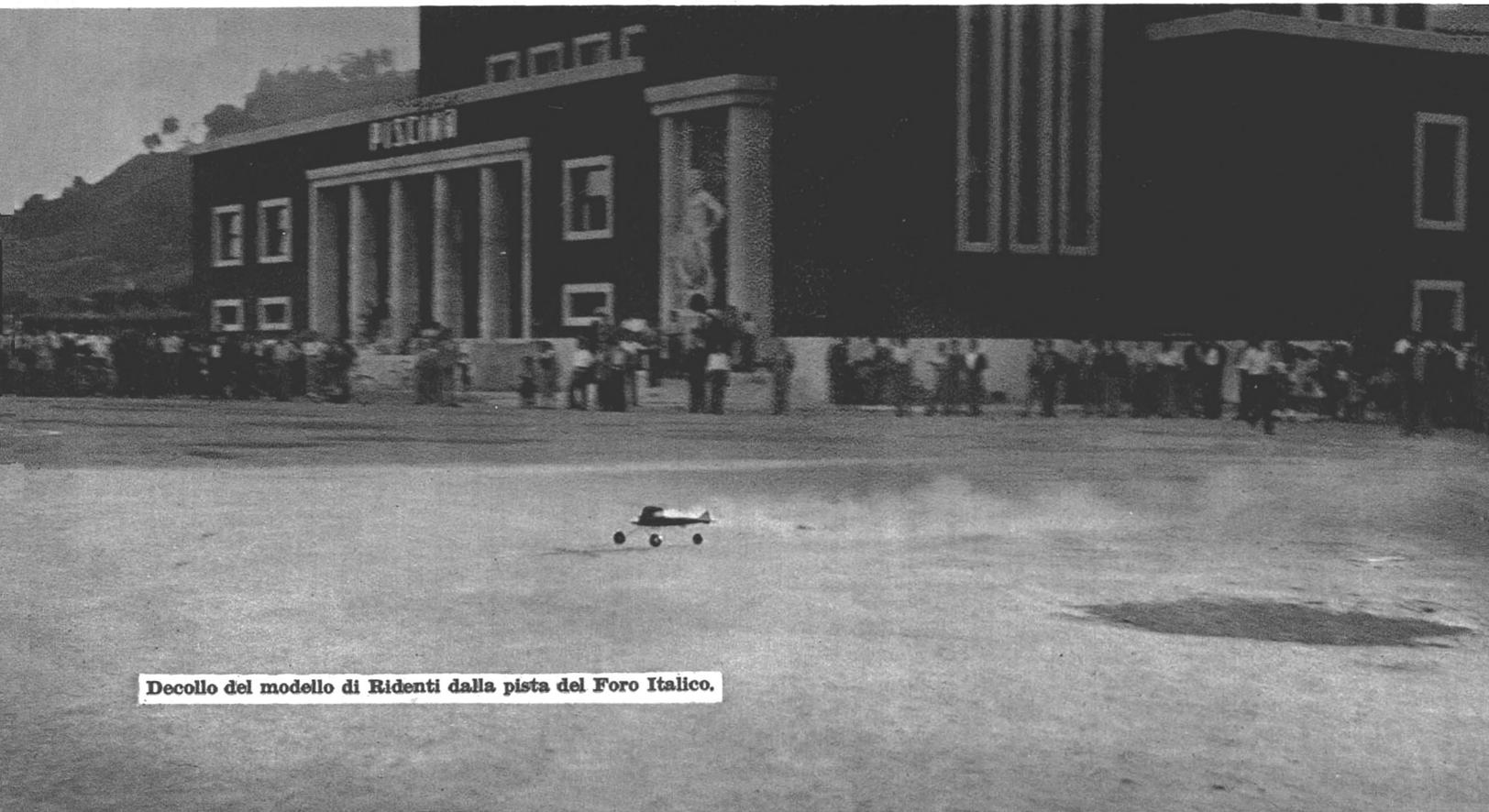
Segue dopo qualche tempo Ridenti che si appresta al terzo lancio. Stessa vicenda del secondo, però molto più veloce: 162,777 km/h.

La gara di questa Categoria è oramai decisa; Baretti, infatti, non raggiunge che 119,689 km/h.

Nella Categoria A frattanto molti stanno a guardare. Prova solo Tatèrna che ottiene un nullo; eguale sorte tocca a Fermi, che però insiste: altro nullo. Torna alla carica Ridenti, ma il suo modello ora appare mal carburato: infatti la velocità è di soli 102,736 km/h. Fermi riprova ancora il terzo lancio e ottiene 104,965 km/h assicurandosi così il secondo posto.

Nella Categoria C le cose vanno malissimo: i « Dooling » ed i « Mc Coy » non vogliono saperne di partire; così si piazza solo Kannerworff con l'onesto « G. B. 16 » alla velocità di 107,434 km/h. A fine gara Canestrilli riesce a far partire il suo « Mc Coy 29 », che però va piano: 103,582 km/h.

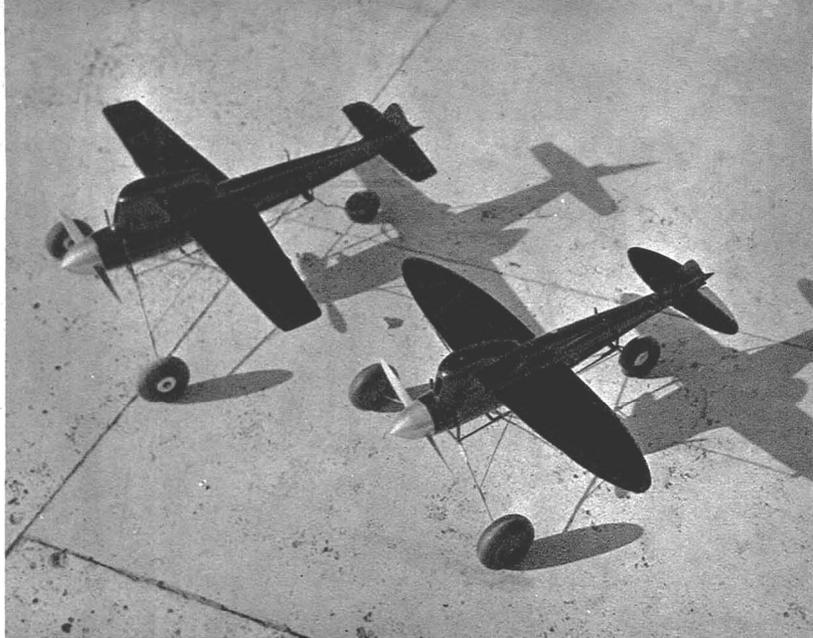
Finita la Gara, viene data comunicazione delle classifiche, poi tutti si recano a Cesare Beccaria. Distribuzione dei biglietti di pernottamento e di quelli per il trasporto con automezzi alla Marcigliana. Si punzonano i veleggiatori. I concorrenti, riuniti in vari crocchi, discutono e commentano. Alle 23,30 finalmente si chiude.



Decollo del modello di Ridenti dalla pista del Foro Italico.



Il bolide di Canestrelli, di Napoli, durante un passaggio velocissimo.



I modelli di Ridenti: il maggiore ha una superficie di dm². 3,45, una lunghezza di 54 cm. e un'apertura di 52. Monta un motore OSAM. Garofali, di Bologna, mette a punto il Super Tigre di Lazzari (in berretto bianco).

VELEGGIATORI

Ottobre 4. — Alle ore 8,30 partenza per la Marcigliana. Partono quattro automezzi pieni di buonumore e di grandi speranze. Anche noi speriamo di vedere una bella gara. E questa volta non ritorneremo delusi.

Il tempo è splendido. Sul campo quanti ammirevoli modelli! E' un formicolio di ali ed una burrasca di chiacchiericcio.

Alle 9,30 la gara ha inizio.

Risultano iscritti in questa Categoria i concorrenti che figurano nella tabella V (vedi pag. 2).

Hanno rinunciato Villa, Gregori e Sandella.

I lanci si susseguono con ritmo brillante. Si registrano infatti voli regolarissimi. Borelli di Empoli becca una termica: 5'19" 4/10. Anche Bonvicini è fortunato: 3'58" 6/10. Franzot ottiene 3'21". Tempi superiori ai due minuti ottengono Faiola (2'39" 1/10). Di Giusto (2'6" 9/10), Provasi (2'14" 8/10), Pignataro (3'10" 2/10).

Si inizia il secondo lancio che farà anch'esso registrare tempi ottimi.

Il miglior volo in questo lancio lo ottiene Faiola (4'11" 4/10); segue Fermi (3'32" 3/10), mentre tempi superiori a due minuti ottengono Ferrari (2'8" 8/10), Brotto (2'26"), Uster (2'17" 2/10).

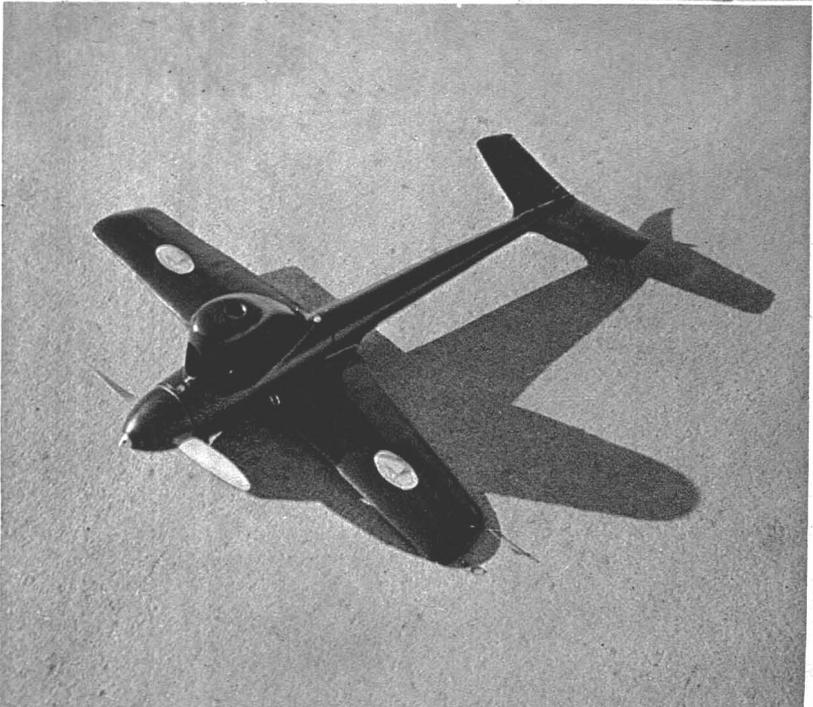
Boretti traina troppo veloce, e spezza le ali al suo modello. Faiola ha un'ala danneggiata in atterraggio. Altri hanno subito avarie.

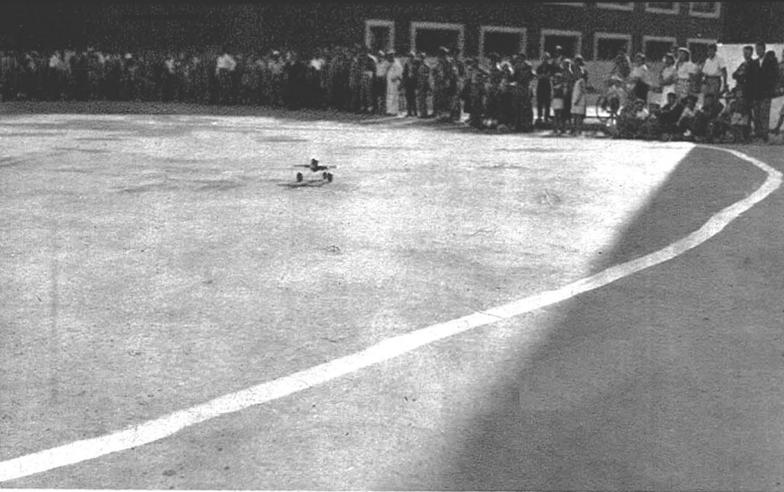
S'inizia il terzo lancio. La lotta è serrata. Il miglior volo di questo lancio e della gara è ottenuto da Serra (11'20" 9/10), il cui modello scompare alla vista assieme a quello di Leicen (10'34"). Tempi superiori ai due minuti ottengono Provasi (2'25" 6/10), Paolicchi (3'33"), Pignataro (2'55" 5/10), Mauri (5'58" 6/10).

