

MODEL LISMO



29

Anno VI° - GENNAIO 1950 - Lire 200

Frank K.

LEONARDI

Laboratorio Meccanico di precisione
ROMA - Circonvallazione Casilina, 8
Telefono 768707

FRIZIONI CENTRIFUGHE complete di volano, per motori da 3-6-10 cc, rispettivamente L. 800 - 1200 - 1400
VOLANI in bronzo godronati peso gr. 200-350-400, rispettivamente al prezzo di L. 400 - 500 - 600
ASSI IN ACCIAIO rettificati diam. mm. 5-10, lunghezza cm. 50, cad. al prezzo di L. 100 - 200 - 250 - 300 - 350 - 400
SNODI CARDANICI in acciaio cementato per automodelli e motoscafi, al prezzo di L. 800
SNODI A SFERA in acciaio cementato come sopra L. 600
SUPPORTI PER ELICHE in bronzo per motoscafi L. 350
ELICHE TRIPALE fuse in alluminio e rifinite, sinistre, diam. mm. 40-50-70, rispettivamente L. 400 - 500 - 600
ELICHE BIPALE in alluminio tipo americano sinistre diam. 40, 45, 50, 55, 58, 68, 70 rispettt. L. 400 - 400 - 450 - 500 - 550 - 600 - 600
ELICHE DESTRE bipale diam. 70, tripale diam. 40.
Per le informazioni aggiungere lire 30 in francobolli.
Indirizzare i vaglia a ROMA 60.

ING. A. SIRIATI

OFFICINA MODELLI DI NAVI E MACCHINE

SESTRI LEVANTE

SI FORNISCONO: *Attrezzature complete e parti staccate per modelli di navi a vela e a vapore.*

Ancore - Argani - Verricelli - Eliche - Bitte - Passacavi
Ruote timone - Fanali di via, ecc. in metallo.

PREVENTIVI E PREZZI A RICHIESTA

È uscito il primo numero di

Ferrovie

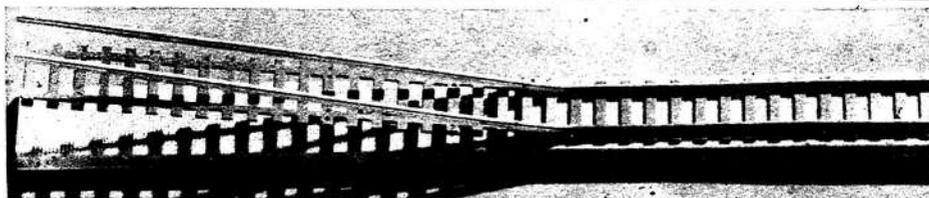
Rivista tecnica di modellismo ferroviario con articoli divulgativi sulle ferrovie reali

L'unica Rivista del genere in Italia

36 pagine illustratissime - Una copia L. 250

Chiedetela nella edicole o direttamente alle: Messaggerie Nazionali - Via dei Lucchesi 25 ROMA

Rotola trafilata -
Traversine binario
- Massiccata



MD	-	Massiccata dritta da cm. 60 circa	-	ogni pezzo	.....	L. 80
M 76	-	Massiccata curva diametro 76 cm.	-	ogni pezzo da 1/8 di circonferenza	.....	L. 80
M 90	-	Massiccata curva diametro 90 cm.	-	ogni pezzo	.....	L. 90
M 104	-	Massiccata curva diametro 104 cm.	-	ogni pezzo	.....	L. 95
M 118	-	Massiccata curva diametro 118 cm.	-	ogni pezzo	.....	L. 100
RN	-	Rotola trafilata in ottone nichelato	-	ogni pezzo da 1 m.	.....	L. 120
TB	-	Traversine binario - striscie la cm. 60	-	ogni pezzo	.....	L. 100

La strada ferrata "00" Pocher si monta in pochi minuti, è l'unica che dia veramente grandi soddisfazioni. Provarla vuol dire adottarla definitivamente. - Se il vostro fornitore abituale ne è sprovvisto, rivolgetevi direttamente alla Ditta AMAR RADIO - Via Carlo Alberto, 44 - Torino - Concessionaria esclusiva per la vendita in tutta l'Italia. I rivenditori interpellino per gli sconti.

Spedizioni contrassegno - Spese postali a carico del committente
Spedizioni contrassegno - Spese postali a carico del committente. - La strada ferrata Pocher si trova anche presso la Ditta EMPORIUM RADIO, via S. Spirito 5, Milano. Inviando L. 50 in francobolli riceverete un campionario della strada ferrata Pocher.

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



MOVO

MODELLI VOLANTI - PARTI STACCATE

SI SPEDISCE A RICHIESTA IL LISTINO PREZZI AGGIORNATO
MILANO, VIA S. SPIRITO 14, TEL. 70.666

MODELLOTECNICA

SEREGNO (Milano) - Via Lamarmora, 6-d

Trenimodellisti

Vi possiamo fornire qualsiasi materiale di modellistica ferroviaria per qualsiasi scartamento.

Parti staccate, motori, profilati per binari, pezzi finiti, locomotive, vagoni ecc.

Abbiamo materiali di:

RIVAROSSI - FMV - CAPPA - GAMSA
e molte altre case

Richiedeteci il nostro Catalogo-listino inviandoci L. 79

STRADA FERRATA in miniatura

«00» POCHER

La migliore - La più economica - La più realistica

MODEL LISMO

RIVISTA MENSILE

ANNO VI - VOL. III - NUM. 29
GENNAIO 1950

Direttore:

GASTONE MARTINI

Redattore Capo:

GIAMPIERO JANNI

Dir. Red. Amm. Pubblicità
Piazza Ungheria, 1 - Roma
Telefono 872.015

TARIFE D'ABBONAMENTO

ITALIA: 12 N.ri L. 1900 - 6 N.ri L. 1000
ESTERO: 12 N.ri L. 2800 - 6 N.ri L. 1500

SOMMARIO

	Pag.
Sull'organizzazione	691
Novità nei modelli ad elastico	692
Aeromodellismo in Argentina	692
Il Campionato Pugliese 1949	693
Il "SUPERELIA 5-S" ad autoaccensione	693
Profili per aeromodelli	694
Nitrometano	695
Aeromodellismo siciliano	696
Aeromodellismo cecoslovacco	697
Il veleggiatore ALBATROS	698
La tavola di un modello solido	700
L'U-Control "QUASIMCDO" di Gnesi	701
Motomodelli	702
Un telecomandato di Flesca	702
Il trofeo "Hispano Suiza"	704
La "FLEUTA DERRFLINGER" di Greco	705
Navimodellismotorinese	708
Corso di navimodellismo	709
Progetto di una barca a vela	710
Attività della Navimodel a Como	710
Corso di automodellismo	711
L'automodello Ferrari Sport	712
Automodelli in Gran Bretagna	714
Il modello della F. S. 928	715
Corso di modellismo ferroviario	715
La "Coppa Stella d'Italia"	716
Il concorso internazionale di Lyon	717
Coppa Wakefield 1949: l'organizzazione	718
Il XII Concorso Nazionale Modelli Volanti	718
La gara di Cannes Crnoache, Corriere, ecc.	719

IN COPERTINA: La Fleuta Derrflinger di Greco, della quale riportiamo nell'interno un bellissimo tavolone.

SULL'ORGANIZZAZIONE

DI CARLO MERCADANTE

Nel campo modellistico, l'organizzazione delle competizioni rappresenta ancora salvo poche e lodevoli eccezioni il punto nero sull'orizzonte della vostra attività sportiva.

Non è da nascondere il fatto che non sono molti coloro i quali sappiano dare al complesso della Competizione indetta, in relazione naturalmente ai mezzi a disposizione, quel tono di massima regolarità e confortevolezza possibili.

Regolarità e confortevolezza si riferiscono evidentemente allo svolgimento della gara dal punto di vista puramente sportivo e da quello di assistenza ai concorrenti — particolarmente a quelli provenienti da altre località durante la loro permanenza nel luogo della manifestazione.

E qui intendo riferirmi a competizioni di una certa importanza, alle quali la partecipazione dei concorrenti è sempre numerosa e richiede in sé la risoluzione di problemi assai vasti che quasi sempre possono essere previsti nella loro complessità, ma che alcune volte si presentano come incognite che potranno generare seri fastidi riflettentisi purtroppo sull'esito generale della competizione.

E' mia fondata opinione che quest'ultimo caso non debba normalmente doversi verificare e ciò per merito dei responsabili dell'organizzazione i quali assolutamente mai dovranno intraprendere la loro pur dura fatica lasciando la soluzione di una o più incognite alla buona stella anziché al loro stesso razionalità.

E' umano che il concorrente in una siffatta competizione possa lamentarsi o addirittura reclamare per i danni a lui derivati da tale difetto di organizzazione che potranno averlo posto in stato d'inferiorità rispetto ad altri concorrenti di pari capacità dai quali rimarrà irrimediabilmente superato.

Si sa, anche troppo bene, che il modellista è, in linea generale, elemento dotato di spiccata sensibilità e che trovarsi a gareggiare è per lui fonte di apprensione e qualche volta di nervosismo tali da fargli apparire parzialità un semplice gesto del direttore di gara o di un commissario.

E' quindi assolutamente necessario che gli organizzatori di gare sentano di avere fatto consciamente tutto quanto era nelle loro possibilità, in fase di preparazione delle competizioni.

Non sembri confusione la mia, fra organizzazione pura e semplice, direzione e sorveglianza di gara ed assistenza collaterale allo svolgimento della gara stessa.

Credo fermamente che, pur ripartendo

logicamente le mansioni in un gruppo di persone, il responsabile unico dell'organizzazione debba esserci e che egli sia la persona che gode incondizionatamente la fiducia di tutti gli altri. Naturalmente, questa fiducia dovrà essere meritata attraverso un'esperienza tale che garantisca nel capo dell'organizzazione quelle spiccate doti di capacità tecnica, di pronta visione dei problemi già posti e intuito per quelli che potrebbero sopravvivere e naturalmente una sia pur cordiale autorità sui coadiuvatori ai quali dovrà in ogni caso essere garantito l'onesto riconoscimento del loro operato, indispensabile quanto quello di chi li dirige.

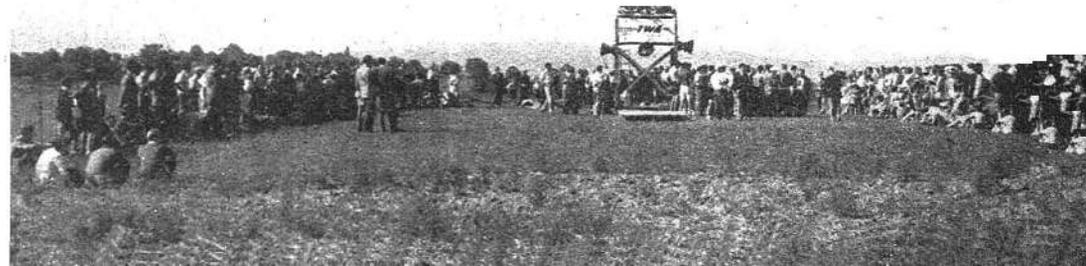
Partendo da questi presupposti e con un quadro ben definito dei mezzi a disposizione, niente sarà lasciato da risolvere alla buona sorte e la competizione potrà svolgersi negli esatti limiti di un regolamento con quella serenità e correttezza indispensabili.

Si ricordi anche e soprattutto che dettando le disposizioni che i concorrenti saranno tenuti ad osservare, prima, durante e anche dopo la competizione, bisogna far sì che queste risultino sicuramente attuabili, mantenendole nei limiti più ampi possibili in rapporto alla natura della gara, al numero dei partecipanti e ad altri elementi che debbono tenersi presenti per l'attuazione scrupolosa e, direi quasi, cronometrica dei programmi da svolgere.

Indubbiamente per il raggiungimento di questi risultati ideali bisognerà che la parte logistica, i trasporti (dove necessario), la composizione della Commissione sportiva e della giuria ed il loro rispettivo funzionamento siano altrettanti capolavori e che dalle persone ad essi preposte si abbia il massimo rendimento, anche se questo, assai spesso, deve sconfinare nel sacrificio di un poco di libertà personale per il periodo di organizzazione e di svolgimento della competizione.

Coloro che partecipano alle gare siano o no i costruttori dei modelli da essi presentati sono indubbiamente degli sportivi, per il fatto che accettano un regolamento, secondo il quale si tende a stabilire, attraverso la competizione, una graduatoria dei valori in campo con relativa assegnazione di premi. Anche se il fattore tecnico rimane pur sempre dominante, esso si circoscrive, qui, al dare al concorrente la possibilità di disporre di un mezzo tale che gli consenta secondo l'osservanza di quel regolamento di conseguire i migliori risultati possibili, onde prevalere sui competitori.

(segue a pag. 721)



INQUITA' PER GLI ELASTICISTI

Proprio così; possiamo dire che il modello ad elastico è entrato ormai in una nuova era. Sono le scoperte importanti quelle che chiudono un'epoca e ne aprono una nuova; così è avvenuto con la scoperta del fuoco, del bronzo, del ferro. —

Allegrì, ragazzi; il progresso porta le comodità. Anche nel nostro campo. Non è più questa l'epoca di notti trascorse in bianco per studiare un tipo complicatissimo di tenditore a frizione con blocco. Non è più quel tempo in cui se ne vedevano tanti tipi, sulle pagine dell'«Aquilone» prima e di «Modellismo» dopo, di tutte le foggie, sempre più complicati e, forse, più perfetti. Lo stesso discorso vale, ormai, per la doppia matassa. Tutti i calcoli, tutte le teorie che davano nettamente in vantaggio la doppia contro la monomatassa, si possono ormai relegare fra i prodotti dell'... disperazione!

Oggi è possibile installare su un modello, qualsiasi sia la lunghezza della fusoliera, una quantità di elastico pressoché indeterminata, per mezzo di una lunghezza di matassa a piacere. Non è più necessario costruire una fusoliera lunga per potervi montare una matassa lunga; né è più necessario impazzire con gli ingranaggi per raddoppiarne la lunghezza. —

Sono certo che questo discorso non può aver convinto tutti. Come è possibile, direte voi, montare una matassa lunga, ad esempio, m. 1,10 su un modello la cui distanza fra i ganci sia di cm. 60? La domanda è logica e naturale: è la stessa che mi sono posto fin dall'anno scorso, quando esaminai lo «Jaguar» di Chersterton, vincitore della Wakefield 1948. Quel modello montava una matassa lunga m. 1,20, treccia eseguita, con 67 cm. tra i ganci!

Il segreto di Chersterton, ormai, non è più tale. Ma sarà certo la

causa della sparizione dei tenditori e delle doppiematasse, che andranno a tenere compagnia ai tubi e agli autoscatti a... cordicella e pallina! Si tratta presso a poco di un uovo di Colombo; le grandi invenzioni, si sa, sono fatte di semplicità!... —

Poniamo di avere un modello qualsiasi, distanza tra i ganci una qualsiasi, mettiamo cm. 60. Intendiamo montare su questo modello una matassa lunga, ad esempio, cm. 110, formata da 16 fili di un elastico qualsiasi. Vedrete che questo metro e dieci si restringerà miracolosamente, da solo, e rimarrà magnificamente teso tra i 60 centimetri!

La treccia va fatta quasi col solito sistema. Si piantano i due chiodi distanti circa m. 2,30 fra loro; si passano attorno gli otto anelli di elastico, si tira giù la matassa, che va caricata con un centinaio di giri nello stesso senso in cui caricheremo l'elica per far volare il modello. Al solito, si uniscono i due capi della matassa trattenendo il centro, otterremo una treccia lunga circa m. 1,10. Non rimane che montarla sul modello. Non impressionarsi se ne rimangono a penzoloni dal muso una cinquantina di centimetri ma, facendosi aiutare da un amico, caricare a tre o quattrocento giri. Mettere l'elica al posto a lasciar scaricare. Il miracolo è avvenuto; la matassa, a fine scarica, è rimasta tesa perfettamente.

Ecco che cosa è avvenuto: caricando e scaricando una matassa ove la treccia sia stata eseguita nel senso sopra indicato, la treccia stessa, durante la carica e la scarica rispettivamente, si disfa e si riforma ogni volta (cioè vi è un attimo in cui i due capi si separano, prima di riattorcigliarsi). A fine scarica, quando la matassa comincia a diventare lunga, tutto ad un tratto i due capi fan-

no per separarsi. Ma non fanno a tempo perché, essendo lenti, i due capi si arrotoleranno, si annoderanno ognuno su sé stesso, e quindi l'uno sull'altro, dopo. Formeranno, cioè, una treccia fatta con due fasci di elastico che hanno già una fila di nodi. La treccia risulterà di lunghezza giusta, i nodi distribuiti molto più uniformemente che non col tenditore. Nessuna complicazione costruttiva. —

Una sola particolarità, ancora non ben definita: qualcuno afferma che questo sistema sia più adatto a modelli muniti di elica a scatto libero che non di elica

a pale ribaltabili. Non dispongo oggi di dati di fatto tali da poter affermare qualcosa di preciso; non resta che tentare. Coloro che eseguiranno delle prove faranno cosa utile scrivendo a «Modellismo», e facendone conoscere i risultati.

Non guardate però, ora, con occhio quasi di vergognoso disprezzo il vostro tenditore a frizione con blocco, o la vostra matassa doppia ad ingranaggi posteriori, che tanto vi hanno fatto penare. Saranno sempre dei cimeli preziosi!

GIAMPIERO JANNI

LA PROPAGANDA IN ARGENTINA

Vista da SANDRO MASSOTTI

Ho scritto che non è molto tempo dell'aeromodellismo argentino; ho reso nota la sua organizzazione così com'è nelle linee generali. Adesso invece entreremo un po' più nel particolare: vedremo (almeno in parte) come esso sia impostato, su che basi, in quale atmosfera appoggi.

Intanto è consolante osservare come in Argentina l'aeromodellismo sia sport molto praticato e riconosciuto ufficialmente, sebbene a questo non sia estraneo il Governo che, compresa l'importanza dell'aeronautica per la prosperità e la sicurezza di uno Stato, fa di tutto per diffondere la passione del volo fra la gioventù. Vuole che, giovanissimi, i ragazzi, argentini siano al corrente delle cose d'aviazione, si appassionino a questo o quel problema e, infine, un giorno diventino coraggiosi piloti.

Per dar sviluppo a questo programma vengono continuamente organizzate gare, raduni e si stampano fascioletti da diffondere nelle scuole fra i campi o nelle officine. In questi libretti è compreso un po' di tutto, ma in genere, vengono divisi in tre parti: aeromodellismo, volo a vela e aviazione. Sfiogliamo assieme. Aeromodellismo, si incomincia con una chiacchierata introduttiva, segue una serie di fotografie (modelli di tutti i tipi distinti in classi e categorie), poi ci sono alcuni schizzi i quali mostrano come si lancia o costruisce un modello, infine una serie di tempi o risultati di volo. A chiudere la parte dedicata allo aeromodellismo vi è, quasi sempre una pagina in cui sono riportate le foto di alcuni assi dell'aviazione, di Ministri, di grandi costruttori e sotto a ciascuna foto una breve didascalia in cui la Personalità attesta la bellezza o l'importanza dell'aeromodellismo. Alla stessa maniera è impostata la parte dedicata al volo a vela e all'aviazione: foto, sistema di volo, magari lo schizzo di un cruscolo col nome accanto a ciascun strumento, mo-

do di dividersi degli aeroplani, ecc. Frequenti sono i richiami alla Patria e all'amore che i giovani devono portare.

E' da rilevare come questi opuscoletti contengano un po' di tutto e non seguano un filo logico appunto per offrire al lettore gli argomenti più disparati e agevolargli la scelta.

Ma non è solo con le gare o coi libretti che si fa della propaganda: recentemente è stato organizzato un grandioso concorso fotografico (in collaborazione al Foto Club) cui ha partecipato tutta la Nazione. I premi erano discreti (viaggi aerei, denaro, ecc.) e l'affluenza è stata molta. Il tema era: La gioventù vola. Alle meccaniche, Difesa aerea. Nei cieli del mondo. Ognuno poteva scegliere il soggetto che preferiva.

Nel complesso dunque in Argentina l'aviazione e in particolare l'aeromodellismo sono molto praticati e appoggiati, sarebbe ora che d'altra parte si facesse già avanti in Italia si facesse altrettanto come la guerra. Insomma, è questione di riprendere...

ALESSANDRO MOSSOTTI

CENTRO AEROMODELLISTICO ROMANO

La Segreteria del C. A. R., il vecchio ma sempre in gamba circolo aeromodellistico della Capitale, ha lanciato un appello ai costruttori romani, affinché vogliano farsi vivi, e riunirsi nuovamente, in vista della prossima stagione sportiva. Il C.A.R. è per la seconda volta consecutiva Campione d'Italia; ma numericamente non è, attualmente, uno dei più forti. Non ha sede, ma i suoi migliori sostenitori hanno una gran voglia di fare e di organizzare. Si riuniscono tutti i sabati sera alle 18, presso la ditta AEROMODELLI in piazza Salerno ed invitano, tutti gli appassionati romani a prender parte a questi incontri... volanti!



A SINISTRA: Leardi allungava smisuratamente, alla Wakefield. Ma la sua matassa era preparata come descriviamo. I mille giri di carica erano appena una tappa!

Il Campionato Pugliese 1949

Certamente si può dire che la seconda edizione del Campionato Pugliese Aeromodelli, disputato il 31 luglio u. s. sull'aeroporto di Palese (Bari), sia stato un monologo recitato dal Centro Aeromodellistico Barese. Infatti la non troppa buona organizzazione della gara ha fatto sì che venissero a mancare numerose adesioni tra cui quelle dei tarantini, dei lecchesi, dei brindisini i quali, avvisati troppo tardi, non hanno potuto prepararsi in tempo.

Di ciò, a dir il vero, non si può fare un appunto agli organizzatori che certamente avrebbero voluto una più numerosa partecipazione, ma... lasciamo correre, servirà d'insegnamento per l'anno prossimo.

Una trentina di aeromodellisti presentavano i propri modelli alla punzonatura, durante la quale abbiamo notata l'ottima concezione e costruzione della maggior parte dei modelli. Degni di nota il motomodello di Scardicchio, il Wackfield di Eickermann, il veleggiatore di Cucumazzo, tutti di Bari; su questi si fermava la nostra attenzione e la nostra convinzione che essi fossero i più quotati alla vittoria finale.

Ci ha fatto veramente piacere rivedere il bravo Cotugno, animatore instancabile dell'aeromodellismo foggiano, il qual eha presentato diversi modelli tra cui ricordiamo una riproduzione dello oomer dell'americano Schulman ed un veleggiatore dal diedro ellittico.

Terminata la punzonatura, ed ascoltato pazientemente il rituale sermoncino impartito dal com. Citelli, presidente del C.A.B., i partecipanti davano inizio alla gara. La giuria era così composta: il colonnello Pasti comandante dell'aeroporto, il com. Citelli vice-presidente dell'Aero Club di Bari, il tenente Guido Cappellari, il ten. Raffaele Arcadi. Cronometrava i lanci il rag. Vito Castellano della Federazione Italiana Cronometristi, coadiuvato dall'ing. Arcadi.

L'ottima giornata invitava gli aeromodellisti ai lanci, ed il primo era il barese Eickermann che trainava il suo veleggiatore e registrava un tempo di 1'19" 2/5. Lo seguiva Cucumazzo, il cui veleggiatore atterrava dopo 1'25" 4/5 di volo.

Intanto si facevano avanti gli Arden con Glow-plug di Scardicchio e di Contento che richiamavano l'attenzione dei presenti con il loro caratteristico e assordante rombo. Il primo a partire è il modello di Contento equipaggiato con motore Arden 099, ma il motore

si dimostrava troppo potente, per cui il modello decollava ed atterrava in meno di un secondo, tra lo spavento del pubblico, con una velocità vertiginosa.

Diversa sorte non aveva il modello di Scardicchio, il quale, non riuscendo mai a regolare ora il suo Arden 099, ora l'autoscatto, ora tutto il modello, non otteneva che dei voli assai irregolari.