Faiola che aveva la vittoria in pugno, un po' per i danni subiti dal modello e molto per aver voluto trop-



L'esile modello di Franco Conte, 2 classificato. Peso 630 gr. apertura 47 cm. sup. 3 dm². timone a V; motore Elia 6 Aut.





Il modello di Canestrelli in decollo. Scandagliato Eraldo, di Venezia, alle prese con il Valle 3. Bonvicini, dalla blusa stampigliata, lo assiste.



Le sorti di Firenze sono sulle ali del veleggiatore LN 15 che Nustrini segue ansiosamente.



po attendere, con un volo di 1'10" non può classificarsi che quarto.

La gara è finita. Gli automezzi si riempiono e uno alla volta prendono la strada del ritorno. Restano sul campo della Marcigliana solo le pecore e gli aeromodellisti di Verona, che si erano portati tende ed il necessario per campeggiare. Ci sovviene di Asiago, e della Marcigliana 1941: che campeggi allora!...

Il pomeriggio a Via Cesare Beccaria il comunicato delle classifiche, e si procede all'inizio della punzonatura dei modelli ad elastico; poi — sono quasi le 19 — si comincia l'assemblea F.A.N.I. 1948. Come in tutte le assemblee, tutti vogliono la parola, ma si perde inutilmente tempo prezioso. Infine Tione taglia corto e viene all'argomento centrale: annuncia le dimissioni dell'intero Consiglio Direttivo, che prega siano accettate. L'assemblea prende atto. Quindi la presidenza viene assunta da Franzot. Si perde ancora tempo in futili argomenti; infine si decide di eleggere il nuovo Presidente ed il nuovo Consiglio.

A Presidente risulta eletto Tione; a Consiglieri Pegli, Mercadante, Cavini, Bonsi, Guidotti, Franzot.

Cavini e Bonsi non accettano l'incarico; li sostituiscono coloro che hanno riportato un numero di voti immediatamente inferiore.

L'assemblea si scioglie senza aver concluso null'altro di concreto, oltre quanto sopra; e pensare che tanti altri argomenti aspettavano di essere discussi! Sarà bene che un'altra anno l'assemblea abbia luogo il giorno successivo al Concorso Nazionale, e solo i federati in possesso di regolare delega vi partecipino. Forse così si combinerà qualcosa di meglio, sebbene siamo portati a ritenere che gli aeromodellisti non si rendano conto dell'importanza della riunione, e lascino al Presidente ed al Consiglio il compito di sbrigare tutte le faccende, salvo a criticarne l'operato tutte le volte che ne abbiano vaghezza; cosa questa assai più facile e comoda che l'esposizione di chiare idee costruttive. Brutta abitudine, ma non esclusiva peculiarità degli aeromodellisti!

Si va a letto finalmente verso la mezzanotte...

Insieme al veleggiatore, sale in alto il cuore di questo concorrente lunghicrinino. Ma Lucca guarda indifferente.



Ed ecco Cerzini, di Roma, che ha ripescato dopo una lunga corsa il bel veleggiatore di Faiola.



ELASTICO

Ottobre 5. — Si parte alla solita ora, con i soliti automozzi.

Sono di scena stamane i modelli ad elastico. Il tempo è bello, ma tira un discreto vento; non disturberà in modo sensibile i lanci.

La gara si apre alle 9,45.

Risultano iscritti i concorrenti che figurano nella tabella E (vedi pag. 2).

Non hanno punzonato Mancinelli e Giannetti.

Inizio spettacolare. Cassola è fra i primi a lanciare: il volo è magnifico (4'54" 8/10), ma gli altri non sono da meno, e incalzano; Andrei anzi lo sorpassa (6'0" 9/10). I voli che superano i due minuti sono parecchi: Scuri (2'51" 1/10), Cellini (4'31" 8/10), Cersini (2'38" 9/10), Grazia (2'2"), Mauri (3'31" 8/10). Infine Agostinelli ottiene 6'59" 8/10 il miglior tempo della giornata.

Al secondo lancio Agostinelli segna solo 1'47" 2/10, mentre Cassola raggiunge quasi i tre minuti (2'59"); ma Zucchella salta di gioia con 5'11"; purtroppo però il suo modello scompare alla vista. Bonvicini fa il pianto greco. Tione si commuove, lo carica sulla sua « Lambretta » e caracollando sul campo come un guerriero antico partono alla ricerca del fuggitivo (che non troveranno... infatti li vedremo tornare sul tardi col veleggiatore di Serra, perdutosi il giorno precedente).

La gara intanto prosegue; i tempi sono ottimi. Cellini ottiene 2'11" 8/10; Janni 1'59" 5/10; Nedo Spini ha un modello cronometrico (1'48" 6/10 al primo lancio; 1'44" 2/10 al secondo, otterrà 1'46" 2/10). Andrei continua ottimamente (3'13" 3/10). Il modello di Licini sta in aria 3'9" 7/10 e quello di Mauri 2'6": vanno forte quelli di Monfalcone!

S'inizia il terzo lancio. Bene Agostinelli (2'39" 5/10), bene Mauri (3'29" 1/10), Pignataro ancora meglio (3'42" 1/10). Cassola, calmo, lancia ed ottiene 4'48". Facciamo un rapido calcolo approssimato e ci pare che Agostinelli sia stato battuto. Lustrati ottiene 2'27"; Cellini 2'40". Gli altri tempi sono inferiori ai due mi-

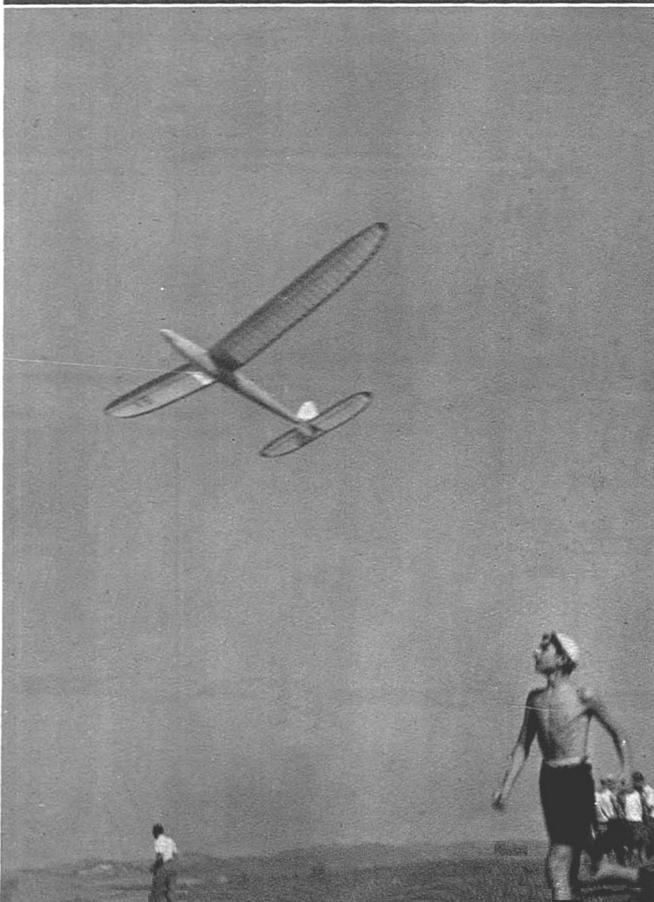
nuti.

Mentre i concorrenti si preparano a lasciare il campo facciamo un po' di conti. Per noi Cassola è primo con oltre 750 punti, Agostinelli secondo con 620 punti, terzo è Cellini, quarto Andrei il cui terzo lancio è stato nullo. Peccato! Bel concorrente, Andrei. Cosa combinerà domani col suo motomodello?

Andiamo a mangiare ed a cambiarci. Siamo piuttosto stanchi.

Le classifiche fatte nel pomeriggio ci danno la conferma che i nostri conteggi erano giusti. Pisa conduce nella classifica a squadre, seguita da Roma e dalla

Castigliani, di Milano, ha lanciato; ma non andrà lontano.



Lega Nazionale di Monfalcone. Tre squadre, di cui due (Roma e Monfalcone) distaccate da un solo punto da Pisa. Lotta accanita, domani!

Poca gente stasera, a via Cesare Beccaria: molti erano andati in giro per Roma.

MOTORE

Ottobre 6. — Partiamo all'ora solita. Oggi anche Clerici e Travagli — gli « industriali » — sono della comitiva.

Risultano iscritti in questa categoria i concorrenti che figurano nella tabella M (vedi pag. 2).

Arriviamo sul campo e troviamo un vento fastidioso che non cesserà per tutta la gara. Pisani perde il modello prima dell'inizio dei lanci di gara; svaniscono così le speranze di Pisa per il primo posto nella classifica a squadre. Anche Kannerworff perde il modello.

Si inizia la gara, ma i tempi in genere sono bassi. Il migliore lo segna Benazzi (3'24"), seguito da Piccini (2'6" 6/10). Andrei, che aveva fatto un primo tentativo nullo, ottiene 2'2" 8/10. Ridenti 1'50" 2/10. Lancia ora il modello di Demicheli, che aveva subito in un primo tentativo una grave avaria; il modello si arrampica veloce, e scompare dopo 9'28" 4/10 (sarà ritrovato intatto a Morlupo, 20 chilometri dal punto di lancio, alcuni giorni dopo).

Secondo lancio: ottimo volo di Raggi (3'6" 2/10); Ridenti ottiene 1'29" 8/10; Scandagliato 2'50"; Andrei, il cui modello scompare alla vista, 8'32" 8/10; Prati 2'8" 8/10; Piccini 2'34" 3/10.

Terzo lancio: tempi piuttosto bassi, attorno al minuto. Pitturazzi ottiene 1'34" 2/10; Pavese 1'36"; Piccini 1'50" 6/10; Nepoti 2'5"; Scandagliato 1'27" 5/10. Ridenti lancia calmissimo: sa che da lui dipende la vittoria della sua squadra; il modello si alza in volo, e scompare dopo 4'16". Quasi lo stesso tempo, 4'16" 1/5, sta in aria il modello di Pecorari, prima di scomparire alla vista.

Primo è Andrei, secondo Ridenti, terzo Pecorari. Col suo secondo posto Ridenti ha dato la vittoria al C.A.R. di Roma nella classifica a squadre.

Comincia a piovare. Ancora qualche lancio di non lunga durata. Stasera si chiude, alla Marcigliana. La parte sportiva del Concorso è finita.

Arrivederci all'anno venturo!

DOMENICO PLINI

Bruno Benazzi presenta il veleggiatore a sorpresa di Taberna: da un usciolino esce fuori al momento giusto un paracadute che porta a terra il modello troppo desideroso di scomparire.



L'ing. Cavini teme il sole, ma Franco Castiglioni e Oreste Pignataro, milanesi, si preoccupano solo dei tempi di volo.

CLASSIFICHE

GARA NAZIONALE DI MODELLI TELECOMANDATI

1948 - ROMA

CATEGORIA A

1	Ridenti Giovanni	C.A.R. Roma	vel. 159.792 km/h
2	Fermi Flaviano	C.S.I. Milano	» 104.965 »

CATEGORIA B

1	Ridenti Giovanni	C.A.R. Roma	vel. 162.777 km/h
2	Conte Franco	S.A.T. Torino	» 142.287 »
3	Moretti Siro	C.R.A.L. Taddei Empoli	» 119.689 »

CATEGORIA C

1	Kannerworff Loris	C.A.R. Roma	vel. 107.434 km/h
2	Canestrelli Pio	C.U.S. Napoli	» 103.582 »

CLASSIFICA CON PUNTEGGIO DELLE PRIME OTTO SQUADRE

1	Centro Aeromodellistico Romano - Roma	punti 13
2	Lega Nazionale - Monfalcone	» 14
3	Gruppo Aeromodellisti Aero Club - Genova	» 32
4	Società Sportiva Edera - Trieste	» 46
5	Centro Bolognese Aeromodellismo - Bologna	» 56
6	Gruppo Aeromodellisti Veneziani - Venezia	» 57
7	Gruppo Aeromodellisti Aero Club - Verona	» 69
8	Gruppo Aeromodellisti - Guidonia	» 74

Seguono altre 12 Squadre.

GARA VELEGGIATORI

1	Serra Bartolomeo	G.A.L. Legnano	punti 525,7
2*	Mauri Albano	Lega Naz. Monfalcone	» 524,6
3	Licien Aldo	Lega Naz. Monfalcone	» 507,2
4*	Faiola Davide	C.A.R.	» 480,5
5	Pignataro Oreste	C. A. M.	» 445,2
6*	Franzot Giulio	Trieste « Edera »	» 422,9
7	Bonvicini Roberto	Venezia	» 380,1
8*	Paolicchi Guido	Pisa	» 364,8
9*	Boretti Franco	Empoli	» 348,7
10	Castiglioni Franco	Milano	» 346,2
11*	Provasi Lodovico	Legnano	» 334,8
12	Castaldi Rinaldo	Castelleone	» 329,5
13*	Fermi Flaviano	Milano	» 327,8
14*	Ferrari Mario	Genova	» 288,6
15	Mustrini Luciano	Firenze	» 280,6
16*	Eikermann Ernesto	Bari	» 274,6
17*	Brotto Gianfranco	Venezia	» 270,3
18	Uster Aroldo	Monfalcone	» 261,7
19*	Malventi Giorgio	Empoli	» 259,4
20	Di Giusto Luciano	Cervignano	» 258,5

Seguono altri 20 classificati.

Campione italiano 1948 per la categoria veleGGIATORI è stato proclamato il sig. **SERRA BARTOLOMEO** del Gruppo Aeromodellisti Le-gnanesi.

NOTA: Gli aeromodellisti contrassegnati con asterisco sono componenti delle squadre ufficiali.

GARA MODELLI A ELASTICO

1*	Cassola Ferruccio	G.A.A.C. Pisa	punti 761,8
2	Agostinelli Francesco	G.A.A.C. Verona	» 620,7
3*	Cellini Giovanni	Uragano Treviso	» 563,6
4	Andreì Gino	Indipend. Firenze	» 523,8
5	Mauri Albano	Lega Naz. Monfalcone	» 522,9
6	Pignataro Vincenzo	C.A.M. Milano	» 484,6
7*	Lustrati Silvano	C.A.R. Roma	» 412,8
8	Zucchella Franco	G.A.V. Venezia	» 363,4
9*	Licien Aldo	Lega Naz. Monfalcone	» 361,9
10	Sabbadin Mario	G.A.V. Venezia	» 328,1
11	Cersin Ugo	Indipend. Roma	» 328,0
12	Spini Nedo	A.L.A. Livorno	» 319,0
13*	Mangini Dante	G.A.A.C. Genova	» 308,0
14*	Raimondi Luigi	G.A.L. Legnano	» 289,0
15*	Lonardi Amedeo	G.A.A.C. Verona	» 267,0
16	Pitturazzi Giulio	G.A.C. Cremona	» 257,1
17*	Grazia Arrigo	C.B.A. Bologna	» 237,0
18*	Scuri Luigi	C.S.I. Milano	» 219,0
19	Nustrini Luciano	Indipend. Firenze	» 209,0
20*	Pavesi Gianni	C.A.M. Milano	» 176,8

Seguono altri 11 classificati.

Campione italiano 1948 per la categoria modelli a elastico è stato proclamato il sig. **CASSOLA FERRUCCIO** del Gruppo Aeromodellisti dell'Aero Club di Pisa.

NOTA: Gli aeromodellisti contrassegnati con asterisco sono componenti delle squadre ufficiali.

GARA MODELLI A MOTORE

1	Andreì Gino	Indipend. Firenze	punti 494,0	11	Pitturazzi Giulio	G.A.C. Cremona	punti 219,9
2*	Ridenti Giovanni	C.A.R. Roma	» 456,0	12*	Nepoti Florindo	C.B.A. Bologna	» 210,0
3*	Pecorari Volveno	Lega Naz. Monfalcone	» 409,3	13	Anderle Sergio	Indipend. Cervignano	» 204,2
4	Piccini Oscar	Lega Naz. Monfalcone	» 391,5	14*	Taddei Giancarlo	C.R.A.L. Taddei Empoli	» 177,6
5*	Demicheli Livio	G.A.A.C. Genova	» 373,3	15*	Agostinelli Francesco	G.A.A.C. Verona	» 165,2
6*	Benazzi Bruno	G.A.B. Busto Arsizio	» 363,8	16*	Battistella Guido	G.A.V. Venezia	» 157,8
7	Raggi Pierluigi	Indipend. Milano	» 317,0	17*	Padovan Federico	Edera Trieste	» 139,0
8	Pavesi Gianni	C.A.M. Milano	» 310,0	18*	Mannucci Renzo	G.A.E. Empoli	» 125,4
9	Prati Amato	C.B.A. Bologna	» 273,6	19	Cellini Giovanni	Uragano Treviso	» 94,2
10	Scandagliato Eraldo	G.A.V. Venezia	» 257,5	20*	Cucinella Giuseppe	G.A. Guidonia	» 89,2

Seguono altri classificati.

Campione italiano 1948 per la categoria motomodelli è stato proclamato il sig. **ANDREI GINO** indipendente di Firenze.

CLASSIFICA PER SQUADRE CON I VINCITORI DI CATEGORIA

SQUADRA		Categoria V	Categoria E	Categoria M
CITTÀ	GRUPPO			
1	Roma	C.A.R.	Faiola Davide	Ridenti Giovanni
2	Monfalcone	Lega Nazionale	Mauri Albano	Pecorari Valveno
3	Genova	Gruppo Aer. A.C.	Ferrari Mario	De Micheli Livio
4	Trieste	Edera	Franzot Giulio	Padovan Federico
5	Bologna	C.B.A.	Calzolari Stefano	Nepoti Florindo
6	Venezia	G.A.V.	Brotto Franco	Battistella Guido
7	Verona	G.A.A.C.	Banato Angelo	Agostinelli Francesco
8	Guidonia	G.A.C.	Ciccarelli Michelangelo	Cucinella Giuseppe
9	Pisa	G.A.A.C.	Paolicchi Guido	Pisani Cassio
10	Empoli	C.R.A.L. Taddei	Boretti Franco	Taddei Giancarlo
11	Legnano	G.A.L.	Provasi Lodovico	Ruggeri Cesare
12	Busto Arsizio	G.A.B.	Taberna Silvio	Benazzi Bruno
13	Milano	C.S.I.	Fermi Flaviano	Rampinelli Roberto
14	Empoli	G.A.E.	Malventi Giorgio	Mannucci Renzo
15	Treviso	Uragano	Russo Francesco	Agostini Sandro
16	Trieste	Cacciatori	Uster Aroldo	Chinchella Bruno
17	Bari	C.A.B.	Eikermann Ernesto	Scardicchio Vincenzo
18	Milano	C.A.M.	Castiglioni Alfredo	Egidi Corrado
19	Napoli	C.U.S.	Canestrelli Antonio	Fratelli Pascale
20	Viterbo	C.C.A.	Turchetti Mario	Oliva Filippo



1



2

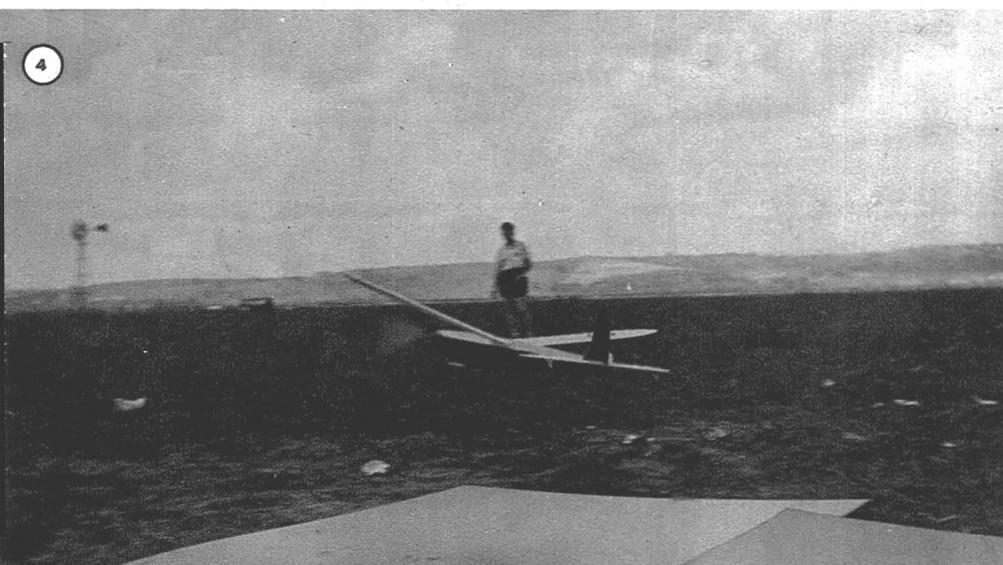


3

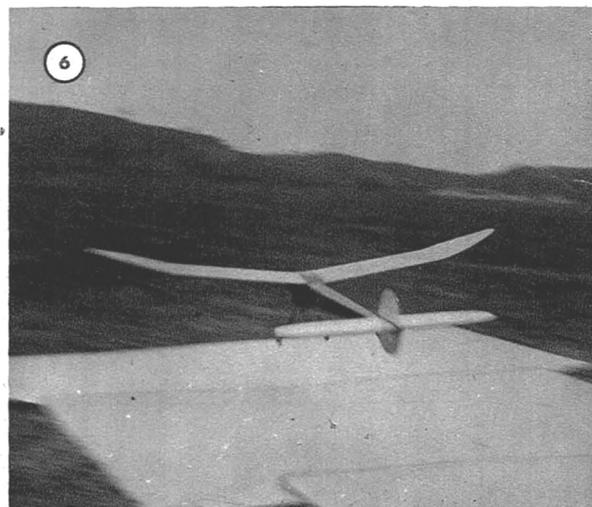
1. Autorità sul campo: Carlo Tione, Gustavo Clerici, Ubetro Travagli e il buon Chiarottini. — 2. Piero Frillici e il suo bellissimo modello fuori gara riproducente lo Stimson 150 L. Apertura 80, sup. 9 dm², peso con motore 200 gr., lunghezza 70 cm. Profilo Clark Y; motore Zena da 0,6, peso del motore 56 gr. — 3. Nedo Spini, di Livorno, capelli al vento, ha lanciato il suo elastico. — 4. I decolli di Cassola avvenivano tra la riverente ansia di tutti: avversari e alleati. — 5. Un altro campione: il modello di Ninetto Ridenti cerca la vittoria. — 6. E' la squadra di Monfalcone che lancia: suona l'allarme! Questo è il modello di Piccini. — 7. A chi appartiene questo veneziano? Il decollo è veloce, ma il fotografo non ricorda la fine del volo. — 8. Pitturazzi di Cremona ha



5



4



6

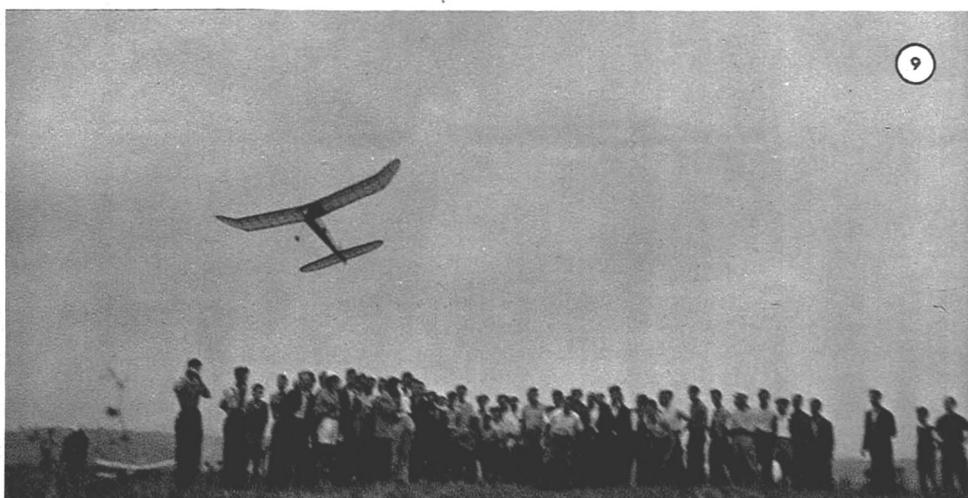


7



8

lanciato. Tira vento e il cielo minaccia acqua. Pitturazzi finirà sedicesimo. — 9. Un uomo pericoloso: Volveno Pecorari, di Monfalcone, che sorregge amorosamente il suo modello pronto a partire. — 10. Bonvicini, con baffi, uomo scontento, dà una mano, anzi due, al modello di Scocco. — 11. Il bellissimo modello del belga Berkeley. Apertura 2,16, lung. 1,12, peso gr. 1276, sup. al. 52, motore Super Tigre GB 16. — 12. Vittori di Roma ha lanciato, ma il risultato non sarà proprio brillante.