Sempre nella categoria motomodelli, poca fortuna aveva Berardi, campione 1948, il cui modello subiva gravi avarie al primo decollo e non poteva essere più riparato. I voli regolari e costanti del modesto e sempre bravo La Rosa si facevano notare e si pensava a lui come al probabile vincitore della categoria motomodelli.

Nella categoria V intanto il modello di Cucumazzo, ottimamente trainato, sfruttava tutti i 50 metri del cavo e, con l'aiuto di una leggera ascendenza, se ne andava a spasso per il cielo affannosamente e faticosamente inseguito dal proprio volo di ben 5'55" 3/5. Con gli elastici si davano battaglia Eickermann il quale lo recuperava deckermann, Schino, Faccioli e la rondine Maria Pia Pedrini. Scassatosi ben presto il Wackfield di Schino, quello di Eickermann si piazza indisturbato in testa alla classifica compiendo ottimi e regolari voli.

Durante l'intervallo pomeridiano il tarantino Duma, unico rappresentante dell'aeromodellismo jonico, si esibiva con un minuscolo modello U-Controllo con motore Osam G. B. 18, il quale ci strappava i più calorosi applausi con i suoi rapidi passaggi a circa 90 chilometri all'ora.

A sera la giuria compilava le seguenti classifiche:

Categoria "V": 1. CUCUMAZZO Francesco del C.A.B. di Bari, campione pugliese 1949, con punti 488; 2. Eickermann Ernesto del C.A.B. di Bari con punti 223; 3. Larizza Francesco del C.A.B. di Bari con punti 199; 4. Cotugno Carlo di Foggia con punti 189; 5. Doria Andrea di Barietta con punti 145.

Categoria "E": 1. EICKERMANN Ernesto del C.A.B. di Bari, campione pugliese 1949, con punti 25; 2. Pedrini Maria Pia del C.A.B. di Bari con punti 187; 3. Faccioli Mario ind. di Bari con punti 123.

Categoria "M": 1. LA ROSA Riccardo del C.A.B. di Bari, campione pugliese 1949, con punti 189; 2. Eickermann Ernesto del C.A.B. di Bari con punti 109, 3. Traversa Costantino ind. di Bari con punti 41.

PRODUZIONE MOTORISTICA NAZIONALE



SUPERELIA 5 S

Dopo una lunga serie di motori stranieri eccoci questa volta a presentarvi un nuovo prodotto della industria micromotoristica italiana.

Non si tratta di una assoluta novità, in quanto il motore "Superelia" è ben noto in tutto il mondo per la lunga serie di esemplari usciti dall'officina di Torino; si tratta comunque di una nuova serie, la quinta, che come già tutte quelle precedenti porta notevoli modifiche e novità degne di nota.

Questa nuova serie esce infatti modificata per soddisfare completamente tutte le esigenze modellistiche e dai risultati possiamo ben dire che è riuscita.

Vediamo infatti subito dal complesso esterno un notevole abbassamento del gruppo carter-cilindro, dovuto ad un nuovo sistema di testa piatta che oltre a migliorare le qualità di adattamento sul modello dà sicuro affidamento alla rotura sotto lo sforzo del contropistone mentre non cambia nulla al buon raffreddamento di cui è dotato questo motore.

Con le nuove modifiche il "Superelia/5-S" può oggi annoverarsi

fra i migliori motori della sua categoria, preferito sicuramente nei motomodelli a volo libero e telecomandati da acrobazia grazie alle sue eccezionali doti di potenza e basso peso totale.

Il motore è quanto mai robusto giacché il monoblocco carter-cilindro è fuso in conchiglia con lega leggera espressamente studiata. La camicia, il pistone e il contropistone sono ora in acciaio al cromo trattato e perlificato con una tenuta difficilmente raggiungibile, grazie al procedimento speciale usato per la lappatura.

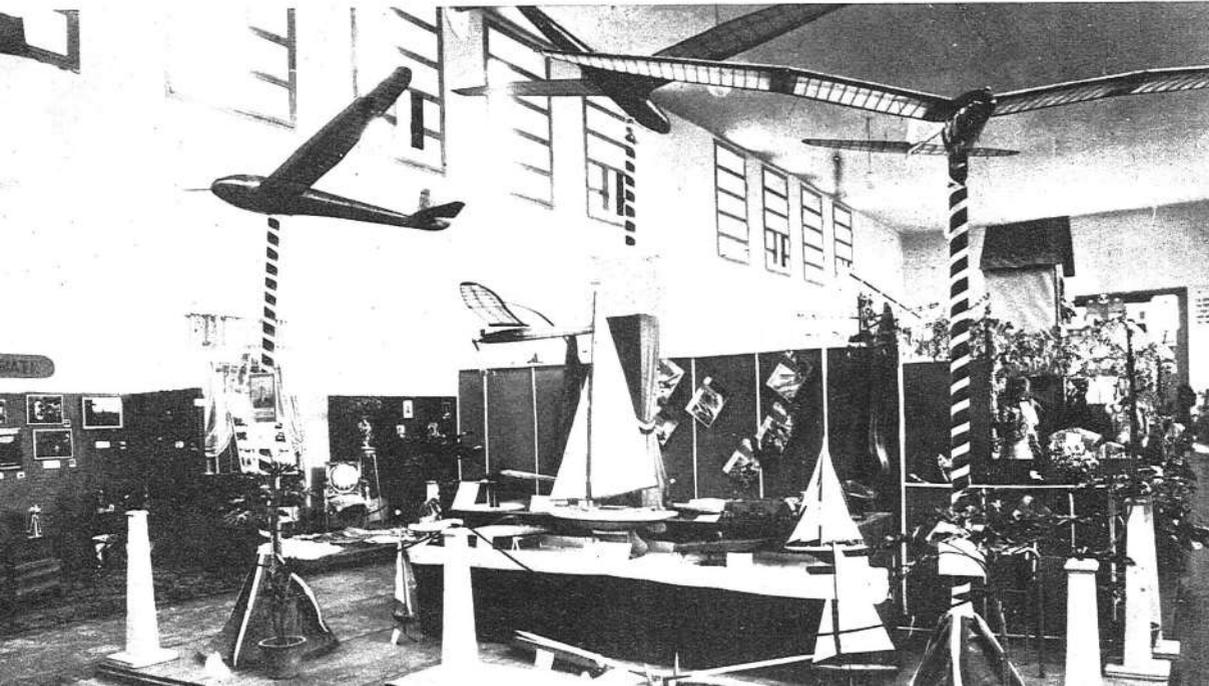
Il pistone poi ha subito una notevole modifica nell'attacco alla biella, grazie alla quale non solo rimane fisso e sicuro nella sua miglior posizione ma è accessibile in qualunque momento con una facile manovra per una eventuale riparazione.

Esternamente il "Superelia/5-S" pur mantenendo le linee generali ben note dei suoi predecessori ha migliorato le sue qualità estetiche, grazie ad un originale serbatoio ovoidale che raccorda il tappo carter con il cilindro e una intelligente alettatura semispessa che raccorda in modo piacevole la testa con il cilindro.

Questa nuova serie è stata inoltre studiata per poter essere adattata anche su automodelli; infatti se il nuovo regolamento Nazionale imporrà le cilindrate già adottate all'estero il "Superelia/5-S" con i suoi 4,5 cc. sarà certamente preferito in quanto alla sua eccezionale coppia offre una potenza che a 9000 giri supera il quinto di HP.

Per applicazioni marine questo nuovo prodotto Italiano sarà, come è stato in passato, il più adatto grazie alle sue qualità che più si addicono a questo genere di modelli.

A SINISTRA: Esempi degni di imitazione. Questo è lo stand del Gruppo Polimodellistico Parmense, alla mostra dell'Artigianato di Parma. Si noti con quale accortezza e buon gusto vengono presentate le costruzioni; bravi, ragazzi!



PROFILI PER MODELLI VOLANTI

Capita spesso che i lettori ci chiedano dove si possano trovare raccolte di profili particolarmente adatti per modelli volanti. Poiché nessun volume del genere può essere oggi rintracciato in Italia, ci proponiamo di pubblicare via via, in ogni numero, una pagina dedicata appunto ai profili. Dopo un certo periodo di tempo ogni costruttore avrà quindi a disposizione una buona gamma di tipi, tra i quali potrà sbizzarrirsi a trovare il più adatto al proprio modello.

Brevi indicazioni sui profili di questa pagina:

NACA M. 2, biconvesso simmetrico, adatto per piani di coda.

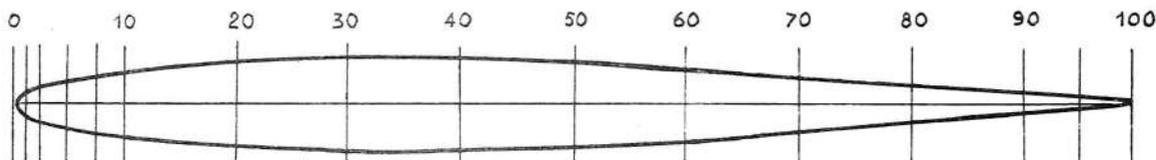
U.S.A. 27, concavo convesso, adatto per modelli ad elastico e particolarmente Wakefield.

S.L.I., concavo convesso, per veleggiatori ed elastico.

GOTTINGA 567, come sopra.

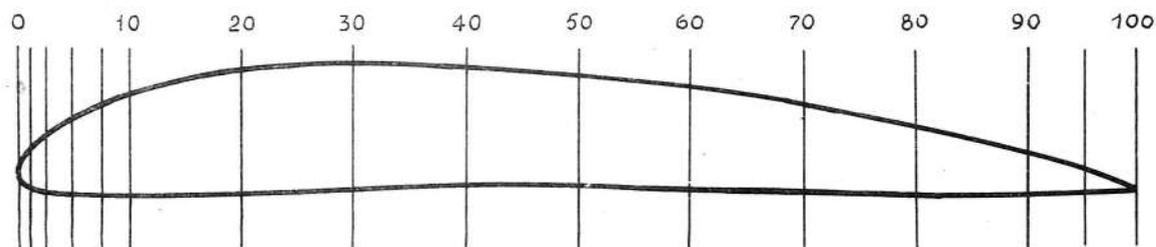
CLARK X, piano convesso, il "factotum" dei profili. Consigliabile sia sulle ali che, eventualmente assottigliato, sui piani di coda di semplici veleggiatori ed elastico. Ottimo per piani di coda portanti.

MC BRIDE W. B. 7, concavo, per modelli da sala. Va ricoperto solo sul dorso.



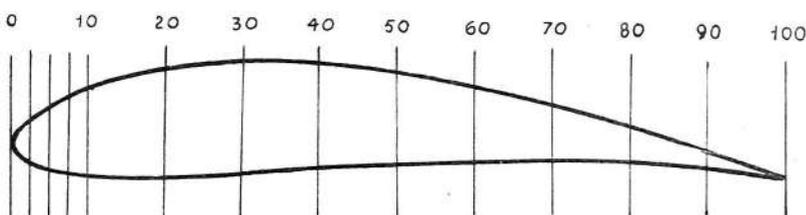
x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y_s	0,00	1,30	1,74	2,33	2,74	3,05	3,78	4,03	4,00	3,74	3,30	2,71	1,99	1,15	0,69	0,20
y_i	0,00	-1,30	-1,74	-2,33	-2,74	-3,05	-3,78	-4,03	4,00	-3,74	-3,30	-2,71	-1,99	-1,15	-0,69	-0,20

NACA M. 2



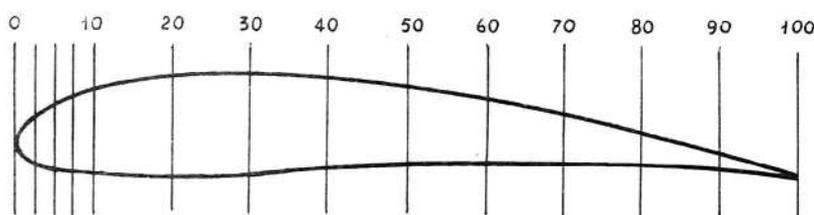
x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y_s	1,77	3,80	5,07	6,94	8,22	9,19	11,37	11,97	11,68	10,86	9,54	8,08	6,70	3,69	2,25	0,67
y_i	1,77	0,50	0,36	0,19	0,10	0,02	0,36	0,93	1,14	0,75	0,28	0,06	0,01	0,12	0,33	0,65

U.S.A. 27



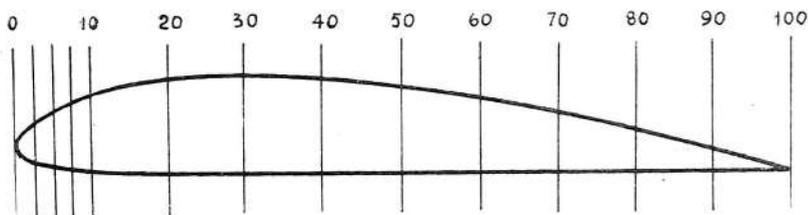
0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
4,60	8,05	9,50	10,75	11,60	14,05	15	14,75	13,55	11,65	9,15	6,40	3,40	0,00
4,60	2,00	1,15	0,75	0,45	0,00	0,25	0,90	1,65	2,20	2,30	1,90	1,15	0,00

GOTTINGA 567



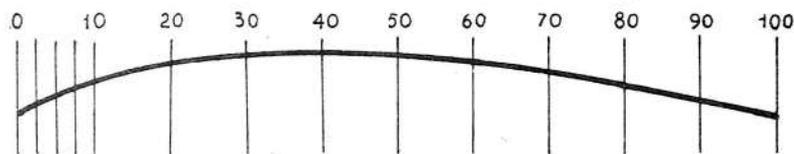
0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
3,5	7	8,5	9,5	10,5	12,75	13,25	12,7	11,5	9,75	7,8	5,75	3,12	0,7
3,5	1,5	1	0,6	0,4	0,00	0,3	1	1,5	1,75	1,8	1,6	0,8	0,00

S.L.I.



0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
4	6,66	7,95	8,92	9,68	11,28	11,70	11,40	10,51	9,15	7,35	5,22	2,80	0,12
4	1,48	1,14	0,88	0,50	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

CLARK X



x	0	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y	0	2,35	4,40	6,70	7,80	8,30	7,90	6,90	5,60	3,90	2,00	0

NITROMETANO!

Ciò che al giorno d'oggi assilla i costruttori di modelli da velocità è la ricerca di una miscela che consenta ai motori il massimo numero di giri e la massima potenza. Molti credono ai miracoli, e pensano che riempendo il serbatoio di un qualunque puzzolente miscuglio, più o meno "esplosivo" ciò basti a raggiungere le più forti velocità.

Questo è un errore gravissimo, perché la ricerca della migliore miscela è oggi un problema talmente complicato da sorpassare in difficoltà tutti quelli che si possono incontrare sia nel progetto che nella costruzione del modello, sia nella scelta del motore e dell'elica più adatta.

E' necessario ricordare che l'esatta composizione della miscela è in diretto e strettissimo rapporto con le caratteristiche costruttive del motore e con il rapporto di compressione, nonché con la temperatura ambiente, con la pressione atmosferica e con la maggiore o minore umidità dell'aria.

La miscela deve essere preparata sulla pista di gara, e solo pochi istanti prima della prova, in base alla lettura di un igrometro, di un barometro e di un termometro, nonché di un grafico dei risultati ottenuti in precedenti prove.

Dal canto loro le Ditte costruttrici cercano di spremere al massimo i propri motori, aumentando, il più possibile il rapporto di compressione. Ad esempio la "Duromatic", costruttrice dei notissimi "Mc Coy" fornisce per i suoi motori a "testa rossa" una testa "bleu" di ricambio per le forti compressioni, ed ultimamente è comparsa la "testa nera" per fortissime compressioni. Anche la Ditta Dooling, costruttrice del celebre "Dooling 61" si è decisa a fornire una testa di ricambio "supercompressa", benché il rapporto di compressione del motore originale sia già di 1:10.

Tutte le Ditte, in generale, indi-

cano nel loro listino una miscela "base" onde ottenere buoni risultati, ma spetta in seguito al modellista di trovarsi il "non plus ultra" delle miscele. La base di partenza è sempre l'alcool metilico purissimo e l'olio di ricino raffinato; indi viene aggiunto un nitro-prodotto, che può essere una nitro-paraffina, il nitrometano od il nitropropano, il nitrato d'amile, oppure la nitrobenzina.

Il nitropropano viene usato con ottimi risultati, miscelato con benzina ed olio minerale, in motori con basso rapporto di compressione. La nitrobenzina è introvabile e molte delle nitro-paraffine troppo pericolose nell'impiego. Il nitrometano è oggi il re di tutte le miscele. Quantunque costosissimo, rarissimo, e pericolosissimo, pur nondimeno tutti i più forti "velocisti" lo impiegano, guadagnando dai loro motori circa il 30% in giri e potenza.

Il suo uso industriale è pressoché nullo, ad eccezione di qualche laboratorio fotografico, e quindi non lo si trova sul mercato. Il prezzo è alto (in Svizzera 120 Fr. al litro pari a circa 20.000 lire italiane!) ed inoltre sono necessarie particolari precauzioni dato il suo forte potere esplosivo.

Non si creda che l'effetto del nitrometano sia di anticipare la esplosione, come avverrebbe aggiungendo dell'etere etilico alla normale miscela. Il segreto del nitrometano sta nel suo potere di sviluppare ossigeno, favorendo la combustione della miscela, proprio come avverrebbe iniettando ossigeno puro nella presa d'aria del carburatore.

Naturalmente anche il nitrometano è pericoloso, e non bisogna azzardarsi a mescolarlo con altre sostanze, senza prima aver ascoltato il consiglio di un chimico, perché l'esplosione può avvenire non solo per l'aumento della temperatura, ma anche per semplice scu-

timento. Inoltre quasi tutti i nitroprodotti, ed in particolare le nitroparaffine, sviluppano, in particolari condizioni ambiente, acido nitrico, che attacca e corrode in brevissimo tempo tutte le parti interne del motore. E' quindi necessario, dopo una prova, lavare completamente il motore con la benzina e lubrificarlo accuratamente.

Molto spesso la benzina non basta a neutralizzare il potere corrosivo dell'acido nitrico, ed allora è necessario smontare completamente il motore e "cuocerlo" tutte le sue parti in acqua bollente, con la aggiunta di un prodotto basico. Come vedete l'uso del nitrometano non è poi troppo semplice, ed è consigliabile il suo impiego solo agli aeromodellisti più provetti, e che abbiano un minimo di nozioni meccaniche e chimiche.

La tabella riporta la percentuale di nitrometano da impiegare in base al rapporto di compressione dei motori, ma torno a ripetere che è impossibile stabilire a priori e con precisione tale percentuale. E' necessario provare e riprovare, ed il bravo aeromodellista potrà ricavare da tutti i suoi esperimenti un grafico che gli dia la percentuale di nitrometano in base alla pressione, umidità e temperatura dell'aria, fermo restando il rapporto di compressione.

Le Ditte americane, venditrici di miscela già confezionata, indicano con quale umidità di aria è da preferirsi una piuttosto che una altra miscela, ma le indicazioni sono alquanto relative perché, usando il solo igrometro, i risultati saranno assai mediocri.

Comunque, col crescere dell'umidità dell'aria diminuisce la quantità di nitrometano necessaria, e così pure al crescere della pressione e della temperatura. Partendo da ciò, e solo in base alle esperienze fatte, potremo costruirci i grafici necessari all'esatto dosaggio del nitrometano. Il problema è assai arduo, e le esperienze assai costose, ma chi vuol ottenere dei risultati degni di un concorso internazionale è necessario che si incammini sulla via del nitrometano.

Con particolari condizioni atmosferiche si può arrivare a miscele contenenti fino al 50-60% di nitrometano, anche in motori molto compressi.

L'effetto del nitrometano è sorprendente. Il modello "Libellula" equipaggiato con motore Mc Coy 29 modificato (vedi foto) provato con miscela ordinaria (75% metanolo, 25% olio di ricino) raggiunge velocità oscillanti dai 150 ai 170 km. orari. Aggiungendo il nitrometano la velocità salta sul 190-210 all'ora.

Naturalmente, con simili miscele, i motori vengono duramente provati e, a parte le rotture immediate, come pistoni perforati e teste che saltano, l'alto numero di giri, sorprendente i 20 mila, mette fuori uso in brevissimo tempo fasce elastiche, pistoni, cilindri, bielle e cuscinetti a sfera. Inoltre le candele "glow-plugs" si bruciano in brevissimo tempo, ed in giornate particolarmente calde ed asciutte è necessario cambiare la "glow" quasi ad ogni prova.

Tutto ciò non è incoraggiante per l'aeromodellismo, e molti costruttori abbandonano scoraggiati. Chi resta sul terreno dalla velocità è il costruttore professionista o semi-professionista, ed ai concorsi internazionali sono sempre le solite quattro o cinque fasce, ben conosciute, che lottano per spartirsi i primi posti in classifica.

Se ciò sia bello o poco bello è

assai difficile a definirsi; resta però un fatto assai importante per la vita dell'aeromodellismo: che una nuova via si è aperta, irta di ostacoli e di difficoltà, e se anche solo pochissimi potranno seguirla, essi sapranno dimostrare che il modello volante è tecnicamente perfetto, per nulla inferiore alle grandi macchine che solcano i cieli.

PIERO GNESI

CORRIERE

Pietro Simiele, Belluno. — Il LACA è divenuto l'Auto Model Sport Club Italiano, con sede provvisoria a Milano, via S. Spirito 14. La iscrizione all'AMSCI costa L. 300 per costruttori juniores, 700 per i seniores, 2000 per sostenitori e 5000 per i benemeriti. Purtroppo non esistono oggi in circolazione manuali o pubblicazioni di automodellismo. L'unico consiglio che possiamo darvi è questo: osserva attentamente i disegni che pubblichiamo, renditi conto di ogni particolare del perché e del per come di ogni pezzo; e poi, comincia a far qualcosa di testa tua, perché l'esperienza è sempre la migliore maestra. Ad ogni modo, se ti occorrono consigli specifici, non hai che da scriverci.

Paolo "Massera, Marora di Parma. — Il disegno dell'elettrotreno Breda è stato pubblicato nei numeri 10 e 11 della nostra rivista. Per gli altri due, prova a rivolgerti alla Associazione Modellisti Ferroviari in via S. Stefano 11, Bologna.

Latto Ferdinando, Torre Annunziata. — Non esistono pubblicazioni di navimodellismo. Abbiamo pubblicato un corso di navimodellismo, e, man mano, articoli di tecnica varia; rivedi la collezione da capo a fondo, compra magari qualche buona tavola costruttiva, di un modello facile a realizzarsi, che puoi richiedere a una ditta specializzata. Se non hai la collezione completa della rivista, puoi richiederla alla nostra Amministrazione. In altra parte troverai i prezzi degli arretrati.

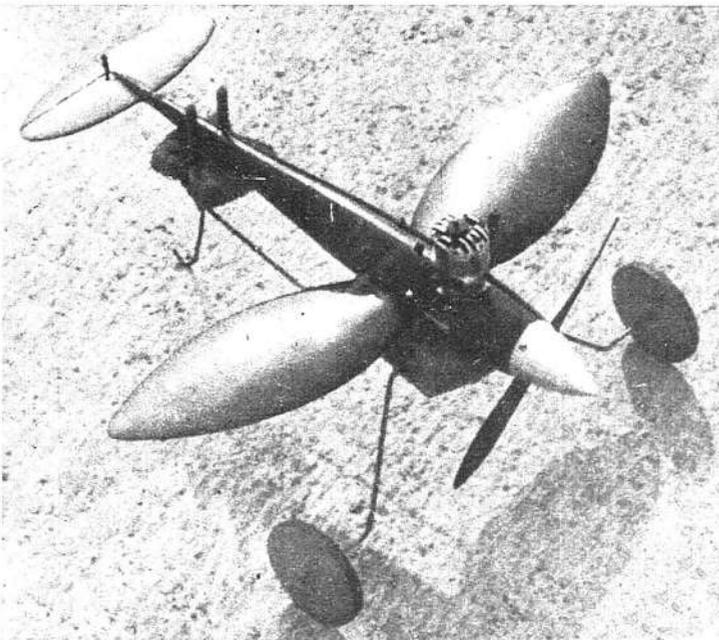
Gianni Barzina, Alessandria. — Ricevute le cronache alessandrine, passato per lapubblicazione.

Silvano Chieriglim, Chioggia. — Nell'articolo sulla Duromatic, apparso nel n. 27, c'è una trasposizione di righe. Quel pezzo va letto così "... che va dal "604" (10 cc.) al "59" (9,6 cc.), al "49" (8,02), "36" (5,85), al "29" (4,92) e, infine, al recentissimo "19" (3,25)". Tutti i tipi, tranne gli "Sportman" possono essere acquistati in versione accensione elettrica o glow-plug. Quei dati sono approssimativi, e la variazione nelle due versioni è generalmente scarsa. Nella maggioranza dei casi la glow-plug porta ad un regime più alto il vertice di potenza max., con incremento di un 500-1000 giri.

Enzo Paganelli, S. Vito dei Normanni. — Non abbiamo purtroppo l'indirizzo di Bagagli. Ad ogni modo, se il sig. Marino Bagagli di Milano sta leggendo queste righe, è pregato di comunicare il suo indirizzo alla nostra redazione.

Attilio Grilli, Passo Corese. — I nuovi prezzi di abbonamento sono di L. 1900 e 1000 rispettivamente per 12 e 6 mesi. Per l'aiuto materiale, nel senso da te indicato, non c'è proprio nulla da fare. Appoggio con materiale propagandistico, manifesti, volantini ecc., va bene; ma ad elargizioni è meglio non pensare.

Il "Libellula", celebre telecomandato da velocità di Piero Gnesi, con motore "Mc Coy 29" modificato. Superficie alare mq. 2,3, peso totale gr. 350. Eica diam. cm. 18, passo cm. 33. La velocità massima registrata da questo modello è stata di 220 km-ora, con cavo di m. 16



QUESTO AEROMODELLISMO SICULO!

Son passati già un sacco di giorni dalla fine del 2° Campionato Siciliano, e, improvvisamente, mi ricordo di non aver scritto ancora la cronaca della gara per i nostri lettori. Di tempo ne è passato, l'ho detto: un'infinità di altre cose son successe da allora, e mi capita così di pensare al veleggiatore di Molene mischiato ai modelli che i ragazzi di Messina m'hanno mostrato alla loro Fiera, o al motomodello di Lanteri, con tanto di sigla di Siracusa sul direzionale, mostratomi da Canestrelli, a Napoli, mentre Chiarottini di Roma mi presenta Diano di Reggio.

Dio mio! qualcosa non deve funzionare bene nella mia testa.

Eppure qualcosa è rimasto del Campionato, qualcosa che farà ritornare a posto il veleggiatore di Molene e il motomodello di Lanteri: le foto!

Non è forse una buona cosa eternare i vari momenti di una gara, e racchiudere persone e modelli, cronometri e nuvole, motori e cardi dentro una cassetta col buco? Son certo che è utile, ed eziandio vantaggioso!

Sì, amici miei, tutti i protagonisti di questo famoso 2° Campionato Siciliano a quest'ora dormono o si sbronzano, chi a Palermo stesso e chi a Messina, Catania o Siracusa. E io, invece, con una cinquantina di loro fotografie sul tavolo, due mezze birre sotto la sedia e cinque "Africa" paterne a portata di mano, mi accingo a scrivere di loro, dei loro modelli, e di tutto il resto. Mi accingo, dicevo, perché la cronaca vera e propria comincia: "Il 30 e 31 luglio scorso..."

Il 30 e 31 luglio scorso, sul campo di Boccadifalco, ha avuto luogo, organizzato dall'Aero Club Palermo, il 2° Campionato Siciliano di modelli volanti.

Grazie all'interessamento del magg. Albanese, presidente dell'Aero Club, la manifestazione era stata inclusa nel programma predisposto per il 1° Giro Aereo di Sicilia, e, ci sia permesso dirlo, è riuscito. È riuscito discretamente se si considera quello che il Campionato era nella testa dei ragazzi della S.A.A.C.P.: è riuscito bene se teniamo conto che è stato messo su così, in pochi giorni (e in molte notti) da un gruppetto di ragazzi capitanati da W. Barraja, direttore della manifestazione. I concorrenti, crediamo, son rimasti soddisfatti dell'accoglienza avuta.

La gara si è aperta ufficialmente con la categoria "M".

Scende in campo Lanteri (A.G.A.), Cocco (A. C. Palermo) e Barbero (A. C. Catania). Tempi discreti, sul minuto, perché il vento, nel frattempo, aumenta di intensità com-

promettendo di molto i risultati. Per tutta la prima giornata i tempi di volo saranno falsati da questa "brezza gagliarda" (come direbbe Tione) per poi far gustare meglio ai ragazzi la calma piatta della seconda giornata.

Gli elastico dicono molto poco. Eccezion fatta per la matassa "inglese" di Russo, tutti gli altri montano elastico nazionale. E' un vero disastro! Le rotture si susseguono alle rotture.

Intanto, tra le acrobazie dovute al vento incostante, Russo segnò: 1'29" e 1'12"; Piazza 50" e 1'22"; Martori 1'09". Gli altri son tutti tempi trascurabili.

Frattanto i veleggiatori attentano alle nostre teste, fischiano e vibrano.

Vindigni (SR) si limita ad un 37" e, verso la fine, ad 1'05"; Pullia (ME) a 1'04". Soltanto Molene, dopo un meschino volo di 52", ci regala un 1'27".

E' già il pomeriggio. Vindigni urla che vuole mangiare, mentre basandomi sui tempi registrati da sig. Aquila, cronometrista della F.I.C., mentalmente faccio la classifica (della prima giornata): 1. Palermo 2. Siracusa; 3. Messina e 4. Catania.

Sorvoliamo sul modo in cui trascorsa la notte, per via di tutte quelle scassature, e ritroviamo alle otto del mattino seguente gli aeromodellisti sul campo.

Nel motomodello registriamo 1'10" di Lanteri; 1'13" di Romano; 1'24" di Cocco; 41" di Barbero che, indispettito, vuol provare fuori gara. Manco a dirlo! Il suo modello sale, sale, e si mangia parecchi minuti prima di riposare il carrello sulla foresta tropicale che abbiamo fra le gambe.

Frattanto Cocco avendo spinto troppo la leva della compressione ci fa assistere ad una "gran volta" degna di un C.R. 42. Mentre ingnocchiato tra i resti, scava affannosamente per ripescare il motore, gli giunge la notizia che "campione della sua categoria! Decisamente non devo essere molto opportunista.

Anche questa categoria dunque è vinta dalla S.A.A.C.P., squadra campione 1949.

Sono molto contento per i miei ragazzi e, mentre vorrei partecipare un po' alla loro allegria, devo invece andare a fare le classifiche per la premiazione. Infatti, dopo mezz'ora, lettura delle classifiche, assenti vistosissimi che "girano", un po' chiazzi, per via di tutte quelle mani sporche di miscela. E... arriveredi all'anno venturo, urati in tutti i dialetti.

Poi, a sera, ho pensato che questa gara, seppure sacrificata nel suo lato tecnico per esigenze generali,

a qualcosa è valsa. A farci incontrare, soprattutto; a farci stringere per la prima volta la mano di tutti questi amici lontani, di cui poco o nulla sapevamo. E i frutti verranno, ne son sicuro.

Seppure, per forza di cose, abbiamo dovuto accettare soltanto tre iscrizioni per città, so che sono moltissimi gli aeromodellisti siciliani, che si lavora un po' ovunque (dimostrato, del resto, da una infinità di lettere che mi giungono dai punti più impensati).

Per i modelli in gara, niente di eccezionale. I soliti Mercurio nei motomodello e qualche formula libera, veleggiatori tutti dalle forme pulitissime, elastico molto curato. Un cruccio solo: soltanto 17 modelli in campo mentre il fior fiore degli aeromodellisti si muoveva le mani, costretti alla inazione.

Perché restringere il numero dei partecipanti al fine di garantire loro il vitto e l'alloggio gratuito? Specialmente quando i premi sono già abbastanza alti? E se lavoriamo per il bene dell'aeromodellismo siciliano (almeno cosa dicono tutti) perché intesta-dirsi, in idee sballatissime, anziché sentire anche le idee degli altri?

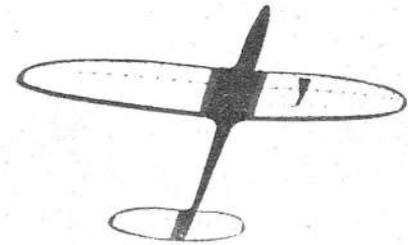
E infine: perché gli aeromodellisti palermitani si sono federati alla F.A.N.I. (con grandi sacrifici) e costruiscono secondo la formula F.A.N.I., se poi le formule di gara sono stabilite da gente a cui questo non importa niente e, di conseguenza, accetta iscrizioni da elementi non federali? Non dimostra questo che la F.A.N.I. è una cosa molto relativa? Ci risponda, per favore, il signor Tione.

Chudiamo con un grazie ai quotidiani di Palermo che, da mesi, pubblicano regolarmente le mie scartoffie, e un doppio grazie al giornale "L'Ora" che ci ha offerto una coppa.

NICOLA VOLPES

No, amici, non ci siamo. In Sicilia c'è qualcosa che non va. Abbiamo ricevuto lettere di gente scontenta, dalle cronache traspariscono i segni di un malumore represso. Volpes, che è l'anima-tore, il sostegno dell'aeromodellismo non solo palermitano, ma siciliano, si dà da fare, si fa in quattro, ma pare che i suoi sforzi vadano a cozzare contro un muro. Un muro fatto di incompetenza e di incomprensione, di disordine e di personalismi. Perché?

In Sicilia c'è passione, ci sono ragazzi che lavorano, ci sono ragazzi che vanno a centrare con ansia i loro modelli, per poterli portare poi alla gara regionale, al campionato. Ma che succede a questo punto? Alla gara regiona-



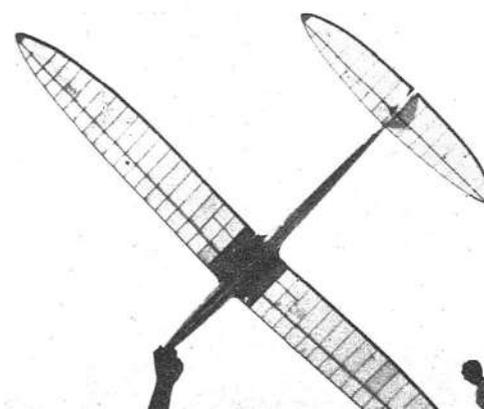
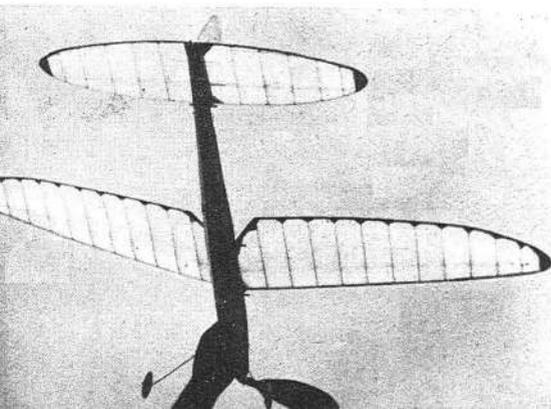
le possono partecipare non più di tre aeromodellisti per ogni città dell'isola, perché il vitto e l'alloggio gratuito (che poi pare non sia stato completamente tale) c'è solo per 12 persone. La gara subito perde il 50 della sua importanza, perché quando il numero dei concorrenti è ridotto si sa bene come vanno a finire le cose! Questo è un esempio.

A Palermo esiste, se non erriamo, una squadra aeromodellistica alle dipendenze dell'Aero Club locale. Ma l'aiuto dell'Aero Club agli aeromodellisti è sempre inefficace, disorganizzato; perché? Evidentemente gli aeromodellisti sono male, molto male rappresentati in seno al consiglio di quell'Aero Club. Manca la persona attiva, colui che sappia farsi valere, che sappia cogliere al volo le occasioni; colui che sia la voce viva degli aeromodellisti, che sappia interpretare e realizzare il loro desiderio. Chè, in tutte le cose, il volere è tutto.

In questa cronaca vi sono degli elementi gravi, a carico dei responsabili o dei responsabili. Permettere lo svolgimento di un campionato, che crediamo approvato dalla FANI, con regolamento FANI, cui prendano parte degli aeromodellisti non federati con modelli fuori formula, ci sembra un po' troppo.

Sappiamo che la FANI intende intervenire; ci auguriamo che questo intervento sia decisivo e chè, finalmente, l'aeromodellismo siciliano possa ritrovare la via del meritato successo. Giusto, Volpes?

IN ALTO A DESTRA: In questa bella inquadratura, è sotto traino il veleggiatore del messinese Pullia. — SOTTO, DA SINISTRA: L'elastico di Martori, che ha visto la rottura di più d'una matassa, mentre avrebbe potuto piazzarsi onorevolmente. — Cocco è indaffarattissimo nella messa a punto del suo motomodello. — Ancora un modello di Cocco; stavolta si tratta di un bel veleggiatore



L'AEROMODELLISMO CECOSLOVACCO

Ringraziamo la "Pragopress" della interessante cronaca e del completo servizio fotografico, che ha voluto inviarcì, sull'attività aeromodellistica cecoslovacca. Pensiamo che questo articolo possa interessare i nostri lettori.

Le origini dell'aeromodellismo cecoslovacco, primo passo dell'istruzione aerea della gioventù, risalgono a prima della prima guerra mondiale. Già allora alcuni entusiasti dell'aeronautica, specie giovani studenti, conoscevano il significato che l'aeromodellismo aveva per le ricerche aeree, e molti di loro divennero più tardi famosi costruttori di aeroplani, come per es. l'ing. Pavel Benes, il quale fondò la fabbrica degli aeroplani Avia, i cui apparecchi tante volte vinsero nelle competizioni internazionali. L'ing. Benes già nell'anno 1909 costruì un modello di elicottero, il quale volava e i suoi modelli normali volavano già nell'anno 1911 fino a 120 metri, cosa che a quei tempi era veramente un grande risultato.

Con la rinascita della Cecoslovacchia indipendente nell'anno 1918 si cominciò a costruire rapidamente anche l'aviazione cecoslovacca, e la sua popolarità fra la gioventù incrementò al massimo specialmente il modellismo. Nell'anno 1926 venne fondata la "Lega aerea di Masaryk", presso la quale per la prima volta si trattò in maniera organizzata il problema del modellismo. Furono istituiti dei corsi di modellismo per i giovani, nell'anno 1929 cominciò ad uscire il giornale per modelli "Il giovane aviatore" e nell'anno 1930 venne indetta la prima gara cecoslovacca di modelli aerei. Per gli istruttori di modellismo vennero istituiti dei corsi speciali e una volta all'anno si svolgeva un campo d'esercitazione estivo.

Intorno al 1935 i costruttori di modelli cecoslovacchi costruirono dei modelli di aeroplano su regolamento fisso della superficie portante.

Ma costruirono anche dei modelli con superficie varie secondo l'esercizio delle costruzioni straniere già sperimentate. Con questi perfezionamenti e anche con la creazione di nuovi Aeroclub si ebbe un grande slancio nell'attività aeromodellistica. Furono sviluppati i rapporti con l'estero e vi furono parte-

cipazioni a competizioni internazionali. Nell'anno 1936 la Cecoslovacchia partecipò per la prima volta a una gara internazionale in Francia, nell'anno 1937 nell'Austria e un anno dopo in Svizzera e in Jugoslavia.

Nell'ultimo anno prima della guerra, nel 1938, la Cecoslovacchia partecipò anche alla famosa gara di modelli del premio Wakefield che allora si svolge in Francia. Così il modellismo cecoslovacco, principalmente per opera dell'ing. dott. Giuseppe Hosek, il quale adesso è il dirigente del reparto aerodinamico della fabbrica Avia, fabbrica nazionalizzata Let, si fece apprezzare anche all'estero.

Nell'anno 1938 la lega aerea Masaryk aveva 40.000 costruttori di modelli organizzati, ma quando durante l'occupazione i tedeschi rapidamente liquidarono la produzione di aeroplani cecoslovacchi, si fermò tutta l'attività aeronautica. Molti dirigenti della aviazione cecoslovacca vennero imprigionati e martoriati, fra i quali anche il famoso costruttore di modelli Cenek Formanek, nel nome del quale dopo la liberazione venne istituita una gara di modelli. Gli occupanti tedeschi dimenticarono di distruggere tutto, però, e così rimase un reparto aereo nel quale era ancora possibile lavorare. I costruttori di modelli dei vari Aeroclub, i quali non furono imprigionati, costruirono ancora dei modelli, reclutarono ancora dei giovani e fecero scuola e finalmente ogni anno si poté organizzare una gara di modelli, alla quale poterono partecipare illegalmente anche gli altri lavoratori della aviazione cecoslovacca, i quali in tal modo preparavano il terreno per il lavoro da svolgere dopo la desiderata liberazione.

Dopo la fine della seconda guerra mondiale lo studio dei modelli cecoslovacca fu incluso nell'aviazione sportiva come il primo e fondamentale elemento di esercitazione, la quale peraltro continua col volo a vela e col volo a motore. L'esercitazione in questi settori è ora obbligatoria da principio per tutti quelli che vogliono avere il diploma di pilota motorista.

Dopo le prime difficoltà iniziali per il rinnovamento dell'aviazione subito il lavoro riprese il suo corso e il modellismo cecoslovacco è di nuovo in rapido sviluppo. Non si lavora soltanto negli Aeroclub locali, ma anche in numerosi circoli delle scuole medie, dove questo stu-

dio viene raccomandato dai nuovi programmi di insegnamento.

Oltre ai tipi unici di modelli scolastici, scelti per la costruzione durante i corsi, si costruiscono innanzitutto modelli di apparecchi senza motori con apertura da 150 fino a 200 cm. e modelli con motorini a scoppio. Adesso si costruiscono dei modelli col motore di gomma (motore ridotto) in misura limitata per la mancanza di materiali. I motorini per i modelli degli aeroplani con l'accensione elettrica e i motorini ad autoaccensione vengono in Cecoslovacchia costruiti in serie in alcuni tipi e molti costruttori di modelli costruiscono i loro motorini.

La scelta dei migliori modelli viene fatta in numerose gare, che ogni anno terminano con una gara nazionale, i cui vincitori vengono poi inviati alle gare internazionali. Il rendimento dei modelli cecoslovacchi è molto buono in confronto con l'estero.

Questa relazione avrebbe dovuto fornire dei tempi di volo ed altri elementi, per suffragare questa e le altre asserzioni. N. di R.).

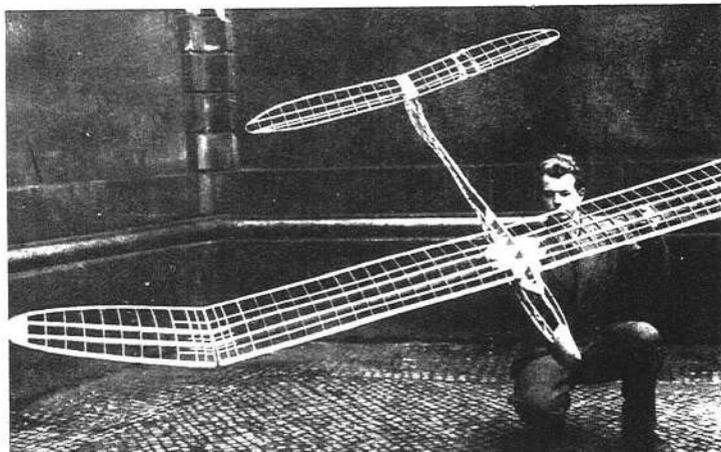
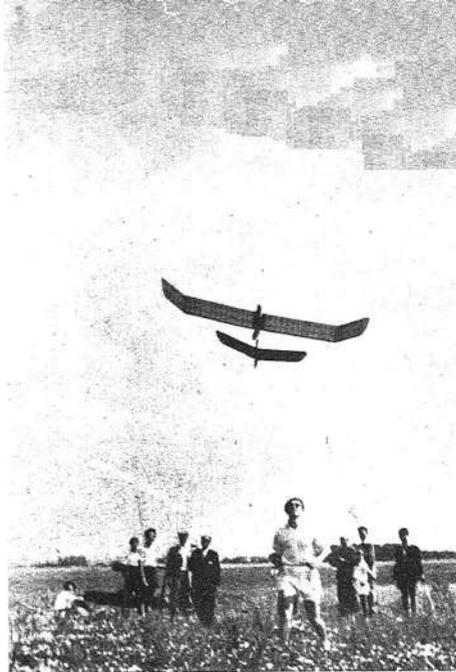
Sin dal 1946 i costruttori di modelli cecoslovacchi hanno partecipato alle gare internazionali in Inghilterra, in Polonia, in Svizzera, dove si sono piazzati molto bene. In Inghilterra, per esempio, ebbero il primo posto con il modello "Superantares" in una forte gara internazionale. Questo modello fu costruito dal famoso modellista J. Broz. Il modello "Superantares" viene azionato da un motorino di costruzione cecoslovacca "Ipro Ikar 6" della cilindrata di 6 cc. ad accensione elettrica.

GRECO

l'unica Ditta Italiana produttrice di materiali per Modelli Navali garantiti dalla competenza e dalla tecnica.

GRECO

Campo de' Fiori, 8 - ROMA



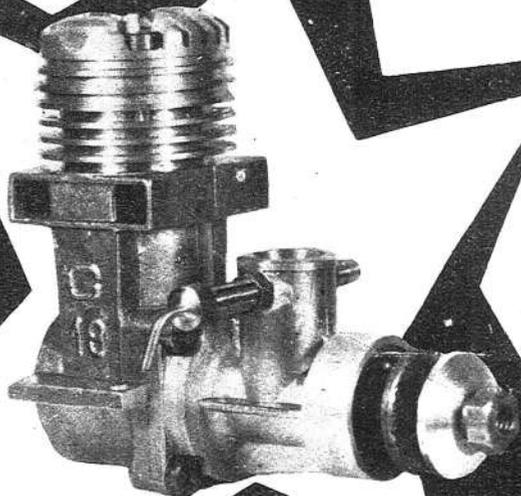
A SINISTRA, DALL'ALTO: il traino di un veleggiatore alla gara di Ostrava. Uno dei più grandi veleggiatori cecoslovacchi, opera di un costruttore dell'Aero Club di Praga. L'apertura è di m. 3,50. - I concorrenti ad una gara per modelli veleggiatori svoltasi a Praga, poco prima dell'inizio dei lanci. - A DESTRA: questo è invece il più grande veleggiatore cecoslovacco. Ha una apertura di m. 3,650, un peso di gr. 2.500, una superficie di 125 dmq. ed è stato costruito da V. Petrik di Praga.

MICROMECCANICA
SATURNO

BOLOGNA - Via Fabbri, 4 (già Via Tripoli)

Super Tigre

CLASSE B



IN DUE VERSIONI

Tipo A Diesel

Tipo B Glow Plug

C. C. 4,82

C. C. 4,82

HP 0,47 a 14.200 giri al'

HP 0,55 a 15.500 giri al'

Peso gr. 280

Peso gr. 240

GIRI MAX oltre 20.000

Albero montato su due cuscinetti a sfere - Pistone in lega leggera con due segmenti

PREZZO L. 8500

Per informazioni rivolgersi direttamente alla Ditta o presso i seguenti rivenditori:

AEREMODELLI - Piazza Salerno 8 ROMA

AEROMICROSPORT - Bibano di Car. TREVISO

COSMO - Via S. Basilio 50-A ROMA

ZEUS MODEL FORNITURE - Via S. Mamolo 64

AVIOMODELLI - Via Grandi 25 CREMONA

BOLOGNA

Il veleggiatore

"ALBATROS"

Per l'appassionato dei modelli veleggiatori, per i modellisti alla ricerca delle "linee aerodinamiche" perfette, per coloro insomma che al piacere di costruire desiderano unire il piacere di possedere un "bel modello" nel vero senso della parola, ecco "L'ALBATROSS".

Progettato e costruito da uno dei migliori veleggiatori di Torino, questo modello si è subito imposto per qualità di volo ed estetica.