9



11



10



12

XI° CONCORSO COMMENTO

Le Gare sono finite, la cerimonia della premiazione terminata, il rinfresco «atomizzato». E' dunque ora di parlare del Concorso Nazionale di quest'anno. Di quello dell'anno venturo ne parleremo il prossimo autunno...

Curioso destino, quello dei Concorsi Nazionali di Aeromodellismo, simile a quello di certi uomini che in vita nessuno ha stimato degni di particolare menzione, ma dopo la morte hanno ricevuto tributi di monumenti ed il ricordo imperituro dei posteri. Dei Concorsi passati se ne parla sempre, fra aeromodellisti; di quelli venturi mai, o quasi.

Dunque anche il Concorso del 1948 si è concluso e — possiamo dirlo — ha soddisfatto tutti.

Per la prima volta, dopo sette anni, aeromodellisti di tutta Italia si sono dati convegno a Roma per disputarsi il titolo più ambito: quello di Campione Italiano nelle varie Categorie.

L'ultimo Concorso svoltosi a Roma nell'anteguerra è stato quello del 1941 (il VII della serie); nell'anno successivo l'VIII Concorso Nazionale ha avuto luogo ad Asiago, ed il IX, nel 1943, a Firenze. Poi c'è stata la triste parentesi della doppia occupazione tedesca e angloamericana, l'Italia divisa in due tronconi insanguinati, e nella sventura della Patria solo pochi aeromodellisti isolati hanno avuto l'animo di continuare perseveranti la loro opera.

Subito dopo l'arrivo degli angloamericani gli aeromodellisti cominciarono però ad organizzarsi in piccoli gruppi, e l'attività prese ben presto un ritmo assai intenso, tanto che al Concorso Nazionale del 1947, svoltosi a Firenze, parteciparono oltre 500 concorrenti.

Quest'anno... occorre ben dirlo, è mancato un pelo perchè il Concorso Nazionale non si potesse fare. Non vogliamo tirare la croce addosso a nessuno, ma la verità è che il trasferimento della Federazione da Firenze a Milano fu un errore, e la prova di ciò sta nel fatto che fino al mese di luglio la F.A.N.I., diciamo meglio «la Presidenza della F.A.N.I.», ha dormito. Un provvidenziale colpo di timone ha portato la Federazione a Roma, e il vice-Presidente, assunte le funzioni presidenziali, si è posto all'opera con passione e sacrificio, riuscendo in due soli mesi a condurre in porto onorevolmente la navicella dell'XI Concorso, che durante il resto dell'anno era rimasta a vagare nell'oblio (mare infinitamente grande, ove ci si perde quando non si possiede la bussola delle buone intenzioni, perchè tutto il resto non conta).

I vecchi aeromodellisti hanno avuto espressioni di doloroso stupore non appena giunti sul campo della

Marcigliana: non più baracche metalliche, aviorimesse, impianti vari; non più tenera erba amica per le ricoperture dei modelli, ma invece squallore di abbandono, terra arata, sterpaglia.

Stupore doloroso, dicevamo; ma poche e blande le proteste. Bravi ragazzi, che avete compreso come l'organizzatore del Concorso di più e di meglio non aveva potuto trovare, nonostante tutta la buona volontà messa nella cosa! Noi siamo informati, infatti, che il Presidente della F.A.N.I. avrebbe voluto far svolgere a Firenze questo XI Concorso, sull'ottimo terreno del campo di Peretola; a tale scopo, nel recarsi a Milano per prendere le consegne della Federazione, egli si preoccupò di fermarsi a Firenze per avere un abboccamento coi dirigenti del G.A.F. (Gruppo Aeromodellisti Fiorentini). Potè parlare solo con uno di essi, che gli dimostrò chiaramente la sua ostilità, non solo all'idea di organizzare il Concorso sulle rive dell'Arno, ma anche — e in non piccola misura — alla Federazione stessa. A malincuore dovette allora rinunciare al primitivo progetto, e rassegnarsi a fare il Concorso a Roma; cosa fra l'altro che gli procurava una mole di lavoro e una preoccupazione molto maggiori.

A cose fatte possiamo dire che, forse, è stato un bene far disputare il Concorso a Roma. Tutto è filato liscio, i concorrenti sono rimasti soddisfatti; le Gare hanno dato ottimi risultati, e il rinfresco finale ha dissipato anche le piccole riserve mentali dei soliti scontenti di professione, che non mancano mai.

Abbiamo sin qui parlato del Concorso e della sua organizzazione; ora è tempo di parlare dei concorrenti e dei loro modelli.

Prima di tutto converrà dirvi dei telecontrollati ai quali era riservata una Gara Nazionale di velocità annessa al Concorso vero e proprio.

I telecomandati velocisti sono modelli assai discussi. Chi li esalta superlativamente, e chi ne dice peste e vituperio; chi li chiama «la più alta espressione della tecnica aeromodellistica», e chi arriva a dire che un sasso legato a un filo si solleva se fatto girare. Ufficialmente non sono ancora riconosciuti dalla F.A.I.

Dichiariamo apertamente che a noi i telecontrollati da velocità non piacciono in mano ad aeromodellisti inesperti, e preferimmo vederli far volare dai meccanici delle Ditte che costruiscono i vari motori.

Questi ultimi, difatti, non sono dei normali motori ad autoaccensione, o due tempi con un rapporto di compressione ragionevole a un regime di giri di 5-6 mila, bensì dei gingilli supercompressi, capaci di raggiungere (*Dooling* e *McCoy*) i 20.000 giri al minuto!

Il Presidente della F.A.N.I., Carlo Tione, croce e delizia di tutti gli aeromodellisti.



Ressa intorno al bravo Pelegi per la punzonatura. I due posteriori appartengono a Otello Sinigalliesi di Ancona e a Aldo Licini di Monfalcone.





Pelegi timbra e pesa inflessibile. Janni, Capecchi e Scoeco lo attorniano rispettosamente.

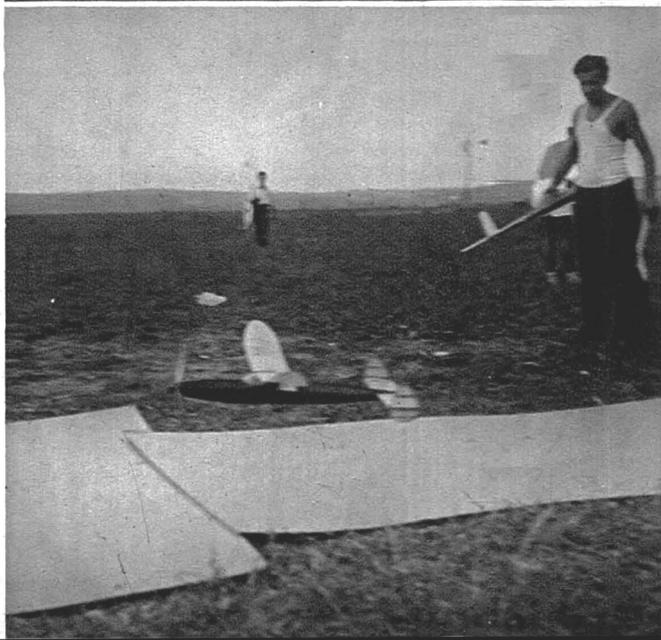
Si comprende quindi che la difficoltà di messa in moto e di regolazione di simili motori può riportare la meglio sull'aeromellista medio, non in possesso dei necessari dispositivi (starter, serbatoio a vari scomparti e piazzato nella giusta posizione, ecc.). E' inutile avere un motore che, provato al banco, urla in modo impressionante, e che, montato sul modello, tace sdegnosamente ad ogni invito del concorrente, che ad ogni nuovo tentativo vieppiù s'innervosisce e perde le staffe. Anche il pubblico, che queste gare « cittadine » hanno il pregio di richiamare, all'inizio si interessa ai voli, ma quando vede che due, tre, cinque, dieci motori di seguito non partono, ride, fischia, si stanca e se ne va, ben deciso a non farsi « fregare » una seconda volta. E se ne va quindi il tanto conclamato « lato spettacolare » di queste gare.

Dal punto di vista tecnico esse dicono ben poco nei riguardi dei modelli. Restano i motori e le eliche, ma per questo abbiamo detto sopra che preferiremmo vedere i telecontrollati da velocità fatti volare dalle Ditte che presentano i nuovi motori, oppure a scopo di tentativi, seri, di primato.

Vedremmo invece volentieri — e di questo ci riserviamo di parlare altrove — gare di acrobazia per telecontrollati. Nei modelli acrobatici si usano motori normali, per la parte meccanica si è quindi in condizioni analoghe a quelle del volo libero, e il merito dell'esattezza delle varie « figure » non può essere attribuito che al progettista del modello e al pilota. Quanto più « spettacolari », cioè interessanti per il pubblico, sarebbero queste gare!

Raccomandiamo alla F.A.N.I. di prendere in esame e di curare questa specialità di telecontrollati.

Un modello che fa la ballerina su un piede solo. Ma andrà lontano?



Cassola carica e Ridenti aiuta. Terrà la matassa?



Questo è il Pinnuto di Conte che non ha avuto molta fortuna.

Giovanni Cellini, di Treviso, presenta il suo modello, veterano del '46, con elica centinata, apertura, 100 lungh. 103, sup. 13, peso 160



MODELLO volante

questa categoria da opporre agli stranieri, per noi la squadra italiana sarebbe composta da Nino Ridenti, Nino Ridenti e ancora Nino Ridenti, ripetuto il numero di volte necessario.

Saremo forse eccessivamente crudeli con gli altri, ma non possiamo, in coscienza, esprimerci in modo diverso.

Del resto siamo informati che la prossima primavera a Milano ci sarà una gara internazionale di telecontrollati da velocità. Un mese prima di essa avranno luogo le selezioni per la formazione della squadra italiana; vogliamo sperare di poter allora citare con altrettanta convinzione anche altri nomi.

Dopo le dolenti note dei telecontrollati, eccoci al titolo libero con i veleggiatori, i modelli ad elastico e quelli con motore meccanico, in lizza per il Campionato nazionale delle rispettive Categorie.

Qui la scena muta di colpo. Domenica in sette ore, diconsi sette ore, hanno volato in giro tondo setti modelli; il giorno seguente in quattro ore oltre 40 modelli hanno compiuto tre voli ciascuno. Magnifico spettacolo quello delle grandi ali protese verso il cielo, mentre il modello, muso in su, viene rimorchiato in quota. E i concorrenti? Bravi e a posto. Volonterosi e disciplinati, correvano a prenotarsi per i lanci (non vi era ordine di lancio prestabilito, ma era data solo l'ora del termine di ciascuna serie, e di chiusura della gara). Facevano la fila, i concorrenti, e ne è uscita fuori una gara splendida, questa veramente « spettacolare ».

Perché non esiste al margine di una grande città un campo idoneo, cosicché il pubblico in massa possa seguire queste gare? Quanto gioverebbe all'aeromodellismo! Purtroppo siamo sempre lì: gli attuali modelli hanno bisogno di chilometri di spazio, e quindi dobbiamo rassegnarci ad essere sempre soli con essi e la nostra passione...

Ma torniamo alla gara di cui stavamo parlando. Dire che nei veleggiatori ci sia un progresso tecnico è dire cosa tanto sciocca da risultare ridicola anche ai novellini. Non è forse in questa Categoria che abbiamo in passato mietuto all'estero i più copiosi allori? Ebbene, se vogliamo dire una cosa giusta, non ci resta che proclamare: i modelli veleggiatori italiani sono superlativi. Ad ogni modo un dato positivo di questa Categoria è che ormai non si parla più di uno o pochi fuori classe, ma un discreto numero di ottimi progettisti e costruttori. Ancora in una cosa molti di essi debbono però perfezionarsi: nel traino. Il traino del modello è un'arte che si acquista con la pratica. Non basta correre: occorre saper correre quel tanto che è necessario, e non più, per non vedere le

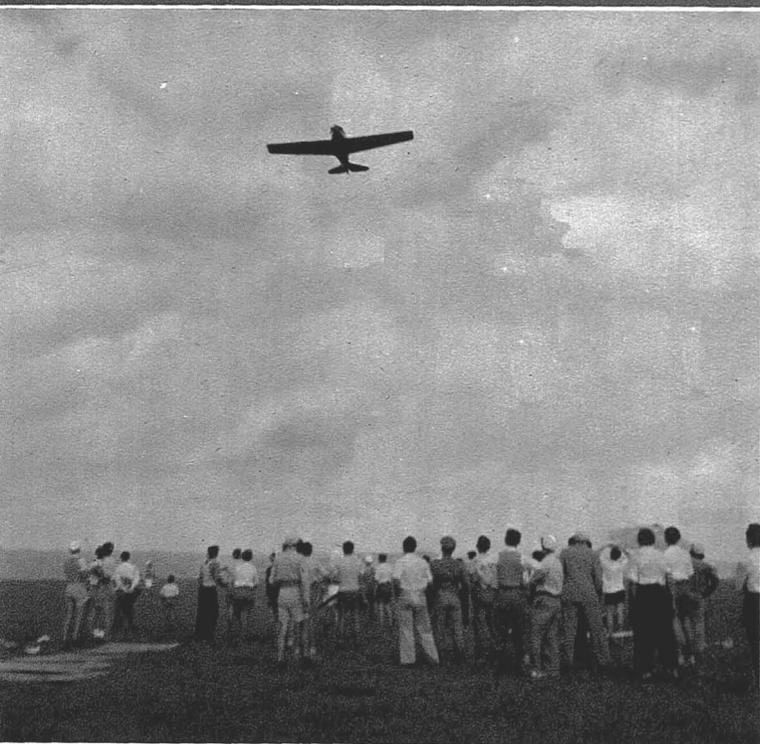


A Napoli è andata male questa volta. Gagliotta ha lanciato e il modello si arrampica pieno di buona volontà.