Alle gare torinesi è solito vedere cinque o sei "ALBATROSS" contendere i primi posti e se seguite attentamente le cronache non di rado questo nome è ripetuto nelle classifiche migliori.

Ha un solo difetto, se così si può chiamare, ed è quello di scomparire con notevole facilità alla vista, questo appunto perché le sue doti di volo sono eccezionali, tanto che ad una recente gara ho visto personalmente ben quattro modelli di questo tipo scomparire in altezza sul campo dopo aver totalizzato una media di 6', e purtroppo uno solo è stato ritrovato dopo qualche giorno a parecchi chilometri di distanza.

Nel complesso "L'ALBATROSS" non è di eccessive difficoltà costruttive; infatti molti modellisti anche al solo secondo modello lo hanno costruito con buoni risultati, essendo comunque un modello da gara non è certo consigliabile ai principianti in senso assoluto.

L'ALA a pianta rettangolare con rastremature ellittiche è composta da centine in tranciato da mm. 2 escluse quelle di attacco.

Il longherone ricavato da listello rettangolare di taglio 3x10 porta alle estremità d'attacco le due cassette porta-baionette eseguite con ritagli di compensato. Il bordo di entrata si ricava da listello 3x3 messo di spigolo e sagomato in

opera per un perfetto raccordo con il naso delle centine. Quello di uscita un normale 3x10 triangolare con i soliti tagli longitudinali che permettono la curvatura per il raccordo ellittico.

FUSOLIERA di forma perfettamente aerodinamica ricavata da dati speciali americani è composta da ordinate in compensato da millimetri 1,5 alleggerite. Anteriormente la pancia porta un pattino non affiorante che serve di rinforzo e facilita il montaggio, nel contempo permette la sistemazione del gancio di traino.

Il musone si ricava da due blocchetti di cirmolo o pippio debitamente scavati all'interno. Due listelli rettangolari 3x5 fungono da fiancate di forza, mentre i listelli di forma sono normali 2x3 di taglio.

L'estremità posteriore della fusoliera porta in monoblocco tutto il piano di coda verticale formato da un contorno esterno di compensato, da un longherone dello stesso materiale e da centine in tranciato o balsa da mm. 1,5.

PIANO DI CODA è di costruzione analoga all'ala, escluso il longherone che si ricava da tavoletta di balsa dura da mm. 3.

RICOPERTURA E FINITURA. La fusoliera va ricoperta in seta "Giapponese" incollata e verniciata per la tensione con "Cement"; finitura con due buone mani di Nitrolux colorata. L'ala e il piano di coda in carta "Super Avio" verniciata a finire sempre con Nitrolux.

PROVE in aria calma per il centraggio. Piano di coda a 0° modello leggermente picchiato. Primi lanci a mano sino ad ottenere perfetta picchiata.

Consiglio poco cavo ad evitare di perderlo al primo lancio e meglio ancora se qualche esperto vorrà dotarlo di paracadute.

I disegni al naturale, comprensivi di tutti i particolari al naturale, le centine completamente sviluppate e tutta una sequela di dati e disegni schematici che facilitano notevolmente la costruzione, sono di proprietà esclusiva della Ditta "AEROPICCOLA" di Torino; a coloro che li desiderano non resta che spedire L. 300 per riceverlo franco di porto.

Resto come al solito a completa disposizione per qualsiasi consiglio od aiuto per gli amici che mi vorranno interpellare scrivendomi in Coros Peschiera 252, Torino.

FRANCO CONTE

AI COLLABORATORI

Preghiamo i nostri collaboratori di mandarci, possibilmente, gli articoli in duplice copia, specialmente quegli articoli per i quali si dovranno fare tavole o disegni. Ciò, come è facile comprendere, per guadagnare tempo, in quanto che la duplice copia ci permetterà di passarne immediatamente una in tipografia, mentre l'altra rimarrà a disposizione del disegnatore.

Aggiornate le Collezioni

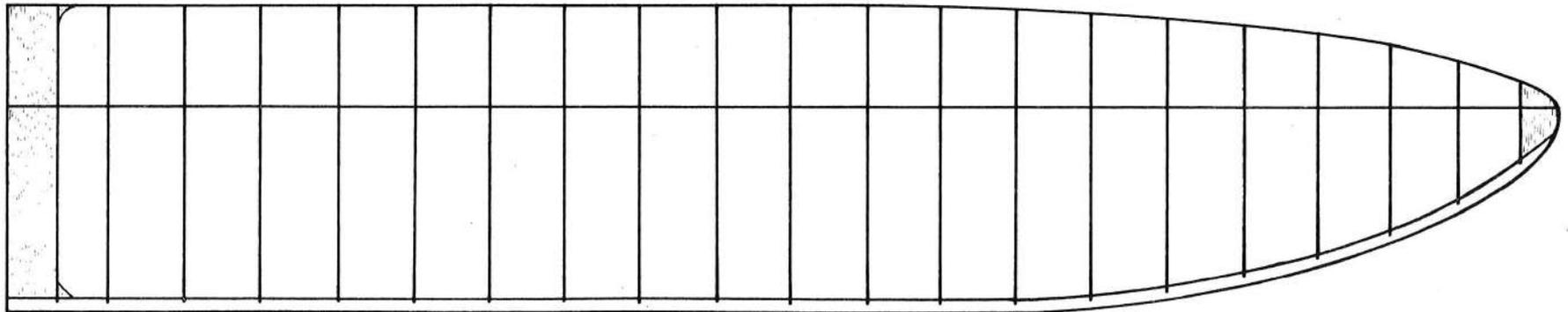
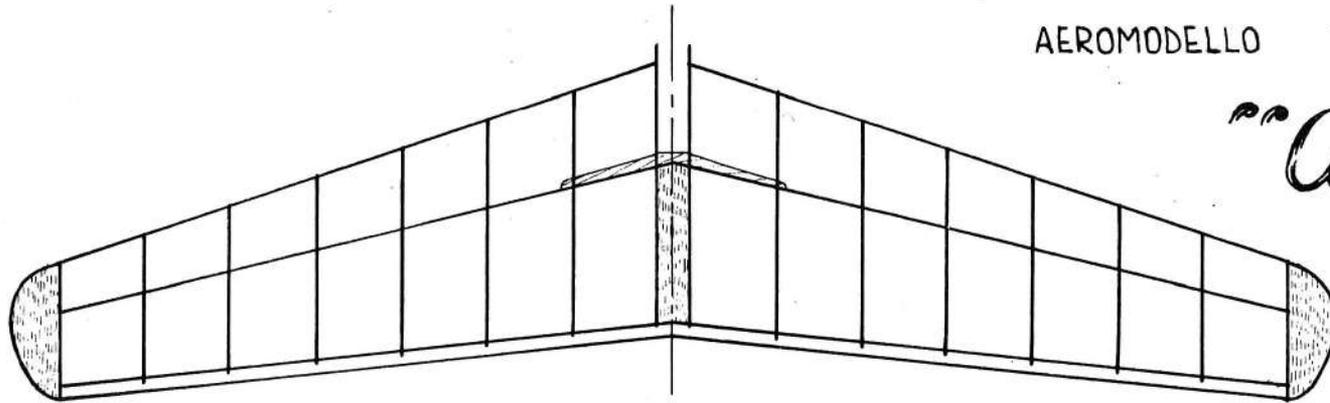
Per completare e mettere in ordine le collezioni di "Modellismo" non aspettate sempre domani! Domani i numeri arretrati, diventando sempre più rari, costeranno di più o saranno esauriti. Provvedete in tempo, dunque, spedendo ordinazioni e vaglia alle "Edizioni Modellismo", Piazza Ungheria n. 1, Roma.

Gli arretrati vengono spediti FRANCO DI PORTO ai seguenti prezzi:

N. 1 (poche copie rare da noi rintracciate con fatica)	L. 400
N. 2 (poche copie rare da noi rintracciate con fatica)	L. 250
Dal N. 3 al N. 5 (cadauno)	L. 50
Dal N. 6 al N. 26 (cadauno)	L. 100
N. 27	L. 200

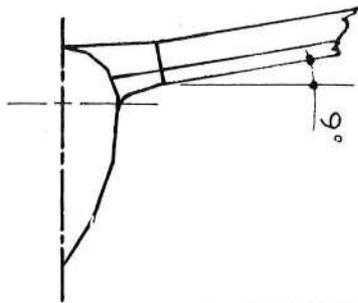
AEROMODELLO VELEGGIATORE

"Albatross" 99

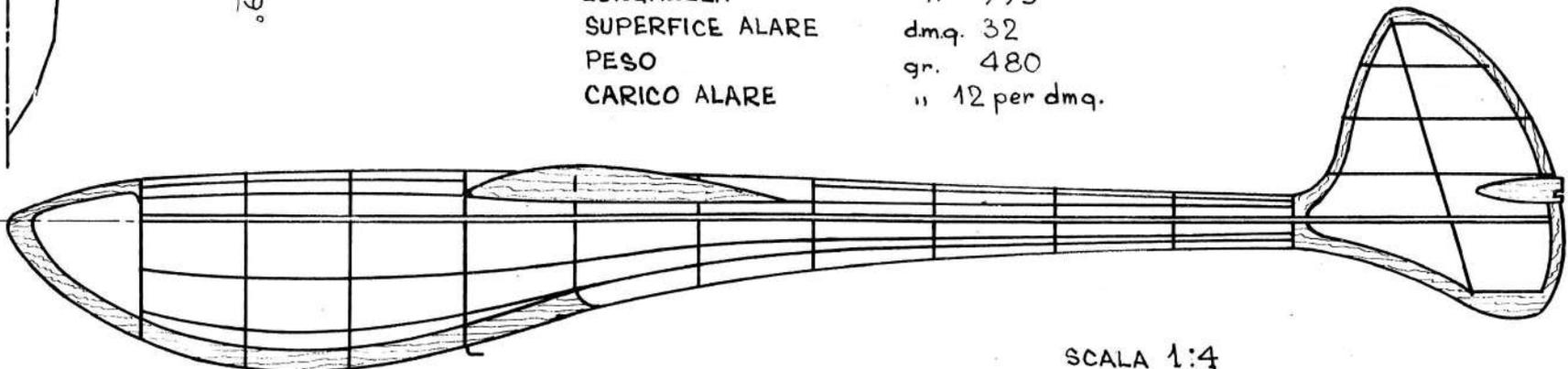


CARATTERISTICHE

APERTURA ALARE	m.m.	1980
LUNGHEZZA	"	995
SUPERFICE ALARE	dm.q.	32
PESO	gr.	480
CARICO ALARE	"	12 per dm.q.



6°



SCALA 1:4



P.F.

669

MODEL "JUNIOR" LISMO

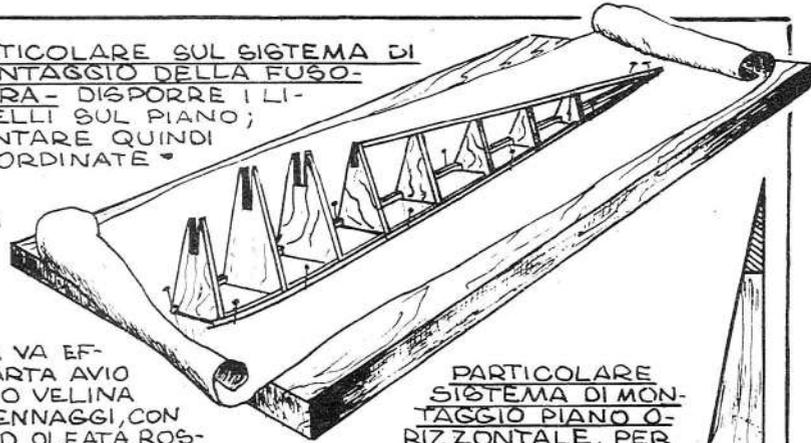
1

Veleggiatore-scuola

CARATTERISTICHE :

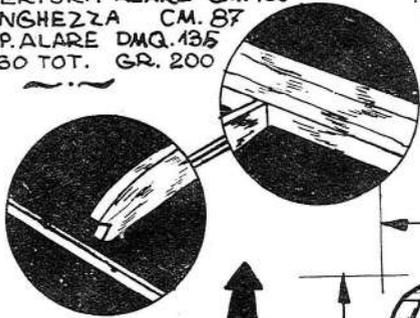
APERTURA ALARE CM. 100
LUNGHEZZA CM. 87
SUP. ALARE DMQ. 135
PESO TOT. GR. 200

PARTICOLARE SUL SISTEMA DI MONTAGGIO DELLA FUSOLIERA - DISPORRE I LISTELLI SUL PIANO; MONTARE QUINDI LE ORDINATE

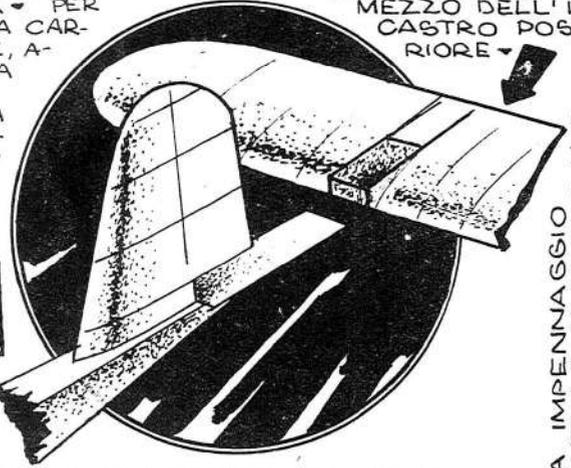


PARTICOLARE SISTEMA DI MONTAGGIO PIANO ORIZZONTALE, PER MEZZO DELL'INCASTRO POSTERIORE

LA RICOPERTURA VA EFFETTUATA CON CARTA AVIO O SUPERAVIO "30" O VELINA PER LE ALI E IMPENNAGGI, CON SUPERAVIO "60" OD OLEATA ROSSA PER LA FUSOLIERA - PER L'INCOLLAGGIO DELLA CARTA ALLE STRUTTURE, ADOPERARE COCCOINA O COLLA D'AMIDO - BAGNARE CON ACQUA E METTER SOTTO PE-60-



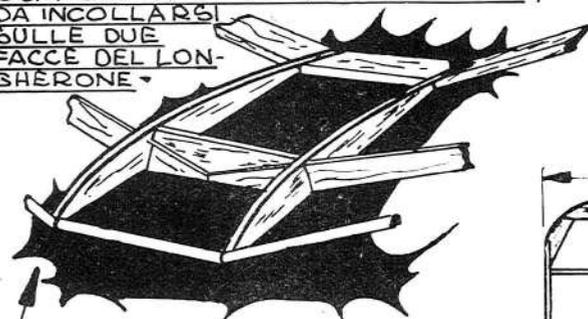
PART. SISTEMA INCOLLAGGIO B. D'ENTRATA E DI USCITA ALLA CENTINA



QUESTO DISEGNO E' IN SCALA LA 1:5

CENTINA IMPENNAGGIO ORIZZONTALE AL NATURALE.

GUANCETTA DI COMPENSATO DA 4, DA INCOLLARSI SULLE DUE FACCE DEL LONGHERONE

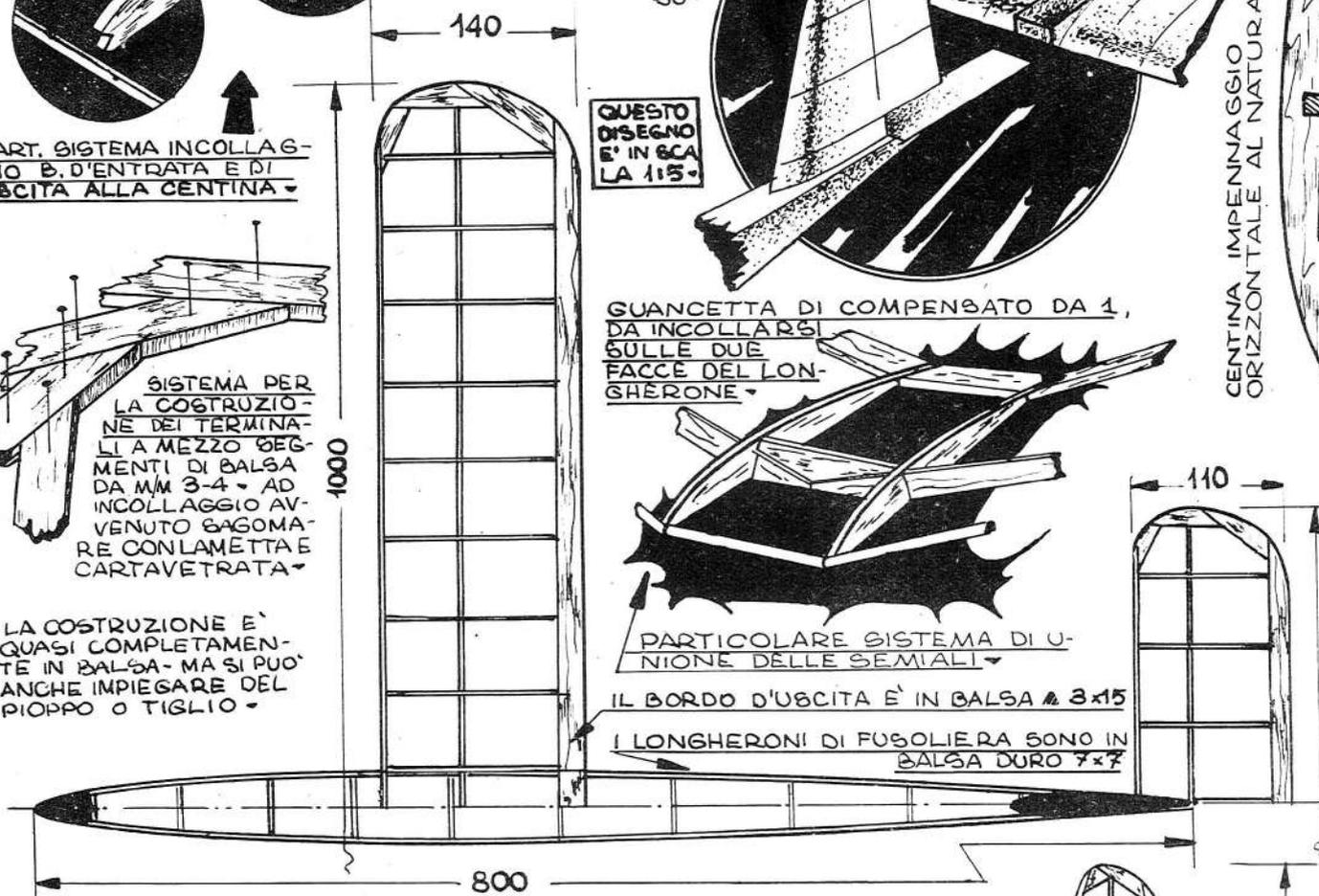


SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEI TERMINALI A MEZZO SEGMENTI DI Balsa DA MM 3-4 - AD INCOLLAGGIO AVVENUTO BAGOMARE CON LAMETTA E CARTAVETRATA

LA COSTRUZIONE E' QUASI COMPLETAMENTE IN Balsa - MA SI PUO' ANCHE IMPIEGARE DEL PIOPPO O TIGLIO

PARTICOLARE SISTEMA DI UNIONE DELLE SEMIALI

IL BORDO D'USCITA E' IN Balsa 3x15
I LONGHERONI DI FUSOLIERA SONO IN Balsa DURO 7x7



CENTINA ALARE, IN GRANDezza NATURALE



IL DATTINO E' IN COMPENSATO DI BETULLA DA MM. 3 O DI PIOPPO DA 4

LE DUE SEMIALI, VISTE DI FRONTE, HANNO UN DIEDRO SUL LORO PIANO ORIZZONTALE, SU CUI OGNI ESTREMITA' E' SOLLEVATA DI CM. 8

G. IANNI

Caratteristiche: Lunghezza f. t. cm. 68 - Apertura alare cm. 100 - Corda alare cm. 20 - Superficie alare dmq. 20 - Profilo alare biconvesso simmetrico 10% - Apertura stabilizzatore cm. 40 - Corda stabilizzatore cm. 11 - Superficie stabilizzatore dmq. 6 - Peso totale (motore MOVO D. 10) gr. 850 - Carico per dmq. di superficie gr. 42,5 - Elica Diam. cm. 30 passi 25 - Velocità media di volo aerobatico km/h 100 - Lunghezza di corsa m. 18-25, in acciaio armonico, diametro minimo mm. 3,3.

Il Quasimodo è il frutto di una lunga serie di esperienze fatte nel campo dei teleacrobatici, durante tre anni di serio e metodico lavoro.

La sua caratteristica principale è la semplicità di costruzione, che, a mio avviso, non è da trascurarsi in un modello da acrobazia, data l'estrema facilità di scassature. Se per una falsa manovra, durante la esecuzione di una difficile figura acrobatica, il vostro Quasimodo "esploderà" a 100 all'ora sulla dura pista, l'unica consolazione sarà nel pensare che in una decina di ore di lavoro ne potete avere un altro, nuovo fiammante! (io sono già arrivato al quarto!)

La costruzione è del tipo "volo libero", quasi esclusivamente in balsa, con fusoliera a traliccio, ed ala monolongherone non affiorante. Le due fiancate laterali sono rinforzate con del compensato da mm. 1, e tutto il modello è coperto con

carta di media robustezza, tipo pergamina leggera.

Dalle tre viste del modello potrete ricavare il disegno in grandezza naturale ma, per chi volesse maggiori dettagli costruttivi, consiglio di rivolgersi alla MOVO che potrà fornirvi il disegno e la descrizione completa del modello. Particolare interessante degno di rilievo è la assai ridotta lunghezza della fusoliera, che porta lo stabi-

lizzatore ad una distanza dall'ala pari alla corda dell'ala stessa. Ciò dona al modello un'estrema rapidità di risposta ai comandi, e quindi la possibilità di eseguire loopings strettissimi ed a grande velocità. A ciò contribuisce anche lo stabilizzatore "centinato" il cui effetto è di gran lunga superiore a quello del tipo "laminare", ricavato dalla tavoletta di balsa.

Il motore MOVO D. 10 fornisce

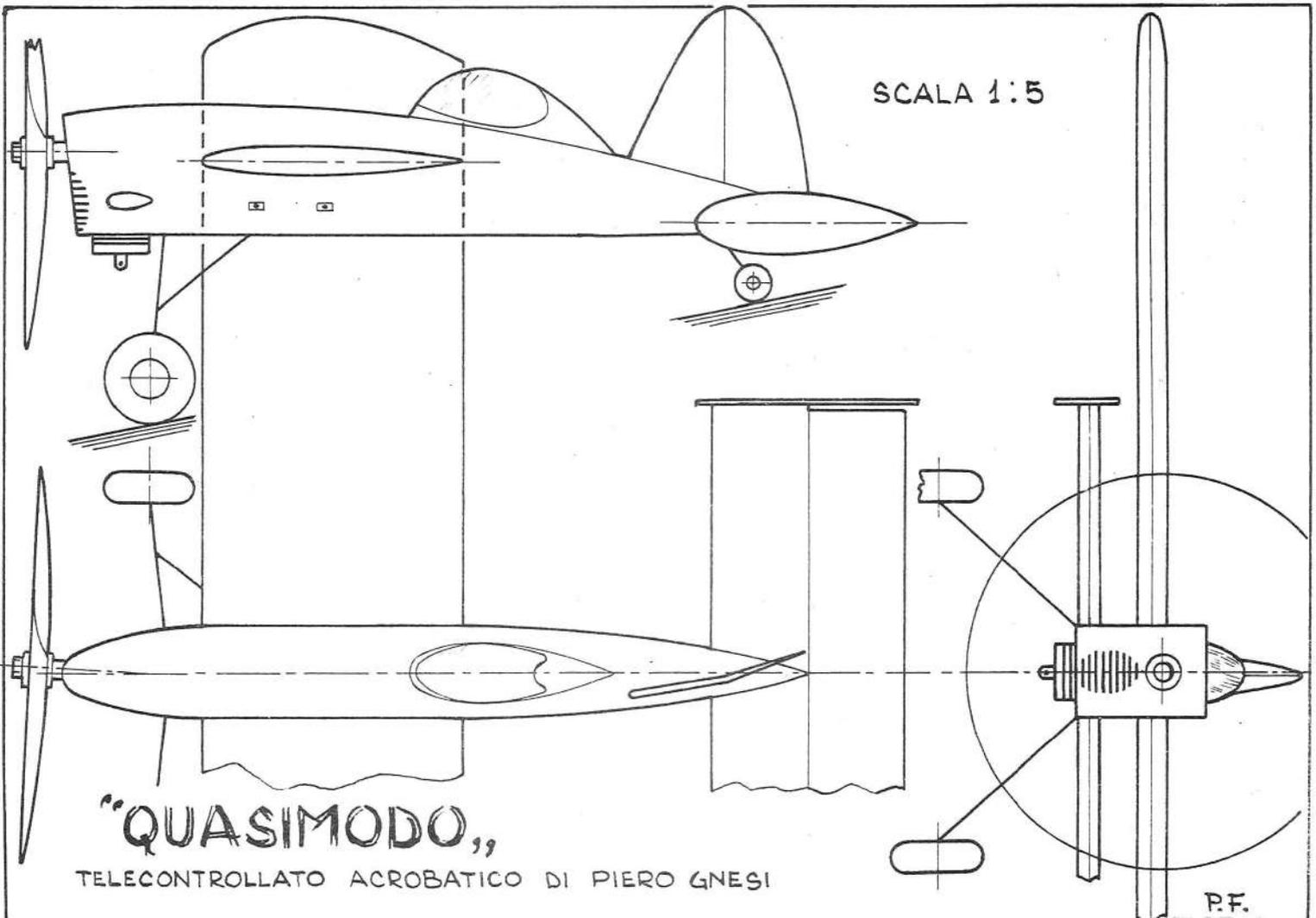
una trazione più che edoppia di quella necessaria alla realizzazione di tutte le figure acrobatiche finora conosciute, e ciò è di essenziale importanza perché, false manovre a parte, risulta impossibile scassare il modello anche in giornate di forte vento. La grande potenza del motore manterrà i cavi costantemente tesi, anche durante le più difficili evoluzioni.

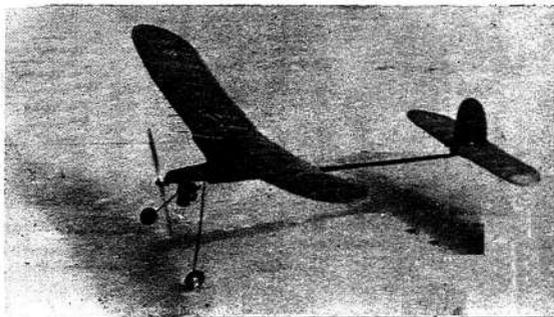
Questo modello è stato provato anche con motori di cilindrata inferiore, ed ha dato sempre ottimi risultati; non è però consigliabile impiegare motori sotto i 5 cc. La stabilità del modello in volo sul dorso non ha nulla da invidiare a quella del volo normale e, dopo un po' di pratica, vi convincerete che il volo sul dorso è la figura più facile ad eseguirsi. Come massimo di acrobazia il Quasimodo è arrivato alla "croce di loopings" formata da un otto verticale e da un otto orizzontale eseguiti sul posto.

Particolare di cronaca interessante: una volta, un giovane aeromodellista si è lasciato sfuggire di mano, durante una prova, la manopola di comando. Il Quasimodo, con cavi e manopola ancora attaccati, ha continuato il suo volo, salendo in spirale e raggiungendo in quattro minuti una quota valutata a circa 500 metri. Per i più curiosi dirò che il ritorno alla madre terra è avvenuto con una disastrosa vite verticale, fischio e scoppio del modello.

PIERO GNESI

Vallet e Gnesi, alla Coppa Salone Aeronautico di Parigi, con i loro ben meritati trofei. Il modello che Gnesi ha in mano è il QUASIMODO, del quale riproduciamo i disegni in questa pagina





IL TELECOMANDATO

E. F. 10

di Emilio Flesca

CON PINNA O SENZA ?

Campo questo dei motomodelli che deve essere accuratamente seguito da ogni aeromodelista perché, pur essendo una delle categorie che si nota oggi con un gran numero di cultori, è purtroppo non in grande gloria. Molti sono sempre i motomodelli in gara, ma pochi quelli che vanno bene. Con pinna o senza pinna, ma che volino e non che disegnino nel cielo, durante la salita, le più strane acrobazie. E' appunto di questo che voglio parlarvi. Preciso che, per quanto io preferisca i motomodelli senza pinna, tratterò ugualmente ambedue i tipi fornendo delle indicazioni che potranno essere utili ad un aeromodelista che si accingesse al progetto di un motomodello.

Motomodelli con pinna:

Questi sono stati per così dire, la novità del dopoguerra, e molti sono gli aeromodelisti che preferiscono questo tipo di modello. Nominerò ora i vantaggi e gli svantaggi che portano questi modelli. Innanzitutto c'è da notare la grande stabilità pendolare che offrono questo tipo di modelli anche col vento piuttosto forte; però risultano più caricati del "senza pinna" perché, se si vuol fare una pinna che sia veramente efficiente e non antiaerodinamica, occorre che abbia un buon raccordo alla fusoliera. Perciò ecco del peso in più. Alcuni come Rossi L. e Raggi PierL. hanno sostituito la pinna con una cabane in filo d'acciaio, più leggera della pinna, ma antiaerodinamica per eccellenza. I modelli con pinna portano anche un altro notevole vantaggio: C. G. molto in basso, C. S. L. molto in alto. Però questo fa sì che molte volte, per non dire il 90 per cento delle volte, con questi modelli si è costretti a dover mettere parecchi gradi di incidenza negativa al motore per togliere una salita troppo a cabrare è pericolosa. Mettendo così più incidenza negativa al motore, viene sprecata buona parte della potenza che si avvicina al 20%; con il 60 per cento del rendimento massimo dell'elica si può avere come massimo un rendimento dell'80 per cento. Questo però agli aeromodelisti che la sanno lunga, perché è assai difficile ottenere l'80% come rendimento totale, del gruppo elica-motore.

Lasciamo dunque la categoria dei motomodelli a pinna e passiamo ai modelli a motore senza pinna.

Modelli senza pinna:

Questi modelli, sul tipo del famoso "Mercurio" di A. Castellani, hanno un carico alare più basso, è possibile montare il motore con minore incidenza negativa rispetto ai motomodelli con pinna e si può ottenere così un maggior rendimento del motore.

Poi, con le ali a doppio dietro, si può ottenere una buona stabilità sia trasversale che pendolare. Unico svantaggio di questi modelli, è che molto risentono

della coppia di reazione. Infatti capita spesso di vedere il modello, appena dopo il decollo o dopo pochi metri di quota, entrare in scivolata d'ala e provocare una scassata come voi stessi potete ben immaginare. Si è cercato però di correggere questo difetto costruendo fusoliera più lunghe rispetto alla apertura ed alla superficie di un modello a pinna, ma seppur s'era riusciti a migliorare, ancora spesso accadeva che il modello risentisse della coppia di reazione.

Castellani questo lo notò nella sua "Stella del Nord" ed io su un modello "Mercurio" in formula F.A.N.I. 1947. Dopo molti tentativi si riuscì a migliorare ancora, ma ciò che più mi tormentava era quella terribile scivolata d'ala che qualche volta si ripeteva, tanto che, a causa di questo, la "Stella del Nord" di Castellani fece una misera fine ad Eaton Bray nel '47. Pensai allora

di diminuire la superficie della fusoliera dopo il boreo d'uscita delle ali e cercare di fare non più fusoliera rettangolari dopo il bordo d'uscita stesso ma più fini e più aerodinamiche che fosse stato possibile, per ottenere una maggiore efficienza dei piani di quota. Nacque così quella categoria di modelli che Piccinini De Micheli, Pecorari, Gastaldi e molti altri realizzarono con un buon risultato. Questa chiacchierata l'ho scritta non per dettare legge ma per esporre le mie opinioni; desidererei sentire il pro e contro di qualche altro aeromodelista, perché credo questo un argomento da discutere di notevole importanza.

SOPRA IL TITOLO: Due vari esponenti di opposte teorie. Il modello a pinna del pescarese D'Antonio e quello, invece, del romano Kannehoff.

Compromettete le ragazze !

Andiamo ricevendo, da qualche tempo, delle eccellenti fotografie di modelli e di modellisti. Spesso si tratta di bei modelli e dei modellisti. Però non accade mai, o quasi mai, di vedere delle belle donne accanto ai modelli.

Da molto tempo (fin da quando facevamo « L'Aquilone ») noi esortiamo le fanciulle a dedicarsi al modellismo, o per lo meno a dare un benevolo sguardo ai modelli, che sono le creazioni molto intelligenti di giovanotti decisamente in gamba. Ma pare che in Italia non esistano ragazze che ammirino i costruttori di modelli. Si direbbe che i nostri modellisti non abbiano la ragazza. Non ci sembra giusto.

Guardate gli sportivi: ciclisti, automobilisti, pugili, calciatori, ecc. quanti baci e abbracci di bellissime donne « rimediano ». Basta andare al cinematografo, o sfogliare i giornali, per rimanere di stucco. Perché tanti baci a Coppi, che ha quel nasone ed è per giunta sposato? E' un'ingiustizia. Il modellismo è uno sport scientifico degno di ammirazione quanto un altro sport, se non di più. Se noi fossimo delle donne abbraccieremo con molto più entusiasmo il vincitore di una gara aeromodellistica, o automodellistica, o navimodellistica, che un pedalatore, o un podista, o un calciatore.

Insomma, visto che le donne non corrono dietro ai modellisti, noi invitiamo i modellisti a correre dietro alle donne. Compromettete le ragazze facendole fotografare accanto a voi, o modellisti; oppure fotografandole voi stessi accanto ai vostri modelli.

Per spingervi a fare questo noi bandiamo un concorso fotografico per una o più fotografie nelle quali assieme a uno o più modelli di qualsiasi genere (navi, auto, treni, aerei) sia fotografata una bella ragazza, o delle belle ragazze.

Tutte le belle fotografie verranno pubblicate per ordine di arrivo in redazione. Alla fine del concorso, che scadrà alla fine dell'anno, assegneremo, a nostro insindacabile giudizio, i seguenti premi:

- L. 2.000 alla più bella ragazza fotografata;
- L. 2.000 al costruttore del più bel modello fotografato;
- L. 2.000 all'autore della più bella fotografia;
- N. 1 abbonamento semestrale a chi ci avrà inviato il maggior numero di fotografie (pubblicate o no).

Con questo modello ho segnato e talvolta superato la velocità di 100 km. orari. Per quanto riguarda la facilità di pilotaggio, essa si avvicina notevolmente a quella riscontrabile su un modello da allenamento. Le caratteristiche di questo modello lo rendono particolarmente interessante a chi, appassionato del volo circolare vincolato, non ha l'abilità di pilotaggio sufficiente a portare in volo un modello da velocità.

La costruzione della fusoliera è semplice ed oltremodo robusta. Si procede sul troncone costituito dalle due ordinate in compensato da mm. 3, con annesso longherine in faggio, e dai listelli laterali 2x7, nonché da quelli inferiori e superiori 3x3. Tutto debitamente riempito in balsa e sagomato in opera. Rifinitura delle parti con stucco a niro e carta abrasiva.

La costruzione dell'ala richiede una certa abilità ed attenzione, per ottenere un perfetto profilo biconvesso dalla tavoletta di balsa da 15 mm. che, ultimata, sarà incastrata in linea perfettamente orizzontale sul castello motore. I piani di coda vengono realizzati in maniera pressoché identica all'ala.

I comandi agiscono sul piano di coda orizzontale col solito sistema della squadretta di rinvio.

Il motore montato sul modello è un OSAM G. 16, carenatissimo, con elica speciale per U-control a forte passo. Ogiva in alluminio e volano in bronzo. L'originale è verniciato in bleu (ala e piani di coda) e nero (fusoliera).

Per ulteriori informazioni rivolgersi a Emilio Flesca, via Nino Bixio 15, Reggio Calabria.

Tutti gli accessori per il modellismo ferroviario e meccanico in genere da

TABONE

Via Flaminia, 223 - ROMA

TRENI ELETTRICI "Marklin" nuovi e d'occasione - parti staccate - accessori.

MOTORINI ELETTRICI a corrente continua per ferrovie a scartamento "OO" - Motorini elettrici adatti per motoscafi, microautomobili e servomotori di radiocomando, giri 5000 al minuto, funzionamento con batterie per pila tascabile da 6 Volt, peso gr. 23 - Prezzi da L. 2.000 in su

MOTORINI A SCOPPIO "Zena" L. 5.000 - "Bungay" 600 giri/min. 28.000, prezzo L. 32 mila - "Superelia" 4,5 cc. L. 3.000 - "Automatic 5" L. 3.500

Il 1° febbraio uscirà il Catalogo accessori ferrovie scart. 40 (00) L. 250

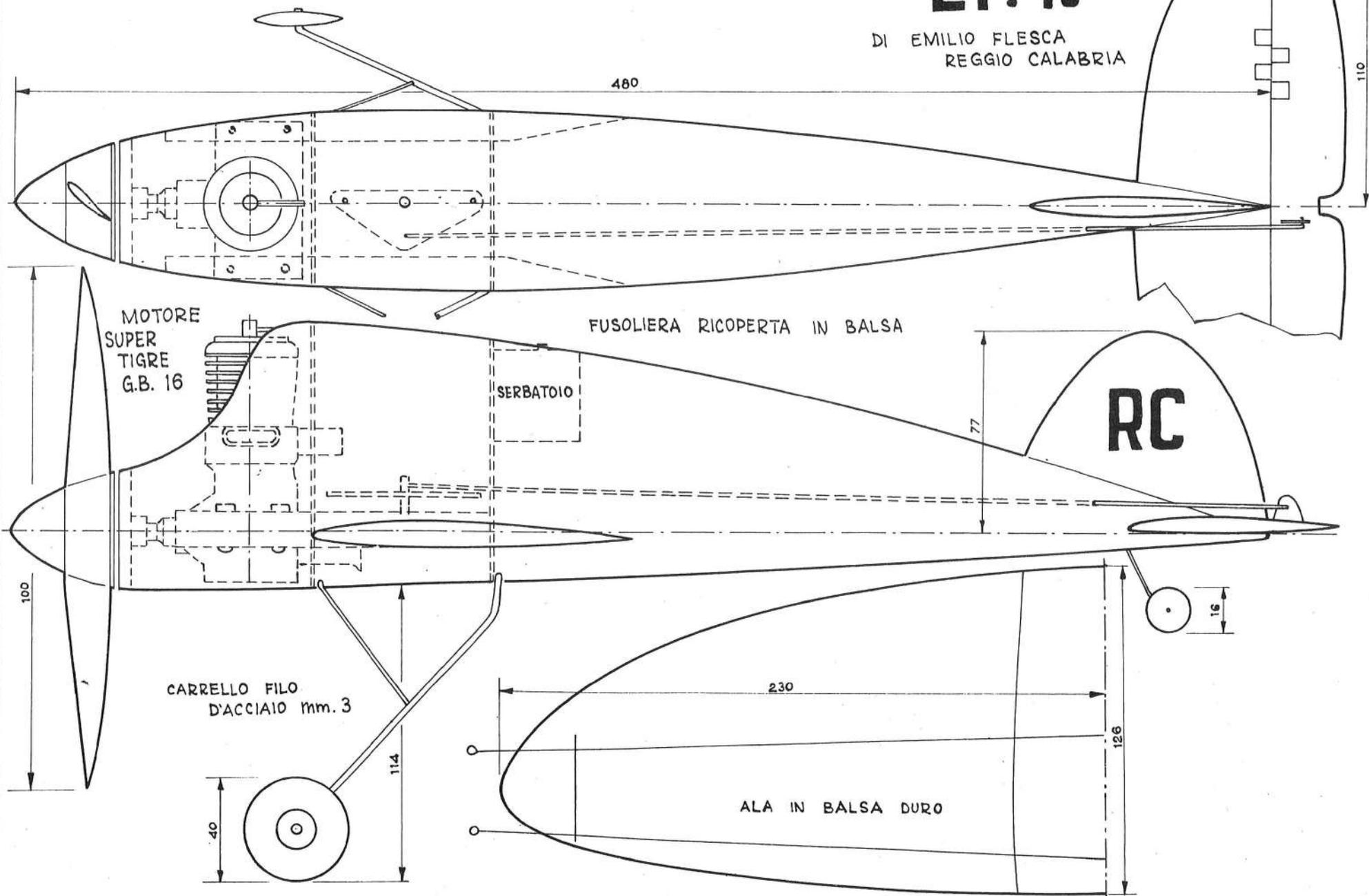
Nelle richieste di informazioni si prega di aggiungere L. 30 in francobolli per la risposta.

IL TELECONTROLLATO

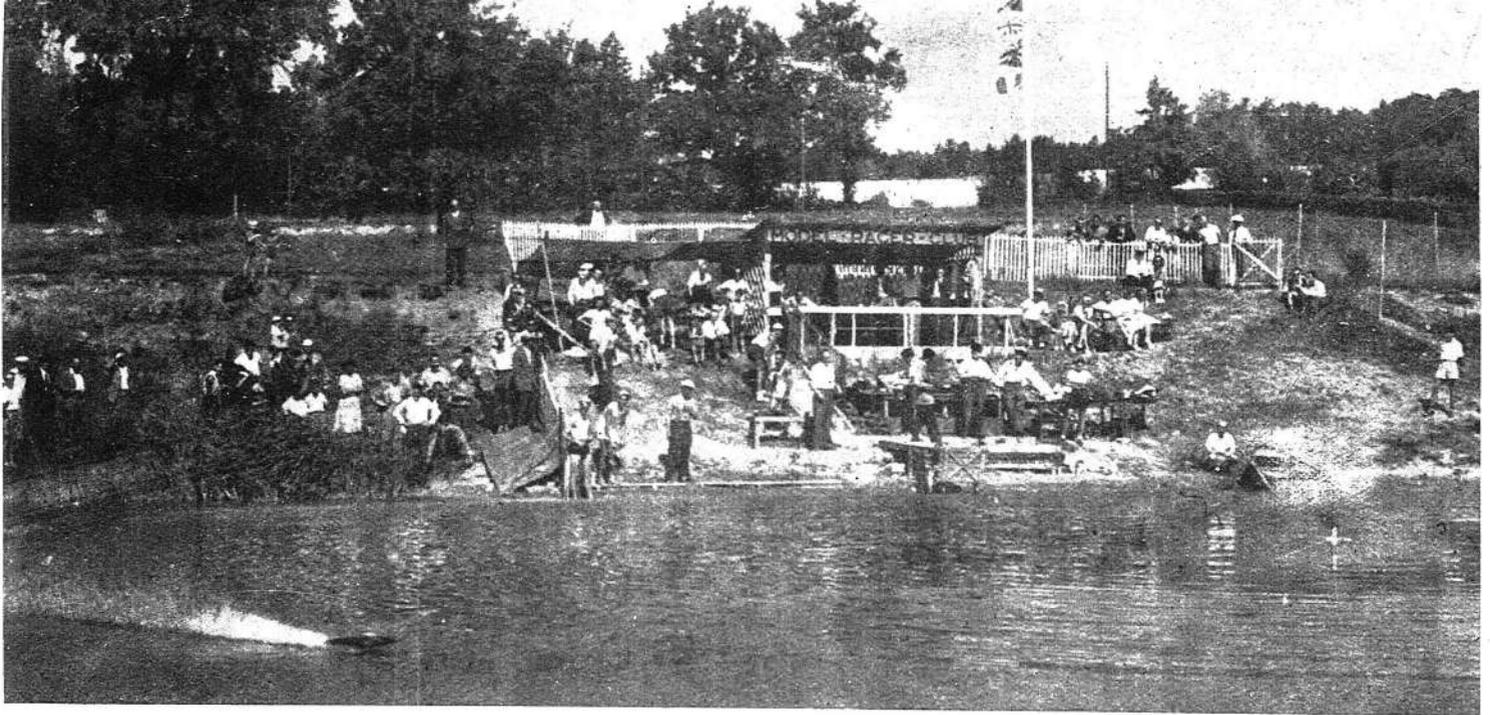
FRECCIA DEL SUD

EF. 10

DI EMILIO FLESCA
REGGIO CALABRIA



703



Il Trofeo Hispano-Suiza SERVIZIO DI PIERO GNESI

Di buon mattino il treno ci scarica, con armi e bagagli, a qualche chilometro da Ginevra, in riva al laghetto ove si è installato il "Racer Model Racer Club", per la disputa della coppa "Hispano-Suiza", competizione internazionale per modelli di motoscafo.

Sul pennone sventolano già le bandiere delle nazioni partecipanti, ed il primo saluto ce lo dà l'assordante sibilo di un "Hornet" lanciato a 30.000 giri. Intanto sui tavoli cominciano ad allinearsi i profilatissimi scafi, ed i modellisti sono all'opera intorno ai loro surcompressi. Il caldo si fa già sentire, benché alquanto mitigato da una leggera brezza del nord. Lo specchio d'acqua si conserva però, con gran sollievo per i concorrenti, del tutto tranquillo, trovandosi completamente incassato in sponde assai alte.

Messo a punto e controllato il sistema di cronometraggio elettrico, la giuria dichiara aperto il concorso, ed il primo concorrente scende in acqua alle 10 precise, come previsto. Fotografi e cinematografari, insensibili ai cocenti raggi del sole ed agli spruzzi d'acqua dei motoscafi, sono in primissima linea per cogliere i momenti più emozionanti.

Fra i primi a girare è l'inglese Stone, già detentore del record europeo, grande favorito della competizione. Egli partecipa nella categoria 10 cmc. con due scafi quasi identici, entrambi montati da motori "Dooling 61" a glow-plug Arden. La sua miscela "puzza" di nitrometano lontano un miglio; infatti il grido del motore, partito al primo colpo di corda, è altissimo. Egli non impiega, per la partenza, il trampolino levatoio, ma preferisce starsene piantato in acqua fino al ginocchio, con tanto di scarpe e pedallini, ed una specie di turbante in testa, onde ripararsi dai cocenti raggi del sole. C'è chi ride di tanta stravaganza, ma il bravo Stone, tutto preso dall'arduo lavoro, non ha tempo per accorgersene.

Il modello parte veloce, quasi senza spinta, e dopo un paio di giri il motore prende la sua carburazione; ma, sfortunatamente, l'arresto avviene prima che il modello abbia percorso i 500 metri regolamentari.

Stone non sembra troppo con-

tento degli applausi scroscianti; si avvia al suo tavolo, e ci dichiara perplesso che l'enorme diversità di condizioni atmosferiche, da quelle della lontana Inghilterra, lo mettono in serio imbarazzo sul giusto dosaggio delle miscele. Dice che il motore non era carburato alla perfezione, e, bottiglie e bottigliette alla mano, si mette alla ricerca della giusta combinazione, per riempire il serbatoio.

Lasciamo il nostro Stone per interessarci dei fratelli Chevrot, che seguono sul trampolino di lancio e rappresentano la speranza del "Model Racer Club" svizzero.

J. L. Chevrot monta un Hornet glow-plug, ma senza impiegare nitrometano; Pierre invece ha preferito, per il suo Hornet, la rituale accensione a magnete. E' Pierre che gira più veloce col suo "Be Bop II" a ben 96.774 orari. Il suo modello dimostra una stabilità veramente eccezionale, solo metà dell'elica in acqua, con due punti di appoggio anteriore, mentre tutto il resto dello scafo emerge, denotando una perfetta realizzazione ed un centraggio quanto mai meticoloso.

Seguono altri concorrenti, ed il più veloce è il francese Devanze che, col suo "Vano", raggiunge gli 68.235 km. all'ora.

Verso mezzogiorno è ancora Stone che, sortito il suo "Lady Babs II", scende in acqua (sempre con scarpe e pedallini!) per la prova. Il motore parte al primo colpo, ma si arresta inesplicabilmente dopo qualche metro di corsa. Sul flemmatico volto di Stone appare il disappunto per tanta sfortuna, ma l'inglese non si perde d'animo e, subito dopo, rinunziato a provare ancora il suo "Lady Babs II", scende in acqua col vecchio "Rodney".