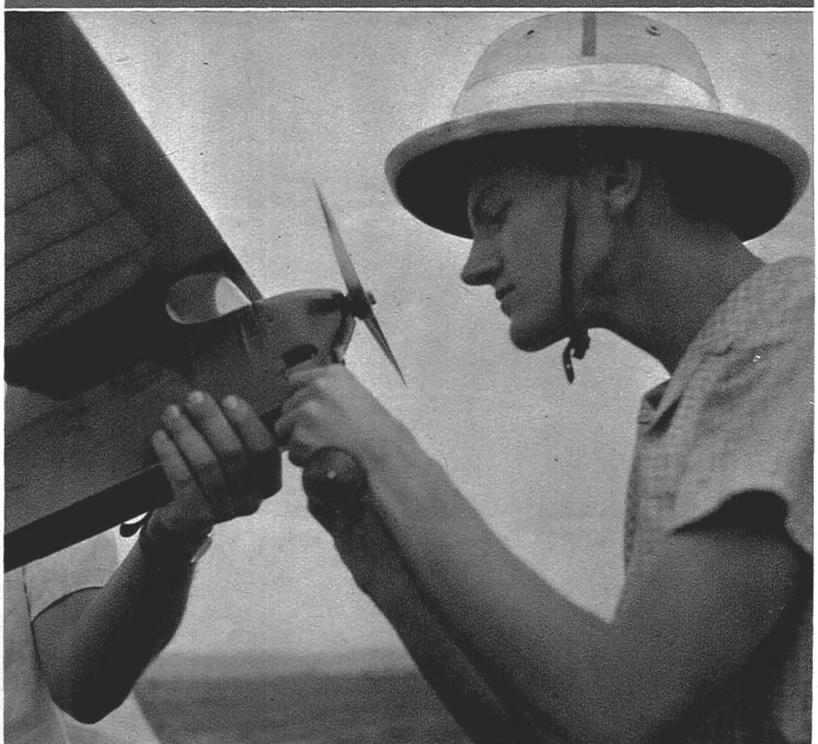
Da quanto abbiamo sin qui detto è facile comprendere che la « Nazionale di Velocità » non ci ha soddisfatto. Un solo aeromodellista è, secondo noi, da portare sugli scudi: Ninetto Ridenti, che ha fatto un bel doppietto vincendo le Categorie A e B con una velocità di gran lunga superiore a quella raggiunta dai motori di maggior cilindrata, della Categoria C.

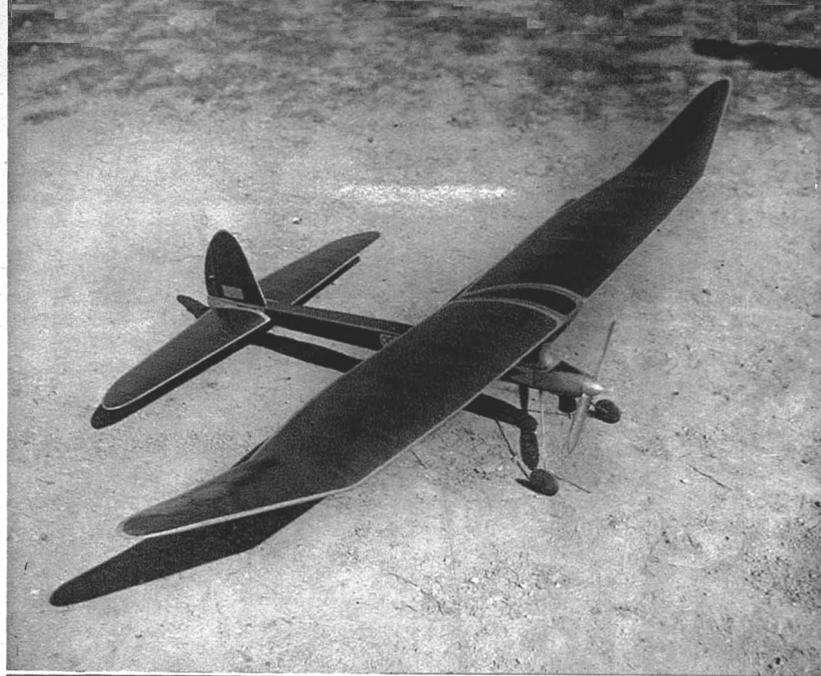
Se si dovesse in base alla gara di domenica 3 ottobre scegliere dei nominativi di nostri specialisti in

Questo ha volato benissimo: ha fatto lunghe evoluzioni sul campo e finalmente è scomparso alla vista con generale soddisfazione. Ma era un F.L.3



Ridenti dice due paroline affettuose al suo motore: se sarà buono, un giorno, gli regalerà il suo casco.





Un'altra vista del disgraziato modello di Berkeley finito miseramente in una buca.

ali, anche le più forti, chiudersi a libretto. Bisogna saper correggere le deviazioni del modello: dove siete, voi che eravate in ciò maestri, miei buoni Rodorigo e Bonora? Bisogna regolarsi con l'intensità del vento, poichè talvolta nelle giornate in cui l'atmosfera è eccessivamente mossa sul più bello della corsa occorre arrestarsi e finanche tornare indietro; ben lo sapevi tu, Pagnottelli, che ci facevi stare in trepidazione con la flessibile ala del tuo « Piuma Nera », flessibile ed esile, che non spezzasti mai in tante gare, e che portò il tuo « tre e cinquanta » alla vittoria nel Concorso del 1943 in cui meritatamente guadagnasti il titolo di Campione italiano per la prima volta posto in palio.

Ma queste, ed altre finezze come il rallentamento progressivo prima di eseguire lo sgancio, imparerete tutti voi, attuali veleggiatoristi, cui va il nostro elogio ed il nostro incitamento.

Gli elasticisti non hanno voluto essere da meno. Accanto ai modelli costruiti secondo l'ormai classico schema americano — salita a razzo, grande quota, lunga planata a caccia di termiche — abbiamo visto altri tipi che « vanno a bruchi », cioè a quota assai bassa, ma con una matassa capace di svolgersi in un tempo superiore ai tre minuti. Quale dei due tipi è da preferire? Non si può dare su ciò un giudizio in senso assoluto. Il modello che si avventa al cielo e raggiunge una grande quota ha una scarica potente e breve; il tempo di planata è lungo, e le termiche sono più facilmente reperibili. Senza termiche, in aria completamente calma, un modello di questa tecnica può durare in volo in media due minuti, raramente tocca i due minuti e mezzo. Il modello che non sale in quota ma se ne va basso basso, ha una matassa di scarsa sezione che permette un maggior numero di giri; la durata della scarica è più lunga e la planata assai corta. In condizioni meteorologiche normali il volo medio di un simile modello si aggira sui due minuti. Supponiamo ora di poter disporre di una matassa lunga il doppio della fusoliera (o press'a poco) è ovvio che il numero dei giri è raddoppiato; si arriva alla scarica di tre minuti di durata, e più ancora, a cui debbono essere aggiunti circa 30 secondi di planata o poco meno. Un simile modello gioca sul sicuro, sulla certezza dei suoi mezzi (tre minuti e più fra scarica e planata), e non è poi improbabile che a bassa quota, qualche « diffusa » la possa incontrare.

Un giusto punto d'incontro fra la prima e la seconda tecnica è l'ideale. Il pisano Cassola, che merita un elogio a parte per aver vinto il Campionato 1947 e quello di quest'anno, si avvale appunto di questa tecnica intermedia. Il suo modello ha una matassa lunghissima, giovandosi di un rinvio ad ingranaggi che si trova pochi millimetri avanti il bordo d'entrata dei piani di coda.



Sabaini pratica un'endovenosa ricostituente al suo modello; ma i risultati saranno scarsi ugualmente. Piero Frilici si dà da fare con un motore recalcitrante: quello del modello di Oliva di Viterbo.



Ed ecco il nostro bravo Chiarottini tutto felice quando c'era da mettere un timbro.



Buonissima la preparazione della generalità degli elasticisti, che hanno dato vita ad una gara brillante ed avvincente.

Il tempo, quanto mai favorevole nei primi tre giorni di gara, ha voluto ricordarci che oramai eravamo in autunno al quarto ed ultimo giorno in cui erano in scena i motomodelli. Peccato per lo spettacolo, che in parte è venuto a mancare. Quanto ai risultati tecnici, abbiamo potuto renderci conto delle grandi qualità di stabilità di questi apparecchietti, dalla salita meravigliosa e dalla planata da... commendatori. Hanno proprio, nell'aereo loro cammino, un incedere superbo, pieno di boriosa sicurezza.

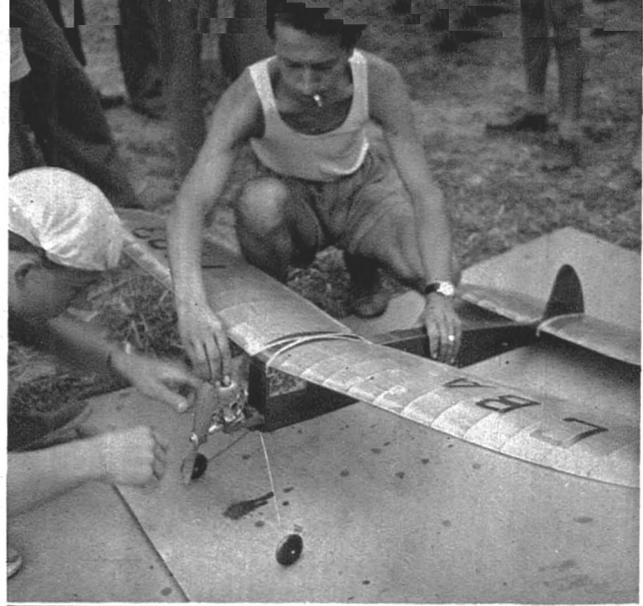
Scherzi a parte, quanta strada si è fatta dal 1940 sino ad oggi in questa Categoria! Otto motomodelli sono scomparsi alla vista, e precisamente quelli di Pisani, Kannerworff, Ventura, Demicheli, Anderle, Ridenti, Pecorari e un altro di Venezia. Solo quello di Ridenti non è stato rintracciato.

Gli altri sono stati ritrovati: quello di Kannerworff a sette chilometri dal punto di lancio; quelli di Pecorari, Pisani e Ventura a quattro chilometri; quello di Demicheli a venti; quello di Anderle (o meglio i relitti di esso) a ventisei. Detti modelli sono stati recuperati a cura della F.A.N.I.

Il modello di Pisani è scomparso durante un volo di prova ed è un vero peccato perchè ha impedito alla squadra di Pisa di battersi per la vittoria nella classifica per gruppi, cui poteva aspirare con le migliori prospettive, essendo in testa come punteggio al termine della seconda giornata, seguita dal C.A.R. di Roma e dalla Lega Nazionale di Monfalcone appaiate. Al termine delle gare il C.A.R. acquistava il primo posto, ed il titolo di Campione italiano, seguito da Monfalcone; terza era Genova, fra la sorpresa degli stessi componenti di quella squadra che, del resto, non è stata troppo fortunata.

Finite le gare ha avuto luogo la cerimonia della premiazione, che è stata presenziata dal generale Lalatta in rappresentanza del Sottosegretario dell'Aeronautica, dall'Eccellenza De Cesare Commissario Straordinario per il Turismo, dall'ing. Serafini Vice-Presidente dell'Aero Club d'Italia, e da altre personalità aeronautiche.