Intorno il silenzio è perfetto. Ciascuno trattiene il fiato pensando se questa volta "ca ira". E in non va troppo male per il bravo Stone, che riesce a raggiungere una velocità di 94.555 km. all'ora.

Qualche concorrente è in gara con motori di propria fabbricazione: fra questi ci colpisce il 10 cmc. del francese Suzor, nel quale il travaso è ottenuto a mezzo di due tubi di sezione rettangolare che, partendo dal tappo anteriore del carter, vanno nientemeno a finire

in una delle quattro luci di scarico praticate sul cilindro. Il pistone, al punto morto superiore, scopre inoltre quasi totalmente le luci di scarico praticate sul cilindro. Questo motore gira a velocità eccezionale, che niente ha da invidiare a quella dei vari Hornet ecc. presenti in gara.

Nel pomeriggio, dopo un'ora di sosta per la ben meritata colazione, la gara continua, ma con ritmo assai più ridotto rispetto al mattino. Molte false partenze e molti inconvenienti meccanici, specialmente nella categoria dei 30 cmc. ove tutti i concorrenti presentano motori di propria fabbricazione, in prevalenza a 4 tempi.

Nella categoria "E" Stone riesce finalmente a mettere a punto il suo "Lady Babs II", e si aggiudica la vittoria con una media di 109.765 km. all'ora. J. L. Chevrot supera il fratello Piero, segnando, col suo "Follrise" i 100.686 orari. Particolare interessante è che detta velocità è stata raggiunta con una elica americana in lega leggera, fattasi prestare all'ultimo momento dal più che sportivo, fratello Piero.

Nella classe "B", con motori da 30 cmc., è il francese Maniens che, sormontata la valanga degli intoppi meccanici, si aggiudica con 78.261 km. all'ora, una ben meritata vittoria.

La gara si chiude nelle tarde ore del pomeriggio, ma l'infaticabile Stone chiede gli venga concessa ancora una prova, onde tentare di battere il record europeo di velocità. Il suo "Lady Babs II" ci dà questa volta la sensazione di volare sull'acqua. In certi momenti è solo l'elica che "tocca", mentre tutto lo scafo, divenuto portante per la forte velocità, emerge totalmente.

113.924 km/ora annuncia la giuria. Bravo Stone! Un nuovo record europeo è stato stabilito, ed ogni giorno sempre più ci si avvicina a quei famosi 136 orari del record mondiale americano.

La premiazione ha luogo in occasione del rituale cenone che si svolge a Ginevra la sera stessa del concorso, ed i concorrenti si danno appuntamento a Parigi, ove, nel prossimo mese di settembre avrà luogo un importante concorso internazionale.

IN ALTO: Un passaggio, in piena velocità, del modello di Stone — SOTTO: I vincitori in posa. Da sinistra: L. Chevrot (Svizzera), Stone (G. Bretagna), P. Chevrot (Svizzera, Suzor (Francia)



“LA FLEUTA DERFFLINGER,, di R. GRECO

Per gli appassionati di riproduzioni storiche presentiamo oggi il modello di un vascello brandemburghese del 1675 che, una volta completato in tutti i particolari, sarà un autentico gioiello; i piani sono stati ricavati da quelli autentici rinvenuti in un cantiere di Danzica.

L'esecuzione di questo modello richiede, da parte del modellista, un

notevole impegno ed una gran dose di pazienza. Il bellissimo tavolone che presentiamo è completo di tutti i particolari e permette una perfetta realizzazione.

Per iniziare la costruzione di questo modello sarà necessario per prima cosa impostare la chiglia e tagliare le ordinate su compensato da mm. 4. Sistemata ed incollata tutta l'ossatura bisognerà procurarsi dei buoni listelli di faggio 2x5. L'applicazione del fasciame dovrà essere iniziata dalla coperta, cioè dall'angolo superiore delle ordinate, per curvare i listelli, precedentemente preparati, sarà necessario servirsi dell'acqua bollente. I listelli vanno immersi, per la parte da curvare, in un pentolino ove bolle l'acqua, e tenuti per un quarto d'ora. Appena estratti, fumanti, si pigeano con una certa facilità; una volta asciutti, non sarà difficile piazzarli in opera, fissandoli con spilli ed incollando accuratamente. Fare attenzione, prima di incollare, che siano perfettamente asciutti, altrimenti il collante non attacca. Questa operazione va ripetuta per ogni listello, applicandone successivamente uno per fianco, fino a coprire tutto lo scafo. Dopodiché è bene preparare subito una solida base, in modo da avere il modello appoggiato in maniera sicura, per iniziare la lavorazione delle sovrastrutture. Si comincia col praticare i fori rettangolari per i cannoni, a mezzo di trapano e limetta, quindi si passa ad una prima verniciatura, secondo le tinte indicate sul disegno, perché una volta montati i portelli, le cinte, le lande, ecc., sarebbe praticamente impossibile arrivare col pennello in certi punti.

Dopodiché si possono piazzare i primi due cannoni bassi, incollando successivamente la coperta che può essere fatta con compensato da mm. 1, imitando il tavolame con le solite righette ad inchiostro di Cina.

Per alzare le murate, il cassero e il castello sarà necessario praticare anzitutto una serie di fori lungo il bordo, che serviranno per incastrarvi i listelli i quali, opportunamente sagomati secondo il disegno, sosterranno tutto il fasciame. Quindi si verniciano le murate e si passa all'applicazione delle cinte esterne e di tutti i rinforzi che dovranno essere verniciati prima dell'applicazione e fissati con chiodini a spillo posti simmetricamente; questi ultimi, anche rimanendo visibili, non rovineranno affatto l'estetica del modello. Si passa quindi alla esecuzione delle balconate, dei fregi e degli ornamenti, che potranno riuscire ottimamente se lavorati con un coltellino molto tagliente.

Finita la lavorazione dello scafo

Se desiderate che "Modellismo" tratti un argomento di vostro interesse, scrivetece. E' nostro intendimento far sì che "Modellismo" risponda il più presto possibile ed il vostro parere possibile alle necessità degli aeromodellisti italiani. Vi chiediamo di collaborare con i volentieri sulla rivista che noi dedichiamo a tutti i modellisti.

si passerà all'alberatura. Gli alberi saranno costruiti in faggio, cominciando dai pezzi principali, montando tutte le sartie, le griselie, e quindi tutti gli alberi minori, fino ad arrivare a completare l'attrezzatura col bompresso. Per comodità sarà opportuno cominciare il lavoro dall'albero poppiere. Le sartie, ben tesate, vanno verniciate in nero, si da evitare un rilassamento. Dopo aver ultimato il montaggio degli alberi si passa ai pennoni, che devono essere stati verniciati in precedenza; quindi le manovre, tenendo presente che tutti i bozzelli devono essere verniciati in rosso.

Le sartie potranno essere eseguite con cotone ritorto doppio da mm. 1 e 2, le manovre delle vele e dei pennoni con quello da mm. 0,5 e 0,7. Le bandiere riusciranno molto bene se fatte con cartoncino Bristol, in modo da apparire veramente piegate al vento. Il carton-

cino può essere sostituito anche da lamierino, di rame o di ottone, da qualche decimo di mm.

Le vele possono essere fatte con cotone grezzo, con cuciture a macchina che renderanno perfettamente la somiglianza con autentiche vele antiche.

Per le vernici, è bene usare sempre quelle alla Nitro, che consentono una lavorazione perfetta. Volendo invecchiarle un poco, basterà dare una passata con terra di quercia piuttosto densa che si potrà in seguito fissare con una mano di trasparente.

Questo modello, lavorato accuratamente, montato su una bella base scura lucida, non mancherà di destare una sincera ammirazione in quanti avranno occasione di vederlo.

Per il disegno al naturale inviate L. 450, per la scatola di montaggio L. 5.500 al cap. GRECO, Campo dei Fiori, 8 - Roma.

AVVISO

I sigg. Clienti della Ditta Greco che non avessero eventualmente ancora ricevuto dei materiali ordinati sono pregati di attendere. I ritardi sono dovuti alle passate restrizioni elettriche, che hanno provocato un ammassamento di lavoro, reso ancor più gravoso sotto l'attuale periodo festivo.

La Ditta Greco comunica inoltre che è pronto il nuovo catalogo illustrato, al prezzo di L. 400 franco di porto.

AEROPICCOLA

Corso Peschiera 252 - TORINO

DISEGNI DI MODELLI NAVIGANTI

Cutter « Italy » cm. 46.
L. 250.

Beccaccino « Gabbiano »
cm. 60. L. 250.

Yacht « Vanita » cm. 74
L. 250.

Rimorchiatore « Lupus »
cm. 66. L. 250.

Motoscafo « Alfa » cm. 75
L. 300.

Motoscafo « Robot » cm.
80. L. 300.

DISEGNI DI MODELLI STATICI

Sciabecco veneto, L. 1.200.

Golden Hind, L. 1.000.

Fregata Berlin, L. 1.200.

Konig Von Preussen, L.
1.200.

Sasthella, L. 800.

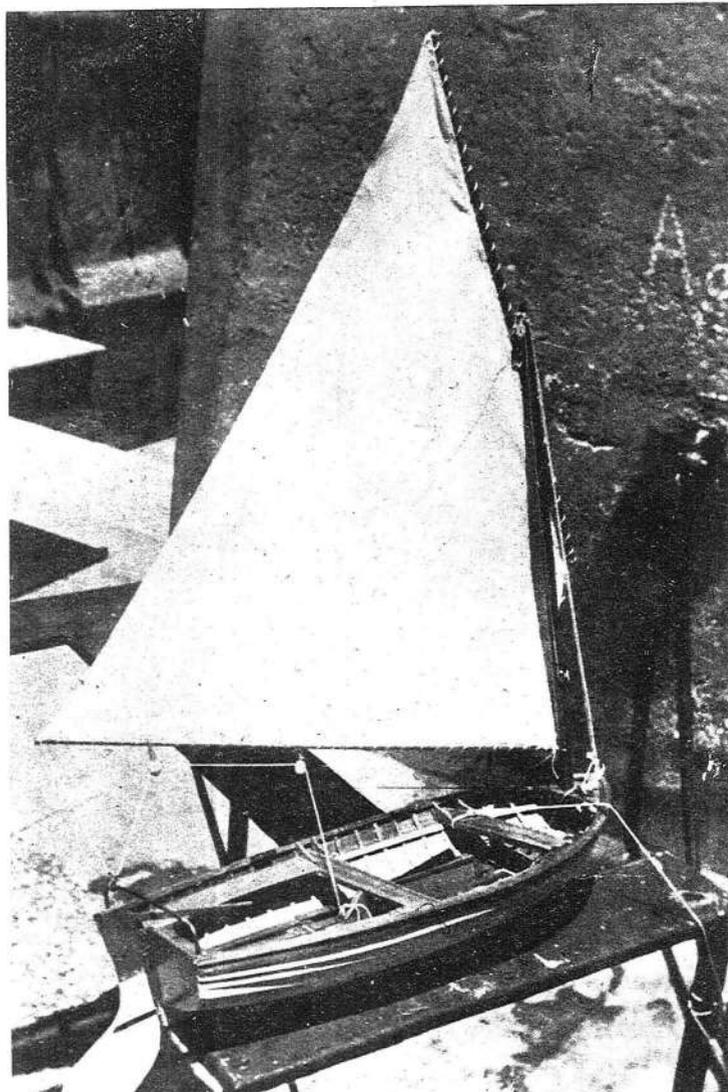
Yacht olandese, L. 700.

« Nina » (caravella colombiana), L. 300.

N. B. - Spedizioni immediate ovunque - pagamenti anticipati - porto e imballo in assegno - listino illustrato L. 50.

ANCORA UNA REALIZZAZIONE DI ROB. GRECO

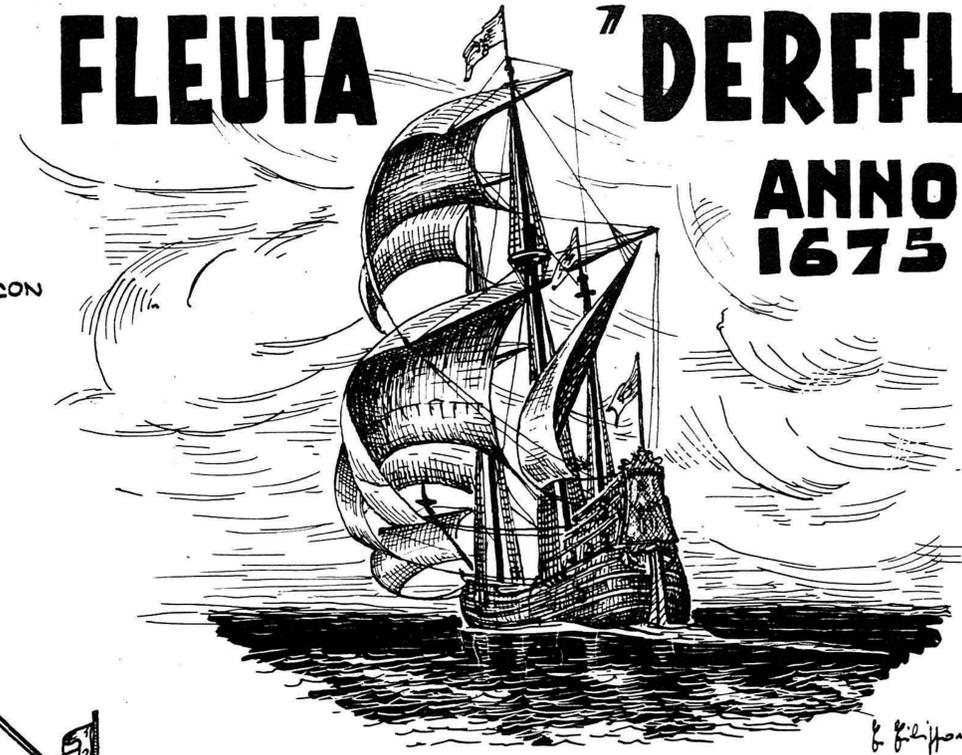
Una bellissima riproduzione del "Dinghy" 12' S.I. in scala 1:6 dal vero. Anche il sistema di costruzione è del tutto simile al vero, con ordinate curve e fasciame



FLEUTA DERFFLINGHER

MODELLO SCALA 1:60

ANNO
1675



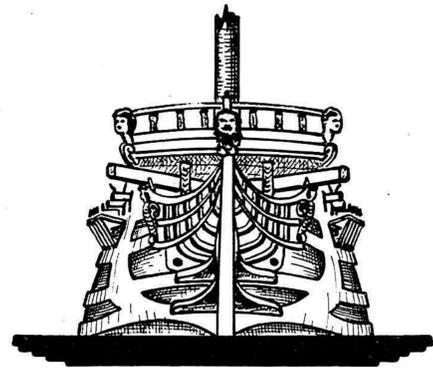
EMBLEMA
AQUILA ROSSA CON
SCUDO BLEU



LANCIA

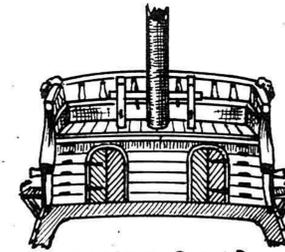
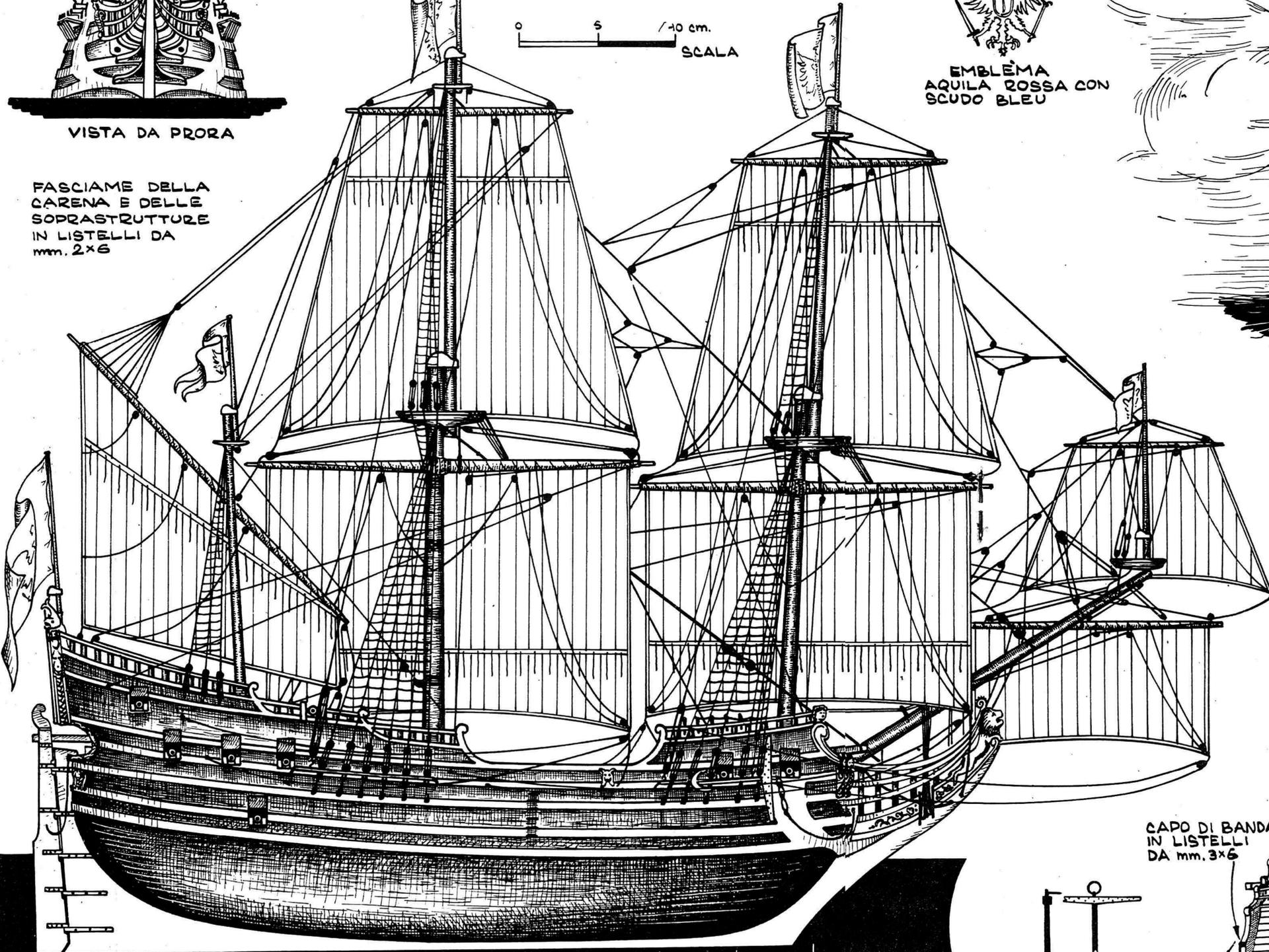


SCALA



VISTA DA PRORA

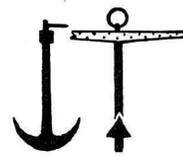
FASCIAME DELLA
CARENA E DELLE
SOPRASTRUTTURE
IN LISTELLI DA
mm. 2x6



SEZIONE N°3
GUARDANDO A PRORA

LE LINEE
TRATTEGGIA-
TE INDICANO
LA FORMA DEI
SOSTEGNI DEL
LE SOPRASTRUT-
TURE DA FARE
CON LISTELLI
DA mm 3x3

CAPO DI BANDA
IN LISTELLI
DA mm. 3x6



QUATTRO ANCORE
mm 30 CON CEPPO
IN LEGNO

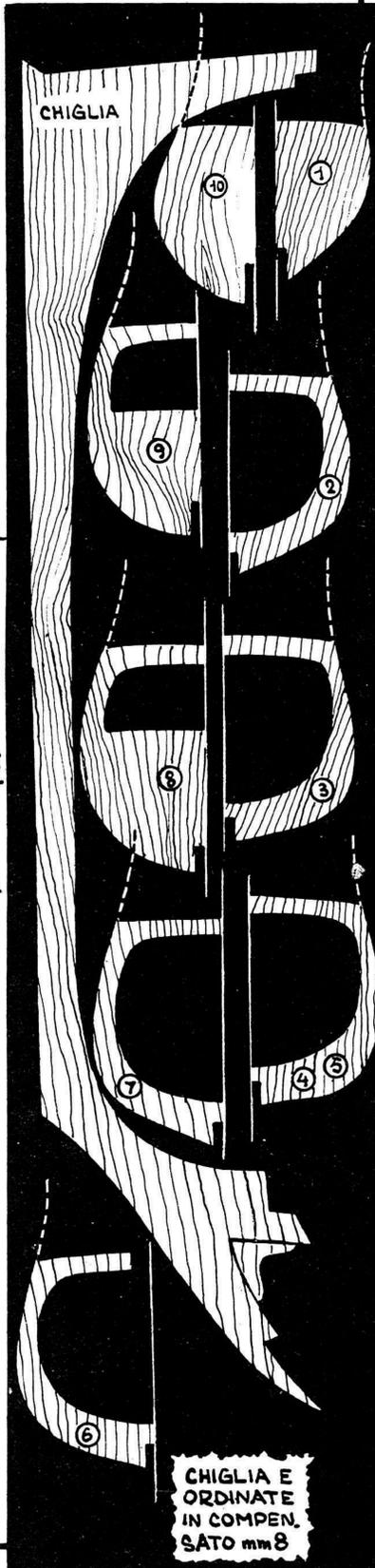
LA PITTURA SULLA
POPPIA RAPPRE-
SENTA IL PRIN-
CIPALE PIETRO DI
DANZICA IN TE-
NUTA DI COMAN-
DANTE DELLA
FLOTTA



SEZIONE N°5
GUARDANDO A POPPA



VISTA DA POPPA



CHIGLIA

CHIGLIA E
ORDINATE
IN COMPEN.
SATO mm 8

SUGLI SPECCHI TORINESI

Si è svolto sul Lago grande di Avigliana presso Torino il primo raduno dei navimodellisti Torinesi. Il raduno è stato organizzato dal C.M.T. sezione navimodellistica. Al raduno hanno partecipato soci e simpatizzanti, sul lago le piccole imbarcazioni hanno destato molto interesse tra le numerose persone che erano presenti, discreto il numero delle imbarcazioni: 6 di lunghezza inferiore al metro del tipo Beccaccino; 1 della classe 1 metro 5 motoscafi e 3 idroscivolanti.

Il ritrovo era fissato alle ore 8, ma naturalmente come sempre il solito ritardatario non manca. Comunque alle 8,30 si parte, chi in bicicletta e chi motorizzato. Un vivo ringraziamento al socio Pramaggiore che ha messo a disposizione il suo motocarro per il trasporto delle imbarcazioni. Alle 10 ci troviamo sul lago dove i motorizzati capitanati da Conte, avevano già scelto il posto. Si recita con corde e biciclette lo spazio per i modelli affinché i curiosi oltre al naso non ci mettano anche le mani e si comincia ad aprire pacchi e scatoloni, poco dopo i modelli sono in posa sulla riva a fare bella mostra di se e raccogliere l'ammirazione della galleria che si andava formando tutt'intorno, la giornata promette bene però con poco vento per le imbarcazioni a vela le quali sono le prime ad essere messe in acqua.

Ottimo per stabilità il "Rondine" di Orsini che si porta al largo con facilità, bellissimo il cutter classe 1 metro di Reggiani dalla finizione perfetta ed è stata l'imbarcazione più ammirata. Reggiani aveva pure altri due Beccaccini; Conte ha portato l'Italy e così pure Orsini. Peccato che non vi fosse vento perciò non si è potuto controllare perfettamente le caratteristiche delle imbarcazioni. Conte è il primo a dare il via ai motorini; il suo idroscivolante con SuperElla fa diversi giri vicino alla riva. Lo segue subito un altro idroscivolante a due scarponi di Castagna, con motore Super Elia carenature e cabina che compie un ampio giro al largo, si vedono ancora prima di mezzogiorno girare, il "Tre punti" di Cursi con Super Ella, l'ottimo scafo di Giolitto anch'esso con Sup Ella, il cui funzionamento sempre regolare e pronto attira l'attenzione di tutti. Conte mette ancora in acqua il motoscafo "Robot" che sin dalle prime prove promette molto bene; è però già mezzogiorno e ad unanimità si decide di fare noi pure rifornimento. Si pranza al sacco tra la nota allegria dei modellisti commentando le prove fatte e da farsi.

Verso le due Giolitto dà il via al suo idroscivolante, motore naturalmente Super Elia, è questo lo scafo più veloce in tutte le prove, ottimo il centraggio.

Il cutter da 1 m. di Reggiano, sta giungendo a riva, vincitore della gara, seguito dall'Italy di Conte. - Il "Rondine" di Orsini è in piena corsa. - In questa bella foto è invece riprodotto l'idroscivolante di Conte, con motore "Supereleia". - La produzione di Reggiani: il cutter "Italy", un modello francese ed il beccaccino "Gabbiano".

Giolitto è veramente in gamba, Castagna tra le preghiere di tutti si decide a dare inizio alle prove del suo Racer con Elia 6, e così anche Cursi prova il suo "Cruiser" legato al cavo.

Giolitto continua sempre a far andare il suo motoscafo fino all'ora della partenza. Si rifanno pacchi e scatoloni e v.a. verso Torino soddisfatti dell'ottima e allegra giornata trascorsa, ci troviamo alla Sede in Corso Peschiera dove ognuno ritira la propria imbarcazione e già si combina per un prossimo raduno.

Il servizio fotografico del C.M.T. come sempre è stato disimpegnato ottimamente dal bravo Bulgarelli. Degni veramente di nota i già conosciutissimi motori Elia dimostratisi ancora una volta in questa applicazione di elevato rendimento.

GIOVANNI CURSI

RIVENDITORI DIRETTI

ROMA:

AEROMODELLI, P. Salerno, 8
AVIOMINIMA, V. S. Basilio, 50
GRECO, Campo dei Fiori, 8

MILANO:

LIBRERIA INTERNAZIONALE
S. Spirito, 14
NOE, Via Manzoni, 26
EMPORIUM, Via S. Spirito, 5

TORINO:

AEROPICCOLA, Cso. Peschiera 252
AMAR RADIO, V. C. Alb., 44

TRIESTE:

POLIREGIONALE, Via Coronico, 14

FIRENZE:

PAVANELLO, Borgo Pinti, 86

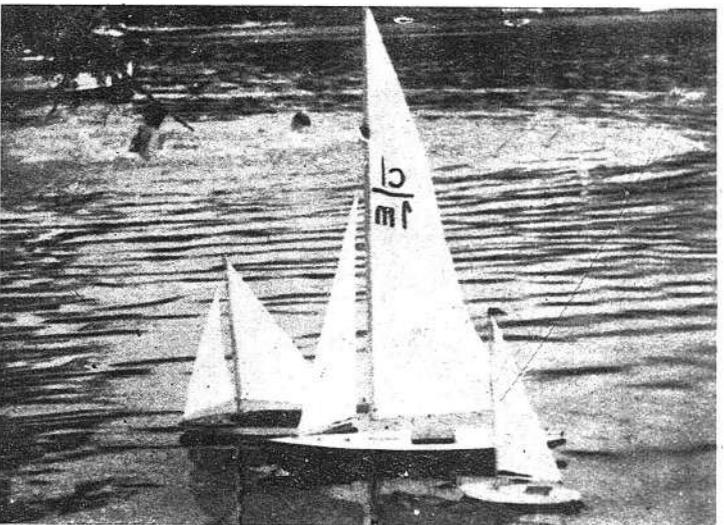
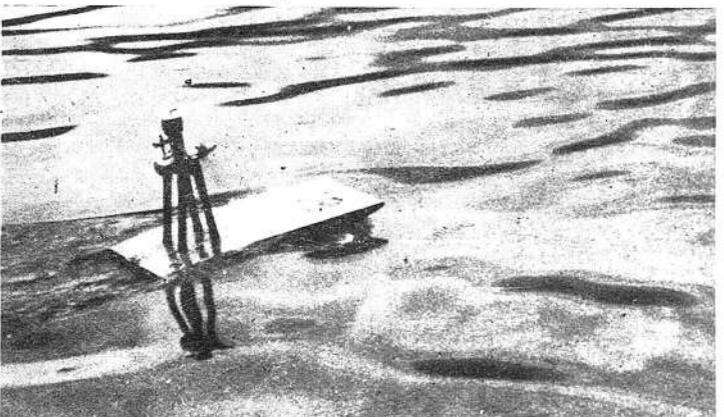
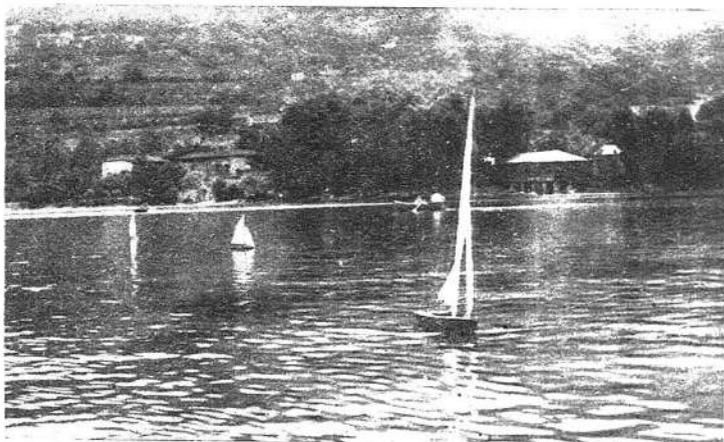
Modelli di Navi

GRECO

per la perfetta riuscita dei vostri modelli servitevi solo dei nostri materiali.

GRECO

Piazza Campo de' Fiori, - ROMA



CORSO DI NAVIMODELLISMO

LA FINITURA

Possiamo ora dare uno sguardo alle rifiniture e agli accessori che sono cose importantissime per la riuscita del modello.

I colori che maggiormente si addicono agli scafi dei cutter sono: per la carena il blu, l'azzurro e il verde; per l'opera morta il bianco e il color naturale, cioè, se il fasciame è di mogano, o di cedro, o di qualche altro legno pregiato, si può lasciare al naturale dandovi delle buone mani di nitro trasparente. La coperta deve sempre essere di color naturale. Quindi vernice trasparente, per modo che si vedano le venature. Se il tipo di legno fosse di colore chiaro, bisognerà renderlo un po' rossiccio con terra di mogano molto diluita in acqua e ammoniacca.

La linea di galleggiamento potrà essere distinta con una piccola fascia nera o di altra tinta che risalti bene sui due fondi. Detta fascia potrà essere alta dai due ai quattro millimetri per uno scafo lungo circa 80 centimetri. Possono essere di bellissimo effetto scafi verniciati completamente in nero con fascia bianca al galleggiamento.

Per ciò che riguarda le sovrastrutture (tughe, cabine, boccaporti, ecc.) è sempre bene pitturarle a trasparente, facendo il colore del legno di poco più scuro di quello della coperta. Si otterrà così il massimo risalto delle parti in ottone, vale a dire le guarnizioni degli oblò, i finestrini, ecc.

Un'altra cosa importante è la sistemazione delle crocette lungo l'albero. Dette crocette sono, al vero, da una a un massimo di tre. Se ne usa una su imbarcazioni molto piccole: "beccaccini" e similari, "Stelle", "sei metri" e simili ne portano generalmente due, mentre tre vengono messe sotto su cutter molto grandi. Nel caso di una sola crocetta, le sartie saranno sistemate come nella figura 1. La crocetta sarà larga quanto lo scafo e leggermente inclinata in alto verso poppa, ad un'altezza di due terzi dalla coperta. Nel caso di due crocette, esse saranno

equidistanti tra loro e quella superiore leggermente più corta dell'inferiore, che sarà uguale alla lunghezza dello scafo. La sistemazione delle sartie può essere fatta in più maniere come indicato nella fig. 2.

Quando le crocette sono tra le sartie, vanno sistemato nei medesimi modi della figura 2, tenendo presente che la crocetta più alta è sempre la più corta.

Sartie di bell'effetto possono essere o di spago ritorto a tre capi, o di filo di rame ritorto, che verranno verniciate in argento.

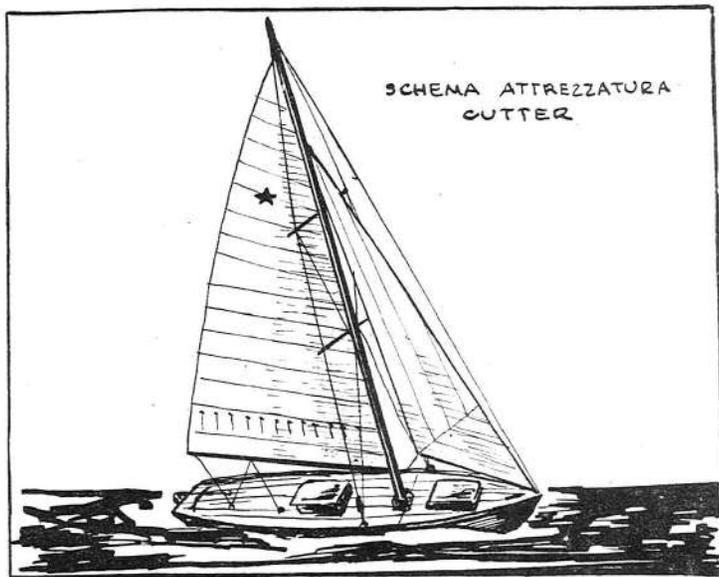
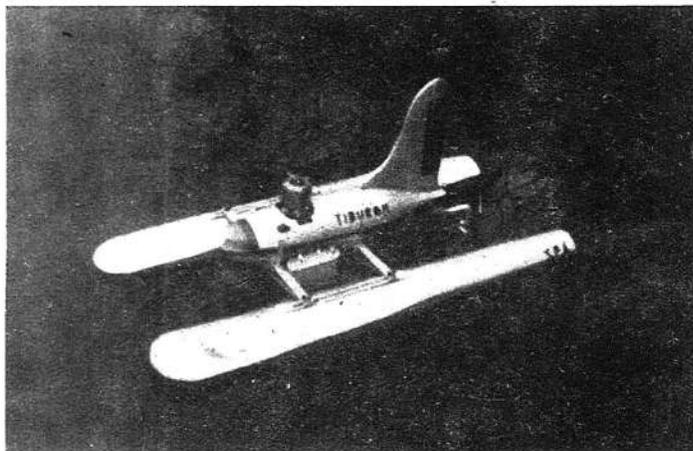
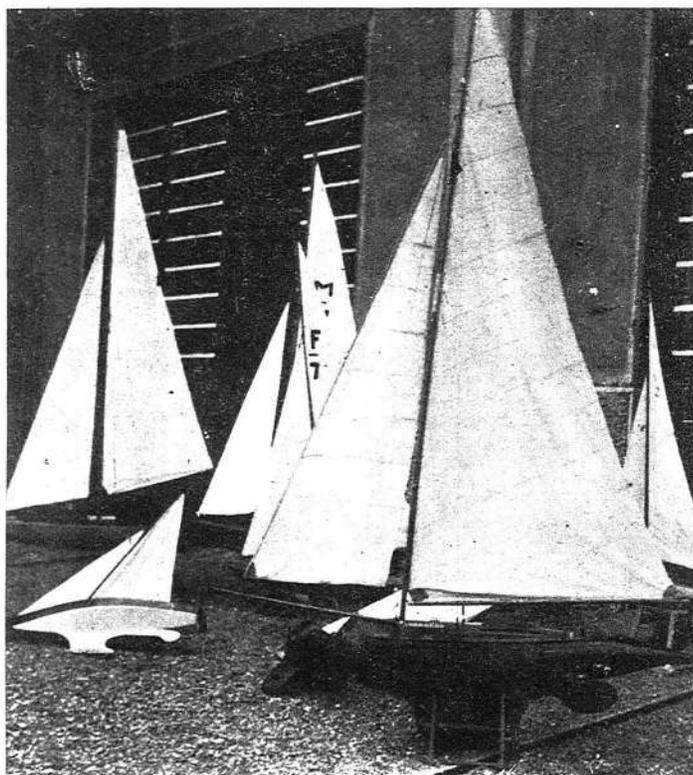
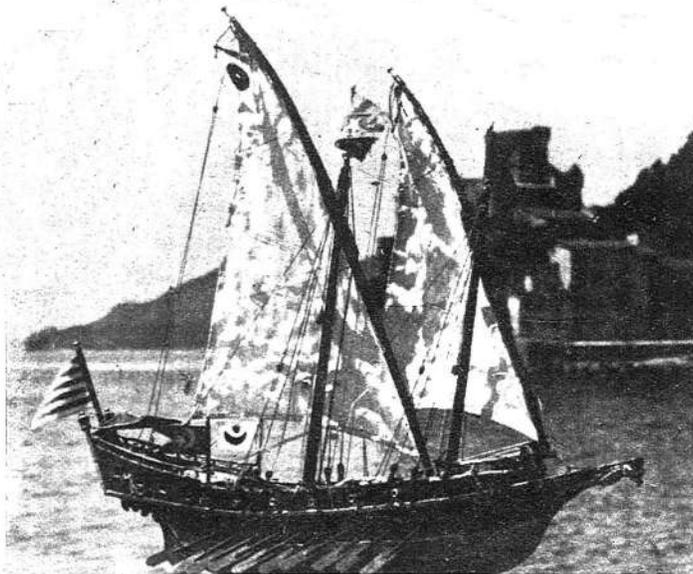
Il tipo di stoffa adatto per le vele del cutter è il cotone, o la pelle d'uovo. L'imitazione delle cuciture dei ferzi va fatta a macchina con filo da cuocere colore avana scuro o marrone chiaro.

E' da tenere anche presente che tutto quello che è ottone, cioè bitte, bocche di granaio, caviglie e gallone, deve essere di ottone lucidato.

Le ancore e le catene, d'argento o nero, e i bozzelli colore del legno, o bianchi.

Le corde delle manovre delle vele è bene, prima di montarle, immergerle nel tè, o in terra di quercia molto diluita, in maniera da avere un ottimo risalto nel bianco delle vele.

A DESTRA, DALL'ALTO: Il modello della "Feluca piratesca" realizzato a tempo di record, su piani Navimodel, dal nonno dei modellisti navali italiani, l'ottuagenario Giannetto Baraldi, di San Terenzo (La Spezia). Bravo, nonnetto, in gamba! - Alcuni dei 22 modelli partecipanti alle regate "Navimodel" sul lago di Como. In primo piano un modello sperimentale del sig. Honi, con poppa sfilata e prua a bugna. - Avete sbagliato, amici. Il "Tiburon", costruito dal romano Persichetti, non è un idroscivolante, ma un motoscafo, con doppio scafo, motore sopraelevato e piano di coda aereo. E' un modello che ha dato anche ottimi risultati.



Il progetto di una imbarcazione a vela

(seguito dal N. precedente)

Tracciate le perpendicolari (Pp) si divide la distanza tra di esse in un certo numero di parti uguali, e per i punti di divisione si facciano passare delle perpendicolari al galleggiamento. La stessa operazione va fatta per l'immersione; si divide cioè l'immersione in un dato numero di parti uguali e per i punti di divisione si fanno passare delle parallele al galleggiamento. Si hanno così le proiezioni, rispettivamente, delle ordinate e delle linee d'acqua. Tracciato così il "reticolato", si può disegnare il profilo del modello, la linea di coperta e quella di galleggiamento, e la sezione maestra, cioè quella sezione che ha maggior area.

La sezione maestra servirà di guida per tracciare tutte le altre ordinate, che saranno disegnate a destra dell'asse di simmetria, se rappresenteranno la parte prodiera, e a sinistra del detto asse, se rappresenteranno la parte poppiera.

Rilevando per ciascuna linea di acqua del piano trasversale, le distanze xa, xb, xc, ecc. e portandole

La curva deve essere ben avviata, non deve cioè fare bruschi cambiamenti di direzione; se così avvenisse bisogna "liberare" la flessibile, ossia non obbligarla a passare per quel punto che risulti errato. Le eventuali correzioni si riportano sul piano trasversale e si modificheranno le forme delle ordinate sino ad ottenere l'esattezza necessaria.

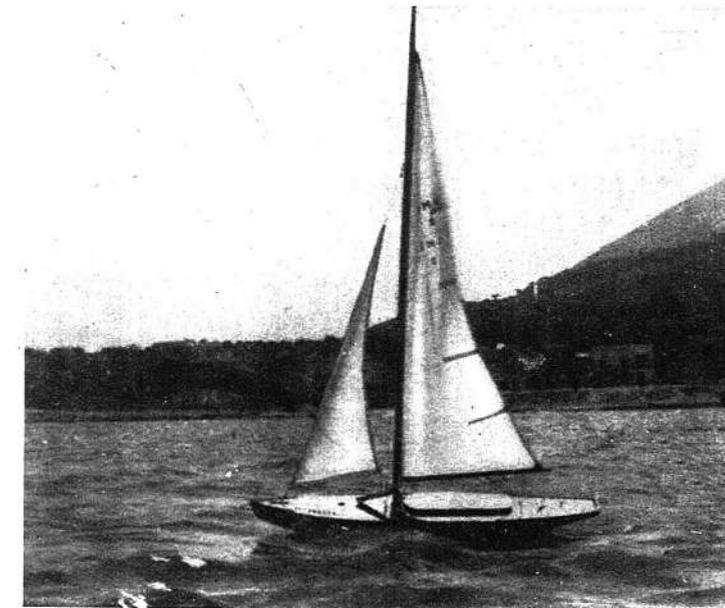
Quando tutti i punti corrispondano sulle tre proiezioni, il disegno sarà terminato. Si procederà allora al rilevamento delle misure necessarie per i calcoli.

ERRATA - CORRIGE

I prezzi della scatola di montaggio del motoscafo APE (pubbl. città della Ditta AEROMODELLI nel n. 27) sono di L. 9000 anziché L. 700 come erroneamente pubblicato.

Troveremo per prima cosa il volume di carena; quindi mediante le percentuali dei pesi che lo compongono, e di cui si è parlato nei numeri precedenti, calcoleremo il peso dello scafo, quello della zavorra e quello dell'attrezzatura. Determineremo poi le ordinate del centro di carena, e quelle del centro di gravità. Questo deve capitare sulla stessa verticale del centro di carena, perché il modello galleggi secondo il galleggiamento stabilito sul disegno. Se ciò non avvenisse, bisognerà modificare la forma e la posizione della zavorra sino a raggiungere lo scopo. A questo punto potrà essere determinata la superficie velica che il modello può "portare", e passare così a disegno del piano velico. Abbiamo già detto che le condizioni di bilanciamento risultanti dai calcoli, vengono alterate in pratica se le vele non sono bene confezionate. Si stabilirà la posizione dell'albero, che approssimativamente verrà

capitare a circa 1/3 della lunghezza al galleggiamento a prora; come se ne calcoli la lunghezza dalla coperta alla sommità è già stato detto. Poiché per un buon bilanciamento, il centro velico deve capitare sulla stessa verticale passante per il centro di deriva, bisognerà, con opportuni spostamenti dell'albero, fare in modo che si verifichi tale condizione. Dato però che i modelli risultano sempre un poco orzieri, sarà bene che il centro di velatura venga a trovarsi a prora del centro di deriva di una distanza che varia dall'80 al 90 per cento della lunghezza al galleggiamento, fare cioè risultare il modello poggiero.



Un bellissimo modello di cutter da regata in piena navigazione. Ne è il costruttore il palermitano Michele Simoncini, un nostro vecchio amico, già costruttore di modelli a tubo ed ora navimodellista appassionato

Modelli di Navi

GRECO

I migliori piani
53 tavole costruttive
massima celerità

GRECO

Piazza Campo di Fiori, 8 - ROMA

sulle rispettive ordinate del piano orizzontale si avranno le proiezioni orizzontali delle linee d'acqua, ottenute congiungendo con una righe-linea flessibile i punti riportati.

Si sono visti parecchi modelli, che, da quanto risultava dai calcoli, avrebbero dovuto essere poggieri, ed invece erano orzieri, più

o meno, a seconda della vela che portavano, se essa era cioè, "grassa" o "piatta". Sotto la raffica di vento poi il modello è sempre orziero. Per cui si può dire che il bilanciamento di un modello faccia grattar parecchio la pera; ma un po' di pratica, e soprattutto un attento esame ponderato dei modelli già costruiti, metteranno il principiante in grado di stabilire il piano velico abbastanza esatto con alquanto facilità.

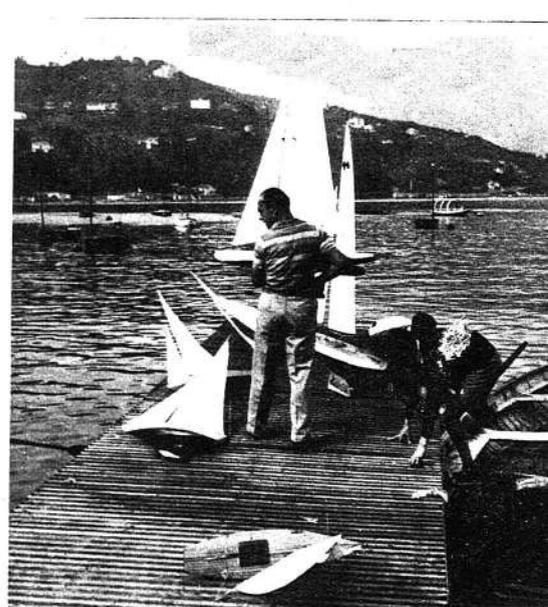
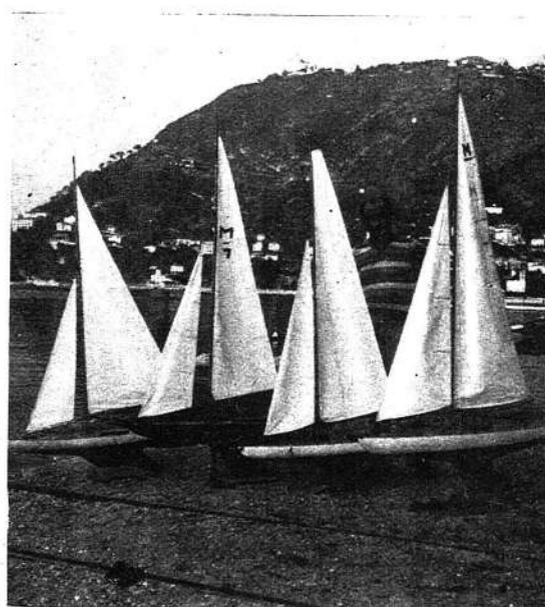
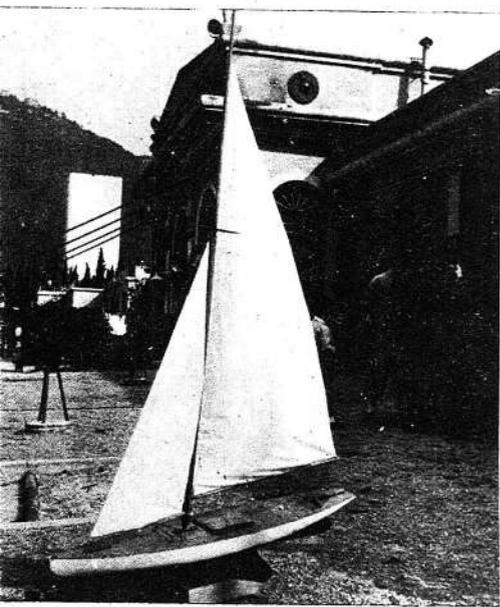
Qualcuno obietterà che tutti questi calcoli sono inutili, che egli ha costruito dei modelli "ad occhio" riuscitissimi; ma a questo signore farò presente che sulla carta si può fare e disfare facilmente un modello, mentre quando è già costruito...