Sono stati distribuiti ai vincitori premi per l'importo di 200.000 lire offerti dall'Aero Club d'Italia; un Trofeo biennale dell'Ente Turismo, una Coppa pure biennale dell'Aero Club di Roma, nonchè medaglie offerte dai predetti Enti e abbonamenti annuali messi



Florindo Nepoti di Bologna non molla nè la gara nè la cieca; finirà dodicesimo.

a disposizione della rivista «L'Ala».

Hanno pronunciato brevi parole di circostanza il Vice-Presidente dell'Aero Club d'Italia, il Presidente della Federazione Aeromodellistica Italiana e il Presidente dell'Aero Club di Roma, colonnello Giuliani. Il generale Lalatta ha porto poi il saluto della Aeronautica Italiana agli aeromodellisti, ed ha affermato il vivo desiderio delle più alte autorità aeronautiche di venire incontro alle necessità dell'aeromodellismo e del volo a vela.

E' seguito un simpatico rinfresco, cui hanno partecipato gli intervenuti. E quella del rinfresco è stata davvero una buona idea, per creare il clima di cordiale simpatia e di generale buonumore prima degli addii e delle partenze per rientrare alle varie sedi. E' una tradizione che è stata ripresa, e che sarà bene perpetuare.

Abbiamo fiducia che il 1949 veda moltiplicarsi l'attività italiana, e sia foriero di una ripresa di contatti con gli aeromodellisti esteri, anche perchè nel 1950 — l'Anno Santo — chissà che non si possa organizzare la Coppa Wakefield a Roma! Basterebbe vincere quest'anno in Inghilterra. L'impresa è difficile, lo sappiamo, quasi impossibile; ma... *nihil difficile volenti*. Chissà che non riesca il colpo gobbo!

Per il prestigio dell'aeromodellismo italiano, per la vostra personale soddisfazione, elasticisti, all'opera! Non c'è tempo da perdere!

ANDREA ALASSI

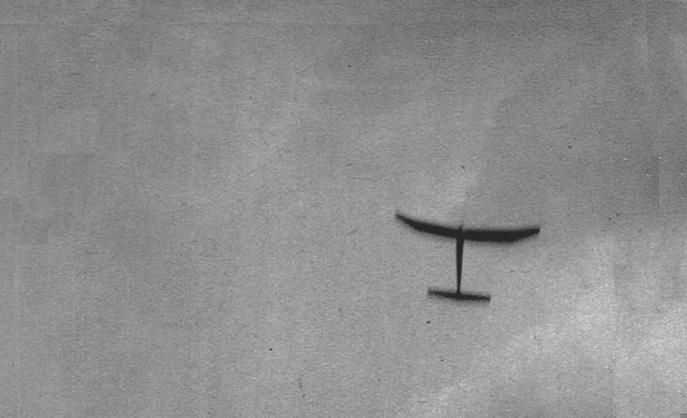
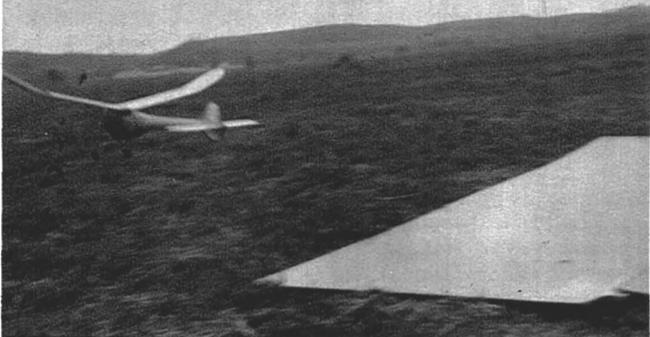
Tira un vento dannato. Guardate la manica della tenda del G.A.L. di Legnano e dell'Aero Club di Busto Arsizio. Più indietro c'è il trasporto della pista che non aveva pace e avanti il modello di Anderle di Cervignano.





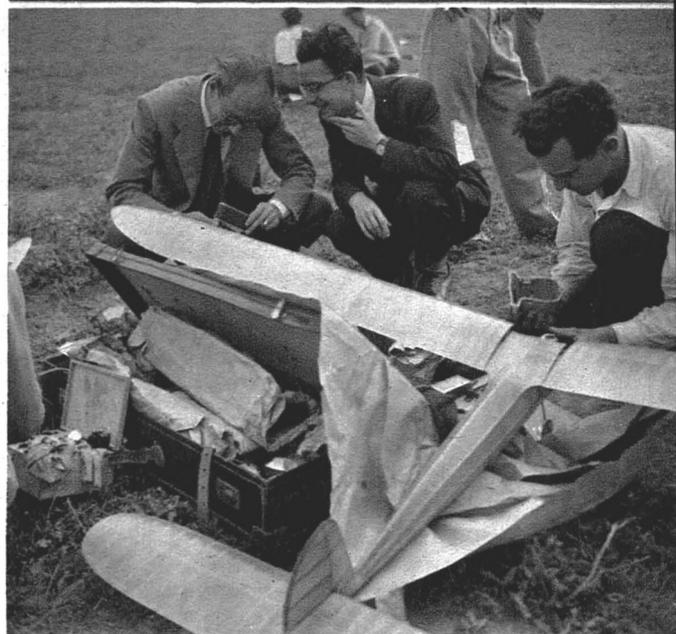
I milanesi non mollano: il vento incolla le camicette alle spalle e scarduffa i capelli, ma loro lanciano lo stesso. O la va... o la spacca... e credo che la spaccherà.

Pecorari è schizzato via raso terra, ma salirà poco dopo e farà stare in ansia quelli di Roma.



Questo va a cercar l'acqua. Chi è quel proprietario che l'ha mandato via senza ombrello?

Clerici alle prese con la Leica, Sabaini con il motore del suo modello; e Travagli se la ride.



INTERVISTA ^{CON} UN CAMPIONE

Anche i campioni vanno a caccia di fotografi; e non c'è niente di male. Non è detto che debbano essere animati da spirito di vanità o che sperino in qualche contatto cinematografico; possono benissimo pensare di fare una cospicua raccolta per mostrarla poi ai paragoletti e, in seguito, ai nipotini, commentando con voce tremula e tuttavia orgogliosa: «Guardate qui, questo con il casco è il vostro nonno... quando vinse gli Americani e gli Australiani nella celebre battaglia aeromodellistica di Canne... C'era anche Garibaldi presente e lo decorò con medaglia d'oro... e il modello stette in aria non so più se due o tre giorni... la gente veniva di lontano... eh, quelli erano tempi!... Volete mettere l'aeromodellismo di adesso con quello di allora?... Oggi tutte stupidate: motorini atomici propulsori a raggi cosmici... Allora sì!...».

E così via. Beh, dicevamo che, andando anche i campioni a caccia di fotografie, era naturale che Ninetto Ridenti suonasse un bel giorno alla porta di casa mia. Entrò al completo, con la bazza lunga, il naso lungo, gli orecchi lunghi, i capelli lunghi; ma non aveva il casco. Aveva però un amico. Ninetto si gettò bramoso sulle fotografie del suo modello e fu subito conquistato dalla scia di fumo che il suo U-Control lasciava sulla pista del Foro Italico.

— Che fumaccio! — andava ripetendo — che fumaccio!... — ed era orgogliosissimo. Rufolò per un po' tra le altre foto, poi si schiaffò le sue in tasca e si alzò per andarsene.

— Un momento! — feci io arraffando carta e matita: — Una intervista in piena regola ora non te la leva nessuno! Nemmeno il Presidente della F.A.N.I.!

Ninetto Ridenti si accomodò di nuovo sulla sedia, gongolando dentro di sé. Lo giuro! Scommetto che rapidissimi pensieri gli solcarono le meningi. Intervista! Divi del cinema, personalità politiche, uomini di governo!... Il sole splendeva alto sulla terrazza, gli uccelletti volazzavano beati, la cupola azzurra del cielo sembrava proteggerci maternamente; alle nostre spalle, un oleandro fruscava carezzevole al bacio del vento... Ridenti navigava su morbide nuvole candide. Ma io lo trassi bruscamente alla dura responsabilità di dover rispondere alle mie sudbole domande.

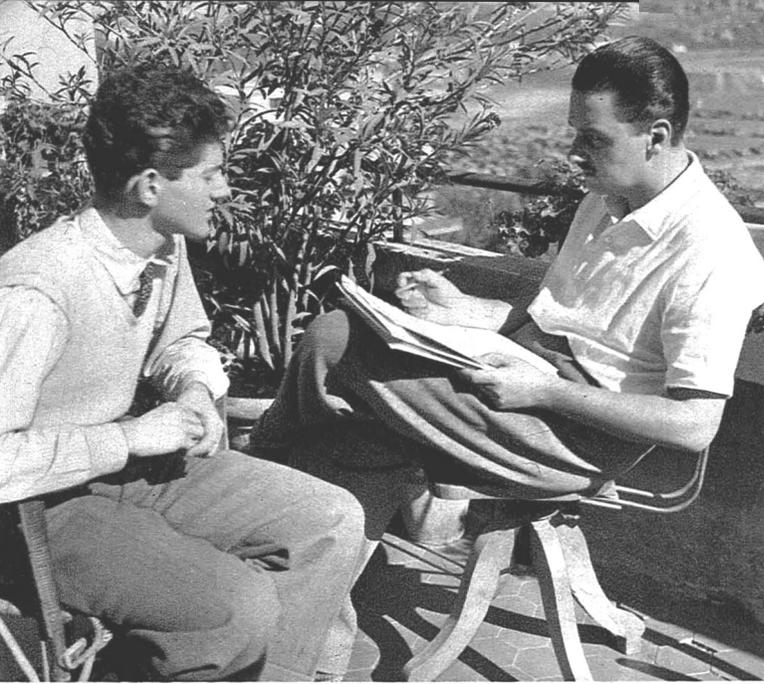
— In alcuni ambienti ho sentito dire che nelle gare di U-Control il valore di costruttore di un aeromodellista ha poca importanza in quanto una qualsiasi tavoletta di legno, collegata con un motore potente, può dare risultati emozionanti e comunque volare...

Ninetto si agitò visibilmente sulla sedia. Era scandalizzato.

— No, questo non è vero assolutamente. Sarebbe vero se il modello venisse «tirato», cioè fatto ruotare da chi ne impugna i cavi. In tal caso si può far volare un sasso. Nelle gare di U-Control, infatti, è severamente proibito esercitare una qualsiasi trazione sul modello. Sono anzi impaziente che il regolamento F.A.N.I. adotti la cosiddetta «forchetta», che permette di appoggiare il polso eliminando così ogni possibilità di trucco che qualcuno si ostina a voler vedere ad ogni costo nelle gare che vinco.

— E per quale motivo la F.A.N.I. non ha adottato ancora la forchetta?

— Non so... del resto è questa la prima gara in cui viene adottato il carrello sganciabile, cioè il carrozzi.



Ridenti nella morsa di Guerri: non sfuggirà all'intervista!

no... Si vede che va per gradi... — Ma a Ridenti sta a cuore il primo argomento perchè lo riprende con foga: — Vede, per esempio, nelle categorie elastico conta molto la fortuna: una bella termica, un momento propizio della giornata od altro; negli U-Control, invece, chi è il migliore vince: bisogna avere un motore perfetto che renda tutto il possibile e bisogna saperlo mettere a punto. Io, i miei, li ho fatti girare per ore per provarli e studiarne la massima efficienza. Bisogna costruire un modello con tutti gli accorgimenti necessari e bisogna, in ultimo, rifinirlo minuziosamente. E' la rifinitura che, secondo me, aggiunge qualche chilometro. Una superficie speculare, perfettamente tirata, influisce moltissimo...

Interrompo la foga oratoria di Ridenti per chiedergli se, allora, fosse proprio già sicuro in partenza di vincere.

— Beh, io ero soddisfatto dei miei modelli e sapevo che potevo contarci perchè in prova avevo raggiunto la velocità di 203 chilometri con quello da 6...

— E quali erano i concorrenti più temibili per te?...

Ridenti pensa un momento prima di rispondere: — Beh... Canestrelli di Napoli e Garlato di Venezia, con il « Mac Coy 29 ».

Io incalzo senza dargli respiro:

— E ritieni che, al punto in cui siamo in questo campo, si possa guardare un po' più da vicino l'attività americana?... Nelle loro gare si parla di velocità superiori ai 200...

Ninetto Ridenti si mostra un po' scettico.

— Secondo la mia esperienza i motori americani non sono poi quel miracolo che si dice ed io resto fedele al mio Diesel. Forse la grande potenza di quelli dipende dal fatto che, per i tre o quattro campioni « u-controllisti » vengano costruiti motori speciali e vengono inoltre usate miscele che non è possibile adottare in Italia. Infatti da noi non si può assolutamente avere nè il nitrometano nè il nitropropano nè quegli altri miscugli che costituiscono quasi un segreto di ogni Casa o di ogni campione americano. Comunque è fuori dubbio che i modelli telecomandati in Italia hanno avuto uno sviluppo notevolissimo e io credo che già ora potremmo degnamente figurare in competizioni internazionali.

— Saresti dunque del parere di incrementare ancora questa attività?...

— Certamente; con una precauzione però, che sarebbe anche di sollievo per il modellista: bisognerebbe che il pubblico venisse tenuto a grande distanza, in modo da rendere impossibile una disgrazia in caso di rottura dei cavi... Lei pensa cosa vorrebbe dire un modello scaraventato in testa a qualcuno a 180 l'ora?... Il morto ci scapperebbe senz'altro...

Condivido anche io questa apprensione di Ridenti e

so infatti che per l'avvenire la F.A.N.I. penserà di adottare misure di sicurezza superiori a quelle già in atto.

— E dell'aeromodellismo a reazione cosa ne pensi? In America sono già in vendita da qualche tempo i propulsori...

— Ecco, in questo caso, penso effettivamente che finisca la bravura dell'aeromodellista, il quale non ha più neppure da studiare il rapporto motore-elica, ma deve soltanto preoccuparsi di dare una forma quanto più aerodinamica possibile al suo modello che, di solito, non ha il propulsore in fusoliera...

— E tu non pensi di darti alla reazione?...

Ninetto mi guarda per storto: sospetta forse una botta politica: la sua mente corre velocissima a indagini di partito, a polizie segrete, ad affiliati di sette misteriose e a tranelli in cui vengono fatti cadere giovinetti ingenui e inesperti. Lo rassicuro, e il sangue torna a fluire nelle sue vene. Dice che lui è antireazionario.

— Mi darò invece all'acrobazia. E' molto più spettacolare e serve di più ai fini della propaganda dell'aeromodellismo e non ha bisogno dei motori superpotenti, noiosi a mettere a punto e a far partire.

— E cosa è stato fatto in Italia in questo campo?

— Beh, che io sappia, ben poco... Feci un modello per il Palazzo dello Sport di Milano che divertì molto la gente ma che di acrobatico non effettuò che qualche looping discutibilissimo. Gottarelli e Pelegi hanno fatto qualcosa...

— E pensi che una simile categoria potrebbe figurare in un Concorso Nazionale?...

— Certamente! Anzi sarebbe interessantissima ed aggiungo che se ne sente la mancanza, appunto per quella maggior diffusione dell'aeromodellismo di cui ho già detto... Il pubblico, la folla non iniziata, non capisce niente degli U-Control e rischia di far capitare qualche guaio...

Approvo ed aggiungo che, appunto in occasione del Concorso Nazionale, sentivo partire dal pubblico osservazioni e domande da far aggirare la pelle ad un aeromodellista.

— E l'elastico l'hai abbandonato?...

— Per ora sì... non mi soddisfano troppo le matasse; comunque parteciperò senz'altro alle eliminatorie per la Wakefield del '49...

— E in merito al risultato del Concorso Nazionale che dici?...

— Sono contento che la squadra romana si sia piazzata prima, grazie al veleggiatore di Faiola, all'elastico di Lustrati e anche per il mio motomodello miseramente sparito. Ancora una volta le termiche hanno influito sull'andamento della gara, però finalmente, si è visto un modello scomparso alla vista nel primo lancio dopo 8 minuti (precisamente quello di Demicheli di Genova) piazzarsi meritatamente al quinto posto, grazie al sistema di classificazione che ritengo giusto. Con altri regolamenti sarebbe finito o primo o ultimo. Sarebbe forse desiderabile un maggior controllo tecnico sul campo... Comunque posso considerarmi soddisfatto di tutto e sono particolarmente contento di aver vinto la categoria degli U-Control perchè questo fatto è la migliore risposta a un articolo apparso sull'« Ala » sotto il titolo « Tragicommedia a Forte dei Marmi » in cui venivo attaccato a fondo...

— Stop, ragazzo mio... — Tronco il flusso di parole che Ninetto Ridenti sta per rovesciare su di me: — Sappi che la prima legge della nostra pubblicazione è « niente polemiche! ».

Il campione si alza in piedi evidentemente confuso; peccato! Ci sarebbe stata così bene una puntatina contro quelli!... Ma l'intervista è inesorabilmente chiusa, e, insomma, è riuscita abbastanza soddisfacente. Non è mancata neppure l'inevitabile fotografia che il mio ineffabile fratello ha voluto spararci a bruciapelo. Ridenti si porta via la sua bazza, il suo naso, le sue orecchie, il suo amico e le mie foto e si accinge a scendere a cuor leggero i sette piani di scale che mi dividono dalla crosta terrestre.

NOTIZIE

Risultati della Coppa Wakefield 1948

La Coppa Wakefield, che ha avuto luogo in Akron (Ohio, U.S.A.) il 27 agosto 1948, è stata vinta da Roy Chesterton della squadra inglese, con una durata media, per tre voli, di 6'27"3/10. Al secondo posto si è classificato B. Marsh, della Nuova Zelanda il cui modello è stato fatto volare da Curph di Chicago (Illinois). Robert Holland campione nazionale americano, di Sunland (Cal.) si è piazzato al terzo posto. Alla gara hanno partecipato sei squadre complete dell'Inghilterra, del Canada e degli Stati Uniti. Inoltre hanno concorso quattro membri della squadra belga. Rappresentanti americani hanno fatto volare i modelli della Nuova Zelanda, Australia e del 5° concorrente belga. L'Inghilterra ha così vinto la Coppa Wakefield 1948 e pertanto le gare finali avranno luogo in Inghilterra nel 1949.

Diamo i tempi dei primi classificati:

Roy Chesterton (Ingh.) 4'46"5/10
6'2"4/10 8'32"9/10 6'27"3/10 - Marsh (N. Zel.) 2'58"2/10 12'11"2/10 2'28" e 3/10 5'52"5/10 - Holland (U.S.A.) 2'3"2/10 6'34"3/10 4'51"5/10 4'29"7/10 - Coryell (U.S.A.) 3'8" 7'37"2/10 1'42"8/10 4'16" - Milligan (Can.) 1'12"3/10 8'48"4/10 1'16"6/10 3'45" e 8/10 - Copland (Ingh.) 4'9"3/10 3'8" e 3/10 2'31"9/10 3'16"5/10 - Cahill (U.S.A.) 1'48"5/10 7'44"9/10 3'10"9/10 - Lipples (Belgio) 1'57"1/10 5'22"1/10 1'45"8/10 3'1"7/10 - Van Hemeirijk (Belgio.) 1'3"4/10 7'9/10 0'13"4/10 2'45"9/10 - Bunton (U.S.A.) 1'24"9/10 1'33" 5'14"2/10 2'44" - Pregailien (Belgio) - Joostens (Belgio) - Korda (U.S.A.).

seguono altri 18 concorrenti.

Guardiamo al 1949

Nel nostro « Commento » all'XI Concorso Nazionale Modelli Volanti abbiamo espresso la fiducia che nel 1949 l'attività italiana di modellismo si moltiplichi. In realtà il panorama sportivo dell'anno 1948 non è stato molto brillante, se si eccettua il Concorso Nazionale; l'Attività, quella con l'A maiuscolo, si compendia in fondo tutta in questo XI Concorso. Ma per il 1949 molte cose bollono nel pentolino federale (si tratta purtroppo di un pentolino molto piccolo...).

Anzitutto deve aver luogo nell'inverno una gara nazionale per modelli da sala il cui interesse è evidente, e che occorrerebbe incoraggiare sempre di più; seguirà in primavera una gara nazionale di modelli telecomandati e forse, in coincidenza, una gara internazionale per motomodelli in volo libero.

Si avranno le selezioni per la Coppa Wakefield, e successivamente la partecipazione alla stessa che, nel 1949 com'è noto, si disputerà in Inghilterra. Poi si farà il XII Concorso Nazionale, con sede da destinarsi opportunamente.

Questo naturalmente senza pregiudizio delle gare regionali e provinciali, che auspichiamo sempre più numerose e fattive, in quanto rappresentano il vivaio dal quale le gare nazionali prendono spunto e vigore.

Non c'è male davvero. Ma perché la F.A.N.I. possa essere in grado di svolgere questo programma occorre che le autorità competenti vengano

incontro alle necessità degli aeromodellisti, e occorre pure che questi ultimi facciano dal canto loro un ulte-

riore sacrificio finanziario a favore delle casse federali... Ma speriamo bene! Ed abbiamo fiducia nel 1949.

Costruttori di modelli in Italia

Queste note vogliono costituire un « censimento » di tutti coloro, Enti, scuole, associazioni, gruppi, produttori, negozianti e semplici privati, che dedicano in tutto od in parte la loro attività alla costruzione di modelli. In questi elenchi le segnalazioni sono gratuite, e saranno costantemente aggiornate attraverso delle « varianti » che potranno suggerirci i nostri stessi lettori, soprattutto in relazione all'esattezza di quanto da noi pubblicato. La Direzione de IL MODELLO non assume responsabilità circa

l'importanza e la maturità dei costruttori segnalati, il presente « censimento » servendo soprattutto a far conoscere fra loro e ravvicinare tutti coloro che si occupano di modellismo, senza alcuna intenzione di confronto o graduatoria. La suddivisione che è stata fatta ha lo scopo di armonizzarsi con le varie parti della nostra pubblicazione. Il complesso delle segnalazioni verrà ripetuto per ogni volume, costituendo una specie di Annuario dei costruttori e commercianti di modelli in Italia.

A) MODELLI VOLANTI

1) Gruppi aeromodellistici:

- Ancona: Gruppo Aeromodellistico Anconitano, pr. P. Morelli, corso Stamira, 14 - Ancona.
- Bari: Centro Aeromodellistico Barese, pr. Franco Schino, via. G. Bozzi, 39 - Bari.
- Bologna: Associazione Aeromodellistica Bolognese, via Rizzoli, 7 - Bologna.
Centro Bolognese Aeromodellismo pr. Sergio Pennesi, via dei Foscherari, 5 - Bologna.
- Busto Arsizio: Gruppo Aeromodellismo Bustese, via Goito, 14a, Busto Arsizio (Varese).
- Castelleone: Unione Aeromodellisti Castelleone, pr. Sergio Riva, via Cantarane, 3 - Castelleone (Cremona).

- Como: Gruppo Aeromodellistico Comasco, viale Massenzio Masia, 8 - Como.
- Cremona: Gruppo Aeromodellistico Cremonese, Albergo S. Giorgio - Cremona.
- Genova: Gruppo Aeromodellisti Aero Club, via XXV Aprile 4/3, Genova.
- Lecce: Gruppo Aeromodellisti Aero Club, corso Vitt. Emanuele, 46/48 - Lecce.
- Legnano: Gruppo Aeromodellisti Legnanesi, via Rossini, 16 (Casa Riva), - Legnano (Milano).
- Milano: Centro Aeromodellistico Milanese, via Conservatorio, 9 - Milano.
Centro Sportivo Italiano, Sez. Aeromodellistica, via S. Antonio, 5 - Milano.

Negoziò specializzato per:

TRENINI ELETTRICI
MODELLI DI NAVI
COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

EMPORIUM

GIOCATTOLI
SCIENTIFICI
ED ISTRUTTIVI

MILANO - VIA S. SPIRITO, 5 - TEL. 71.872

- Napoli: C.U.S., pr. Canestrelli, via Salute, 148 - Napoli.
 - Palermo: Gruppo Aeromodellisti Aero Club, piazza S. Oliva, 46 - Palermo.
 - Pesaro: Centro Sportivo Italiano, Sez. Aeromodellistica, via Rossini 11b, - Pesaro.
 - Pisa: Gruppo Aeromodellisti Aero Club, via S. Lorenzo, 15 - Pisa.
 - Roma: Centro Aeromodellistico Romano, via Cesare Beccaria, 25 - Roma.
 - Sanremo: Gruppo Aeromodellistico « Nembo », presso M. Locatelli, via Pallavicini, 3 - Sanremo (Imperia).
 - Taranto: Gruppo Aeromodellistico Jonico, pr. A. Duma, C.so Umberto, 129 - Taranto.
 - Torino: Aeromodellisti Società Sportiva Torinese, pr. Carlo Corsetti, via dei Miille, 18 - Torino. Aeromodellisti Gruppo Ogni Sport, via Don Minzoni, 8 - Torino. Squadra Aeropiacola (S. A. T.), corso Peschiera, 252 - Torino.
 - Treviso: Gruppo Aeromodellistico « Uragano », via Barberia, 8 - Treviso.
 - Trieste: Associazione Sportiva « Edera », via delle Zudecche, 1 - Trieste.
 - Venezia: Gruppo Aeromodellistico di Venezia, pr. G. Scocco, S. Croce, 1217 - Venezia.
- 2) Ditte di materiali e aeromodelli:
- Milano: Movo Modelli Volanti, via S. Spirito, 14 - Milano.
 - Roma: Aeromodelli, piazza Salerno, 8 - Roma.
 - Aviomimima S. A., via S. Basilio, 50 - Roma.
 - Torino: Aeropiacola, c.so Peschie-

ANTICIPAZIONI

I primi numeri del periodico che stiamo preparando conterranno una quantità di materiali nuovi ed interessanti per i costruttori. Fra ciò che è già pronto spogliamo le seguenti anticipazioni:

- Ninetto Ridenti: il modello campione della categoria B (con tavole costruttive)
- Willy Goepferich: un modello di dirigibile volante (con due tavole triple)
- Silvar: La mostra internazionale di ingegneria modellistica di Londra
- Novimodel: un modello da regata (con due tavole triple)
- La "Studebaker 1948" costruita in scala (con due tavole)
- I torchi da stampa di Bruno Riccobon alla Mostra dell'Arte Grafica di Milano
- Il "Navion" da turismo (con due tavole)
- Modello in scala dell'Alfa-corsa, auto dei campioni (con due tavole doppie)
- 1948: un centenario per modelli volanti
- La costruzione dei modelli nella vita moderna
- Il "Breda-Zappala 314" (con tavola costruttiva)

- ra, 252 - Torino.
 - Trieste: La Poliregionale, via Coroneo, 14 - Trieste.
- 3) Aeromodellisti singoli:
- Castrovillari: Angelo Annicchino, Castrovillari (Cosenza).
 - Cassino Torinese: Lorenzo Moncalvo, via Vitt. Veneto, 24 - Cassino Torinese (Torino).
 - Gavirate: Ettore Bizzozzero, corso XXV Aprile, 15 - Gavirate (Varese).
 - Milano: Elio Cattaneo, corso Genova, 29 - Milano. Ugo Mancinelli, via Bobbio, 2 - Milano. Pierluigi Raggi, via Paolo Frisi, 11 - Milano. Carlo Saudella, viale Coni Zugna 52 - Milano.
 - Taranto: Salvatore Ascanio (pr. Ferrucci), via Princ. Amedeo, 167 - Taranto.

B) MODELLI NAVALI

- 1) Associazione modellistica:
- Genova: Associazione Modellistica Marinara Italiana, Pres. L. Carnelli, piazza Portello, 6 - Genova.
 - Milano: Navimodel, Associazione Modellistica Navale, via S. Maria Segreta, 9 - Milano.
 - Venezia: Associazione Modellistica Navale Veneta, segr. G. Cadamuro-Morgante, S. Felice, 3666 - Venezia.

C) MODELLI AUTOMOBILISTICI

D) MODELLI FERROVIARI

E) MODELLI VARI

NOTA: preghiamo vivamente tutti i modellisti italiani di volerci segnalare le variazioni da apportare a questo elenco, e tutti i nuovi nominativi che possa interessare inserirvi. Spedire la corrispondenza a « Direzione de IL MODELLO, Edizioni ESSE, Casella Postale 515, Milano-Centro ».

I nostri concorsi

Presto troverete nelle edicole la nostra rivista, **IL MODELLO**, il cui carattere è stato illustrato in altra parte del presente fascicolo. Sul suo primo fascicolo verranno lanciati alcuni concorsi, dei quali qui vi diamo una primizia. Infatti quello che più immediatamente può interessare i nostri lettori è il **CONCORSO FOTOGRAFICO**, il cui bando è il seguente:

La passione per i modelli non può mancare di essere affiancata e collegata a quella di ben rappresentare i modelli stessi; ma fra i modellisti italiani la bella riproduzione dei modelli non è molto curata.

Il nostro **CONCORSO** ha lo scopo di promuovere e suscitare una simile attività, e per questo apre una **COMPETIZIONE ARTISTICA** fra i nostri lettori per la rappresentazione dei modelli.

La competizione avrà due aspetti:

- a) rappresentazione artistica dei modelli;
- b) rappresentazione tecnica dei modelli.

Nel primo gruppo intendiamo riunire tutte le composizioni di carattere artistico intese a valorizzare la bellezza di un modello, e che per questo si valgano di tutti i mezzi a disposizione — disegno, pittura, ma specialmente **fotografia**; infatti noi cerchiamo di far produrre dagli stes-

si modellisti delle belle fotografie che, opportunamente studiate come soggetto e composizione, eseguite in forma diretta o per montaggio diano una veramente bella rappresentazione del modello.

Nel secondo gruppo intendiamo invece riunire le fotografie — perchè in questo caso le altre rappresentazioni assumono un carattere secondario — di particolari tecnici, ed ancor più le serie fotografiche che dimostrino le successive fasi di realizzazione di un modello, di un impianto, di un complesso qualsiasi attinente ai nostri argomenti modellistici.

I due **CONCORSI** sono aperti fin da ora. I premi per i due gruppi sono tre per gruppo (primo, secondo, terzo) e le loro entità e consistenza sarà pubblicata su **IL MODELLO** insieme al regolamento del **CONCORSO** stesso.

I materiali non premiati, ma il cui soggetto è ritenuto dalla Direzione del periodico suscettibile di interesse per la pubblicazione, verrà retribuito a pubblicazione avvenuta nella misura della normale collaborazione, mentre i soggetti premiati verranno pubblicati con particolare rilievo.

Al precedente **CONCORSO** farà riscontro un'altra gara impostata sulle **REALIZZAZIONI DA « IL MODEL-**

LO », fra tutti coloro che costruiranno modelli dei quali il nostro periodico ha pubblicato i piani ed i disegni costruttivi.

Il **CONCORSO DELLE REALIZZAZIONI** è impostato sul numero e la qualità delle realizzazioni fatte, e per questo si divide in due classi, precisamente: la prima **quantitativa**, alla quale possono partecipare distintamente i modellisti come persone, o i Gruppi e le associazioni modellistiche come società, nella quale un complesso di sei premi (tre per i concorrenti singoli e tre per i concorrenti a gruppi) verrà assegnato a coloro che avranno realizzato il **maggior numero** di modelli illustrati dalla nostra Rivista, senza riguardo al tipo dei modelli stessi (volanti o no, natanti, di superficie, ecc.); naturalmente ogni concorrente deve **documentare** esaurientemente ed in modo inoppugnabile le sue realizzazioni, mettendosi in grado di dimostrare in ogni momento che la realizzazione è dovuta alla sua attività, e non ad altri; la seconda **qualitativa** nella quale un gruppo di **tre premi** verrà distribuito ai modelli meglio costruiti e meglio funzionanti realizzati su nostri disegni.

Anche il regolamento di questo **CONCORSO** verrà precisato per esteso nel primo numero de **IL MODELLO** che uscirà prossimamente nelle edicole: non ve lo fate sfuggire, se avete intenzione di concorrere.

Due vittorie che confermano la qualità di un prodotto

II.° CONCORSO INTERNAZIONALE DI MOTOMODELLI "GRAND PRIX DE GENEVE"

Ginevra 26 Settembre 1948

volo libero
categoria unica

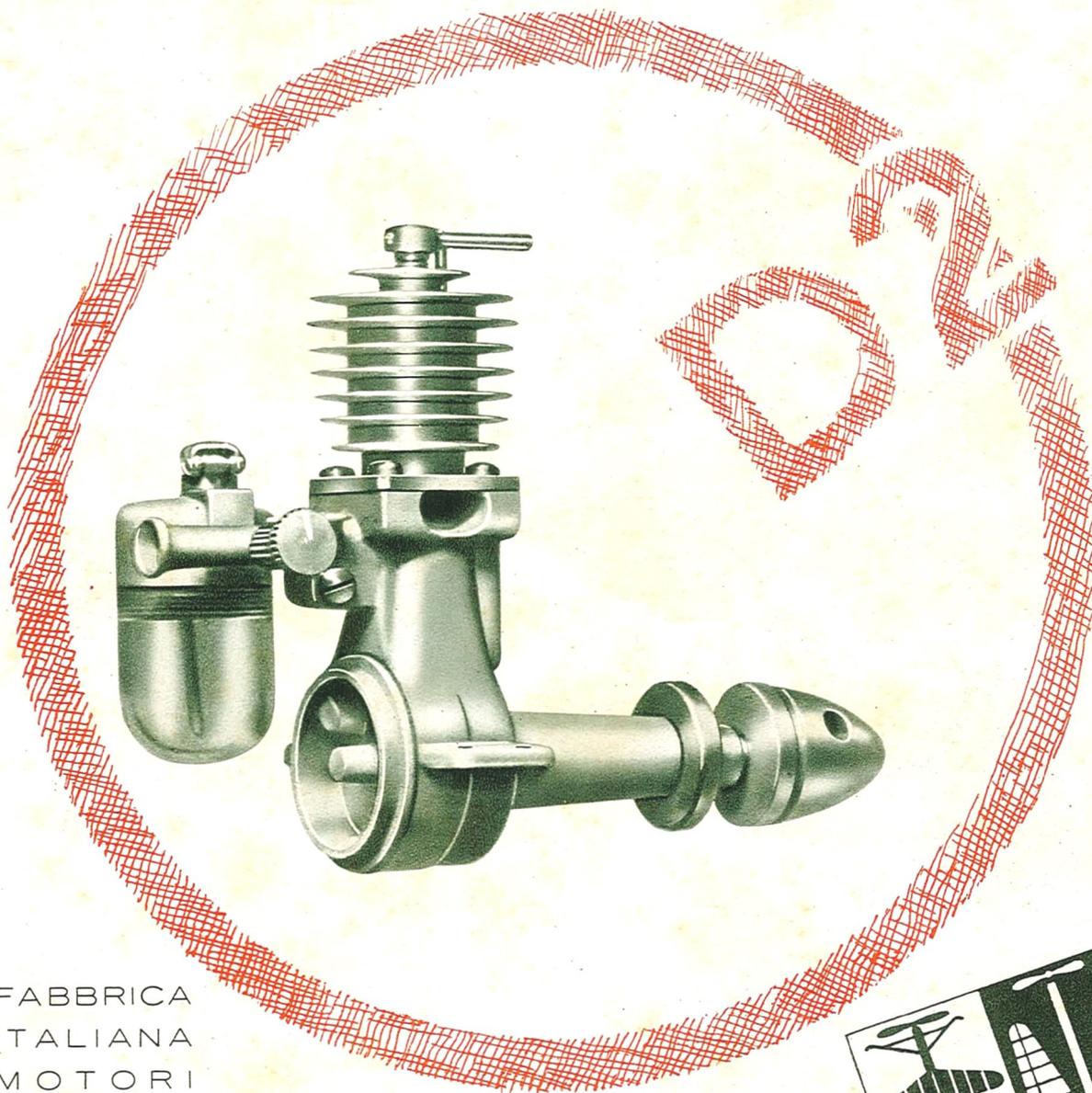
1° Assoluto **PATRUCCO** con motore **MOVO D. 2**

II.° CONCORSO INTERNAZIONALE DI MODELLI VOLANTI

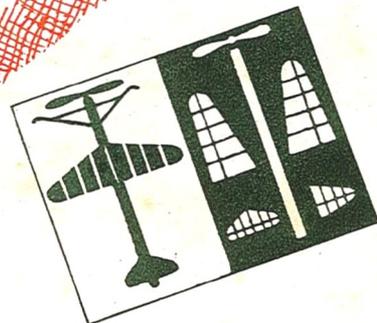
Roma 6 Ottobre 1948

volo libero categoria
motomodelli

1° Assoluto **ANDREI** con motore **MOVO D. 2**



FABBRICA
ITALIANA
MOTORI
"MOVO",
MILANO - Via S. Spirito 14



MOVO

*Il nome che ha affermato
l'aeromodellismo italiano
in campo internazionale*