ANGELO CRESSI

ATTIVITÀ DELLA "NAVIMODEL", SUL LAGO DI COMO

La "NAVIMODEL" lavora, a Milano. Ben venti modelli erano convenuti al raduno sul lago di Como, il 20 ottobre, per disputare una competizione. Ma il vento ha piantato tutti in asso, e la manifestazione è stata rimandata. Un vero peccato, perché ne sarebbe uscita

una gara interessantissima. Le foto che riproduciamo sono state prese mentre si attendeva che almeno una bava di vento venisse ad incresparsi le placide acque del lago



Corso rapido di ★ AUTOMODELLISMO

Per esaurire questo corso rapido, che poi è stato in effetti rapido solo nelle intenzioni, è necessario parlare della scatola ingranaggi, con eventuali collegamenti snodati, e poi, in un capitolo a parte, tratteremo la costruzione di un nuovo tipo di ruota a pressione.

Nel nostro caso abbiamo una scatola ad ingranaggi conici in bagno d'olio con rapporto 1:1, materiale acciaio autotemperante possibilmente Cogne TPR (indeformabile dopo tempera 850° - aria), che vanno quindi rodati a porte e splinati su un asse rettificato da millimetri 7 diametro. La scatola ad olio, simile a quella pubblicata nella pubblicità della Poliregionale, è ricavata da fusione. Meglio se il complesso è montato su cuscinetto. In tale caso è ovvio che bisognerà ingrossare le estremità di alloggiamento dei cuscinetti, entro e fuori la scatola.

Sull'asse dell'ingranaggio conduttore fissaremo da una parte lo snodo cardanico e dall'altra l'attacco al motore con sistema a chiavetta scorrevole allo scopo di consentire i piccoli spostamenti assiali dovuti a differenti movimenti oscillatorio della sospensione rispetto al centro dello snodo.

Per la realizzazione pratica di un perfetto snodo cardanico è conveniente iniziare praticando due fori ortogonali su una sferetta da cuscinetto diam. 3/8, preventivamente ricotta ad 800° con raffreddamento sotto cenere. Eseguiti i due fori la si farà ruotare su due perni fissi, cui vanno collegati i due cilindretti dello snodo; uno di essi potrà essere passante e ribadito, l'altro sarà piazzato sulle due guancette ricavate sul cilindretto. Una parte dello snodo va logicamente fissata all'asse o alla scatola ingranaggi, l'altra alla frizione centrifuga.

Non va dimenticato che grandissima importanza riveste, nelle ruote, il fattore peso, specialmente quando queste sono montate su sospensioni elastiche. Tutte le ruote

in commercio, comprese le A. C. 49, che pure sono le migliori sul mercato, hanno il difetto di essere troppo pesanti. Quattro ruote con mozzoli, diam. mm. 100, pesano sempre, complessivamente, non meno di 300 grammi. A questo difetto sarebbe necessario poter ovviare; e non credo che sarebbe tanto difficile trovare il modo di costruire delle ruote gonfiabili, senza camera d'aria e senza anelli d'acciaio. L'unica complicazione risiederebbe nella costruzione dello stampo metallico per l'esterno e dell'anima in gesso per l'interno, da fratturarsi dopo la cottura della gomma. L'apertura che resta dopo la estrazione del gesso verrà chiusa tra i due mozzoli, dopo essere stata previamente spalmata di gomma sintetica. La valvola potrebbe essere piazzata in modo da essere bloccata dai mozzoli, ad evitare perdite d'aria. Logicamente, la tenuta d'aria di un simile pneumatico non sarà eccellente, ma sempre sufficiente per la durata della corsa.

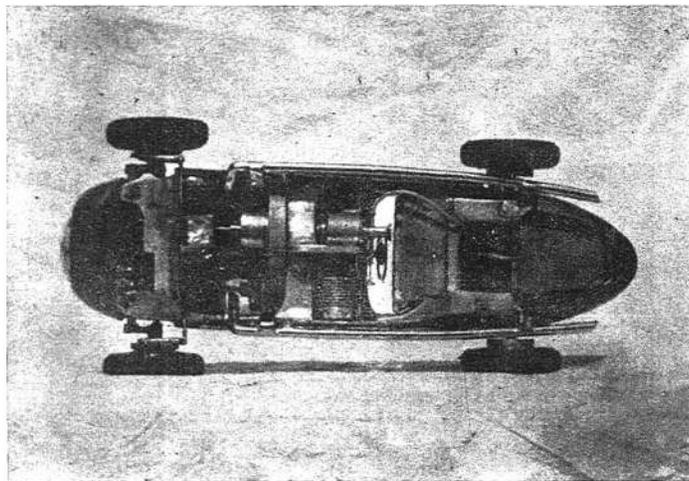
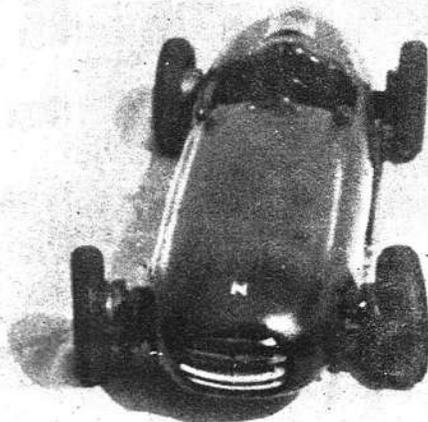
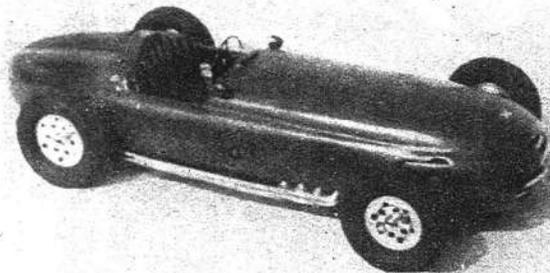
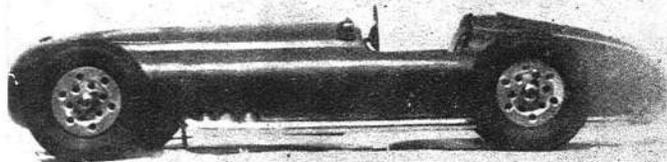
PRECISAZIONE DELL'AUTORE

Chiudendo questo corso, iniziato quando l'esperienza automodellistica era in Italia ancora agli inizi, vorrei fare alcune precisazioni.

I suggerimenti dati nei vari numeri di Modellismo sono stati dettati da esperienze che andavo man mano perfezionando, e quindi, in alcuni punti, essi dovrebbero essere oggi riveduti. Ad ogni modo, se vi sono dei lettori che hanno delle idee in proposito, scrivano pure a Modellismo; accetterò ben volentieri il parere altrui, ed, eventualmente, ritornerò sugli argomenti.

BRUNO CHINCHELLA

A DESTRA: Un anonimo costruttore veneziano ci ha mandato queste foto del suo interessante automodello. Veramente ottima la costruzione e la finitura; originali le linee. Vorremmo conoscerlo!



AUTO MODELLISTI

UN GRANDIOSO ASSORTIMENTO DI MATERIALE E PARTI STACCATE E' STATO APPPOSITAMENTE STUDIATO E PRODOTTO PER I VOSTRI AUTOMODELLI

GOMME A. C. 49 con battistrada e anello, diam. 75, 80, 90, 100.

SNODI cardanici a sfere di massima precisione e robustezza. TELAI tipo « Victory » fusi in lega leggera (lavorati e da lavorare).

RUOTE con gomme A. C. 49 e cerchioni in lega leggera, diam. 75, 80, 90, 100.

FRIZIONI centrifughe « Champion » (brevettate) incorporate al volano.

SERBATOI speciali anticentrifuga con speciali prese dinamiche.

ASSALI in calibrato d'acciaio con filettature alle estremità. INGRANAGGI conici in rapporti diversi speciali cementati. ... e centinaia di altri particolari indispensabili.

Chiedete il Listino Illustrato N. 7 inviando L. 50 alla Ditta

AEROPICCOLA

CORSO PESCHIERA 252 - TORINO

Una riproduzione di ELIO DALMASTRI Ferrari-Sport

Il modello da me costruito, come facilmente potete desumere dalle tavole d'insieme, non è da velocità vera e proprio ma una via di mezzo, fra il "racing car" e la riproduzione in scala della vettura "Ferrari Sport". In altre parole, per attenermi alle proporzioni e profili esterni dell'originale, ho dovuto, negli adattamenti sulla disposizione del motore e degli organi di trasmissione, sacrificare un po' la velocità, che pure alle prove si è dimostrata notevole: con cavo di 10 metri ha superato i 90 Km. orari e questo con un motore non completamente rodato.

La soluzione da me adottata per la trasmissione, usando, al posto del ponte a "T" con ingranaggi conici, una catena tipo ciclo, è stata determinata dal fatto che sono fermamente convinto, e i risultati potranno darmi torto o ragione, che questo tipo di trasmissione abbia maggiore durata con minor assorbimento di potenza motrice dovuto agli attriti, unito al vantaggio non disprezzabile, specie per le riproduzioni, di permettere un più agevole collocamento del motore e degli altri organi.

Il modello è costituito da uno chassis e da una carrozzeria.

La carrozzeria in legno è costituita, come dalle tavole risulta chiaramente, da due fiancate in faggio e da una parte centrale in cirmolo unite fra di loro da due lunghe viti a legno per parte e collante. Gli smussi e vani per le ruote, i fari, la targa, il posto di pilotaggio, il cofano del motore ed il finto radiatore, sono stati praticati prima del montaggio delle varie parti.

"SVEGLIA", all'Aeromodellismo

Il Gen. Maceratini ha convocato all'Aero Club gli aeromodellisti romani.

Domenica 29 gennaio alle ore 10 si sono riuniti presso la sede dell'Aero Club di Roma i maggiori esponenti dell'aeromodellismo romano. Erano presenti le rappresentanze del C.A.R., della Lega Giovanile Aeronautica, il presidente della F.A.N.I., i rappresentanti delle ditte modellistiche romane, il prof. Enzo Jemma per la Scuola di Vita e il nostro direttore. La riunione era stata promossa dal generale Maceratini, Commissario dell'Aero Club di Roma.

Il Gen. Maceratini, che dimostra già di voler assolvere con molto scrupolo e molto zelo il suo non facile compito all'Aero Club di Roma, ha intrattenuto gli intervenuti, per due ore, sui problemi dell'aeromodellismo romano.

Lo spazio e il tempo (siamo per andare in macchina) non ci permettono di riferire più ampiamente intorno all'avvenimento. Lo definiamo un avvenimento, e di molta importanza, giacché il Ministero della Difesa Aeronautica a traverso il suo ufficio stampa, l'Aero Club d'Italia e l'Aeroclub di Roma intendono, concordemente, di ridare vita e splendore all'aeromodellismo. Roma dà l'esempio. Gli altri aero club si muoveranno ben presto.

Ritourneremo sull'argomento il prossimo numero di febbraio.

Tutte le parti metalliche di rinitura, come: porta targa, cruscotto, colonnette porta parabrise, finto radiatore, sono costruite in lamierino di ottone di 4,10 saldature in argento e cromature.

I due fari, la targa, il cruscotto sono illuminati per mezzo, rispettivamente, di due-due ed una lampadina tipo "micro" col solo bulbo, l'alimentazione è data da una batteria a secco tipo pila tascabile da 4,5 volta.

Lo chassis è in tubi di acciaio 4 mm. saldato ad ottone, porta solidale anteriormente l'asse del ponte anteriore, e posteriormente i due anelli porta cuscinetto a sfera, d'appoggio al ponte motore.

La frizione è del tipo centrifugo in alluminio, con quattro tappeti in resina sintetica, e montata direttamente sull'asse del ponte motore.

La trasmissione è costituita: da un rochetto motore dentato (N. 7 denti), Modulo da un rochetto di riporto dentato (N. 11 denti) Modulo ambedue ricavati da acciaio da semiasse; da una catena a rullini in acciaio, (distanza perni mm. 8, rullino 5 mm) marca "Universal".

Il ponte anteriore è in barra di acciaio rettificato 5 mm, sagomato a caldo a forma di "U" a base larga, e saldato allo chassis ad ottone.

Il ponte posteriore è ricavato da una barra di acciaio rettificato 8 mm., tornito per gli alloggiamenti dei due cuscinetti a sfera e dei mozzi delle ruote motrici.

Le ruote sono costruite in alluminio, in due pezzi uniti da 4 "prigionieri" in ottone 3 mm. Le gomme sono piene con battistrada, e zoccolo a gola per il serraggio. Le ruote posteriori sono bloccate all'asse motore a mezzo di due pioli in acciaio 2 mm. Le anteriori portano nel mozzo due cuscinetti a sfera ciascuna bloccate allo snodo dello sterzo.

Lo sterzo è del tipo a vite, il cui funzionamento e costituzione è chiaramente visibile dalle tavole annesse.

Il Motore è un GB. 17b con testa fortemente alettata, 10 cc. con volano in acciaio di 230 gr.

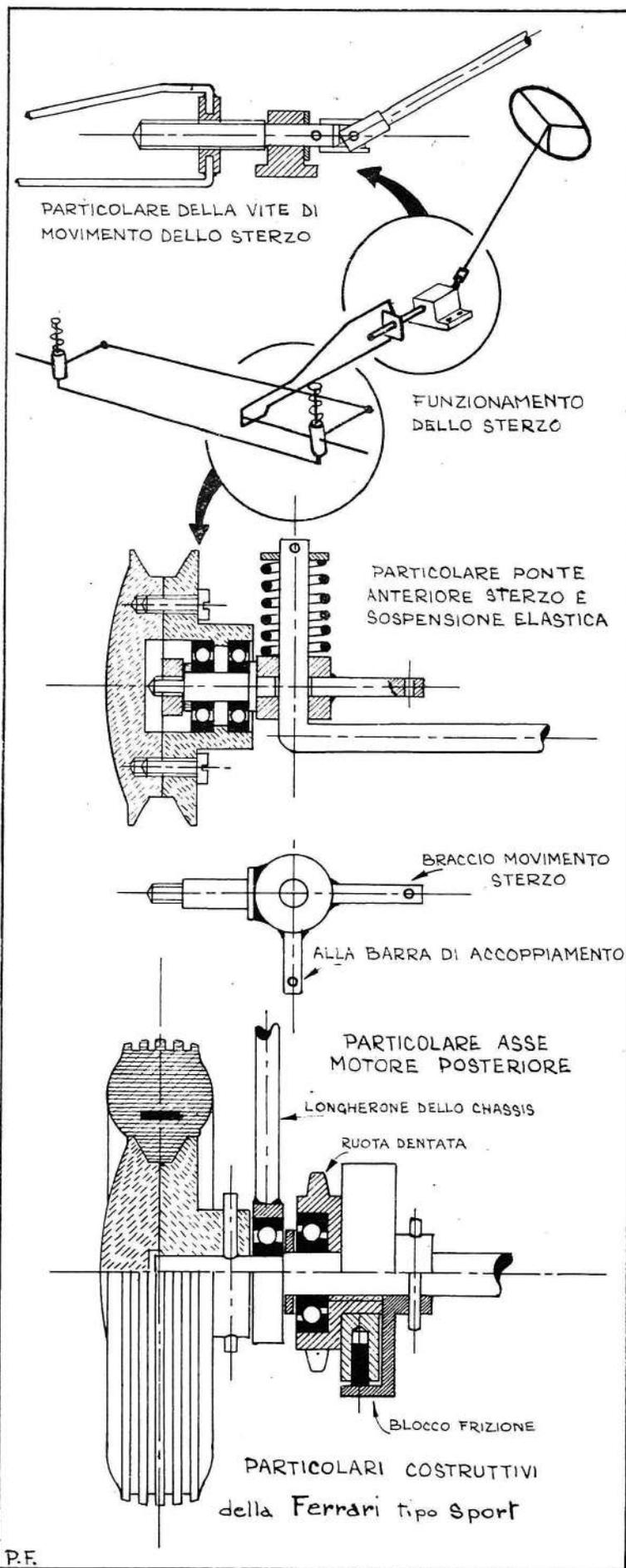
Ritenendo che la succinta suddetta descrizione, unita alle tavole illustrative, sia sufficientemente chiara per dare un'ampia visione dell'automodello, mi limito a dare alcuni suggerimenti agli eventuali costruttori.

Ottenere il completo rodaggio del motore e l'assetamento degli organi di trasmissione, facendo funzionare lo chassis senza carrozzeria, con motore al minimo di giri, aumentando via via fino alla completa messa a punto. Prima di montare la carrozzeria interporre agli attacchi con lo chassis un foglio di gomma (camera ad aria per ciclo) senza serrare a fondo le viti a legno di bloccaggio, questo per evitare le vibrazioni che farebbero screpolare in breve la vernice della carrozzeria.

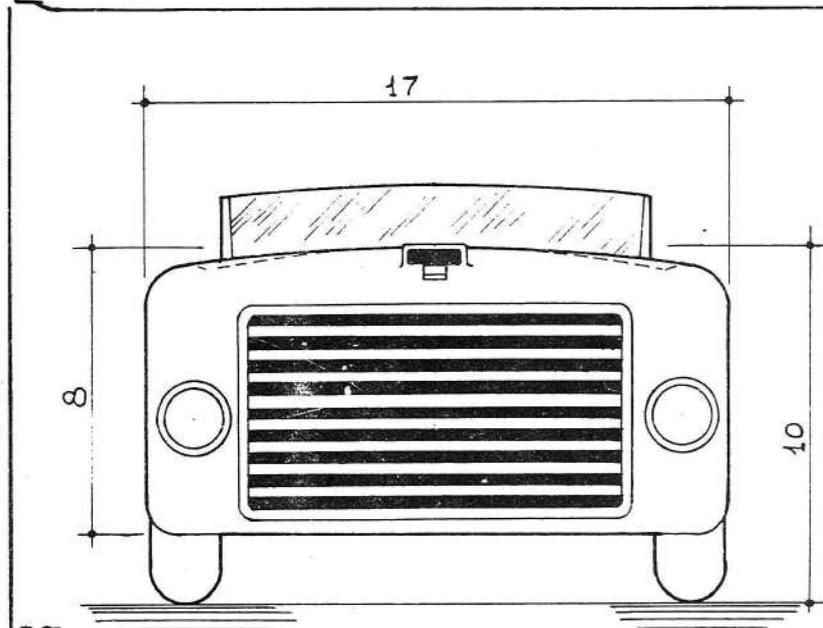
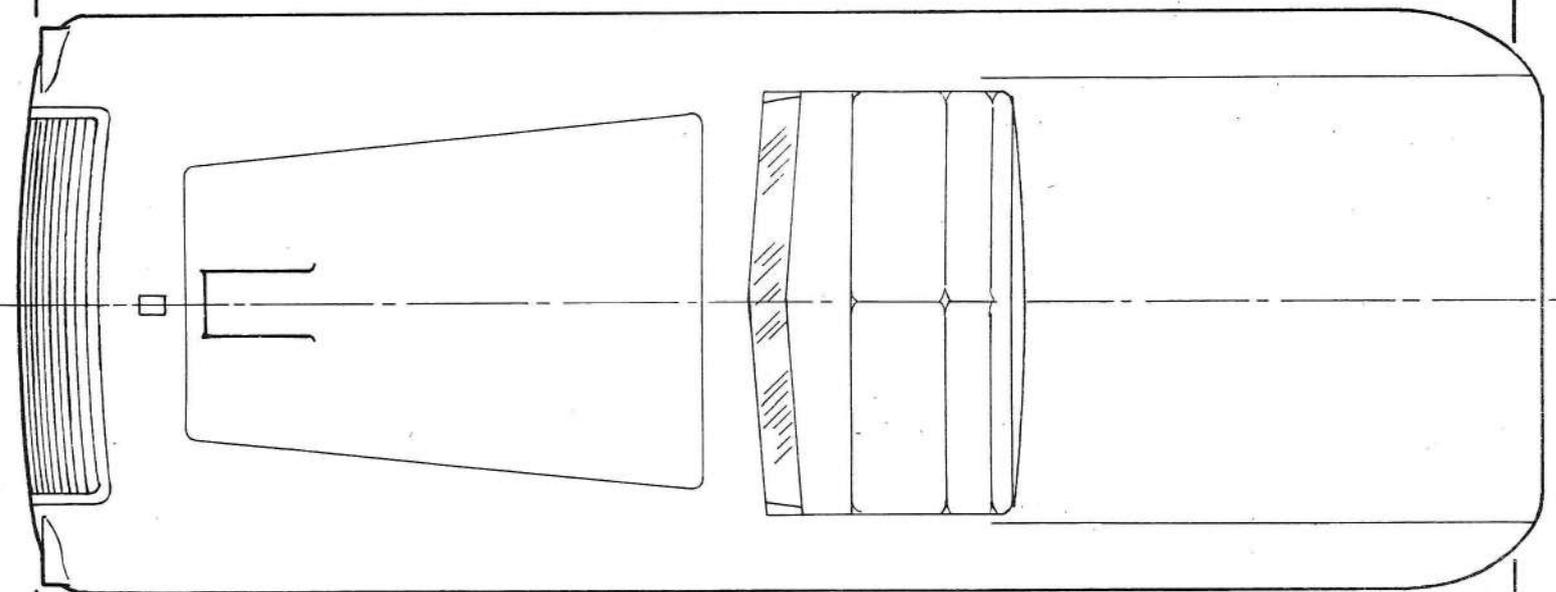
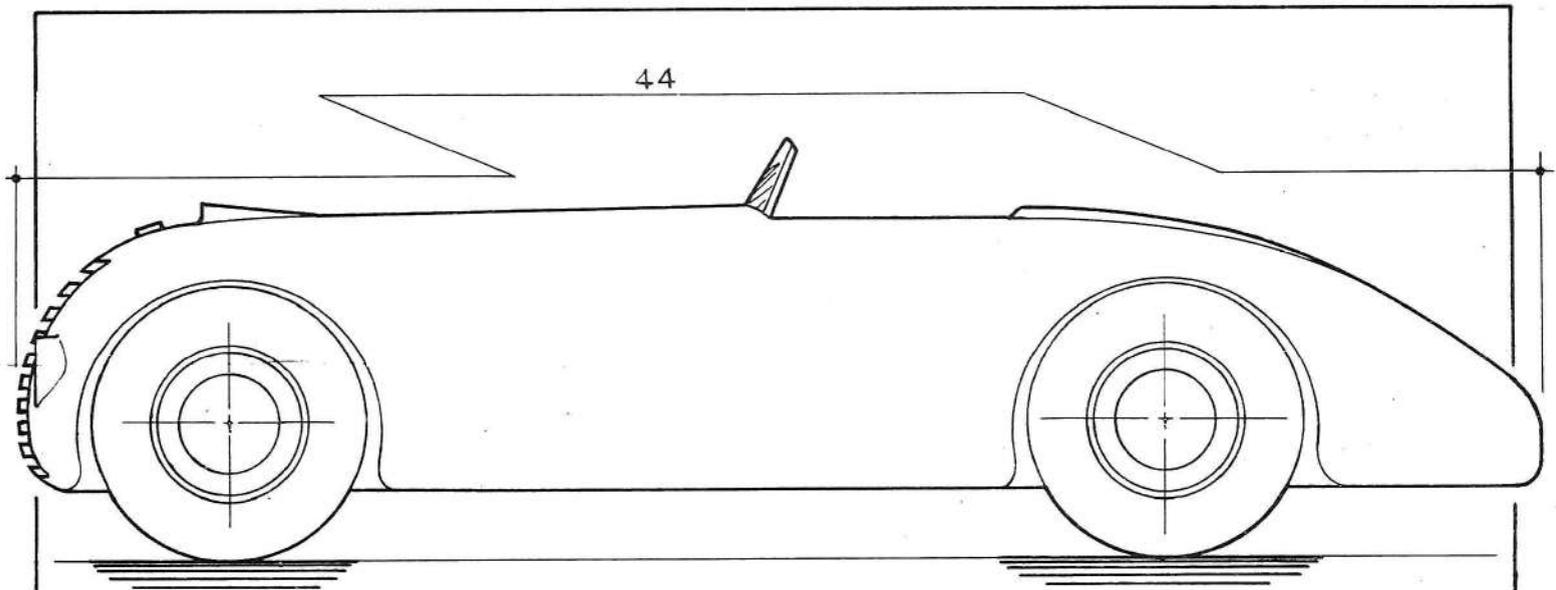
Per ulteriori schiarimenti potete scrivere al mio indirizzo. Ed ora buon lavoro.

ELIO DALMASTRI

Bologna - Via Donato Creti, 39



P.F.



SCALA



^{no} Ferrari
tipo Sport „

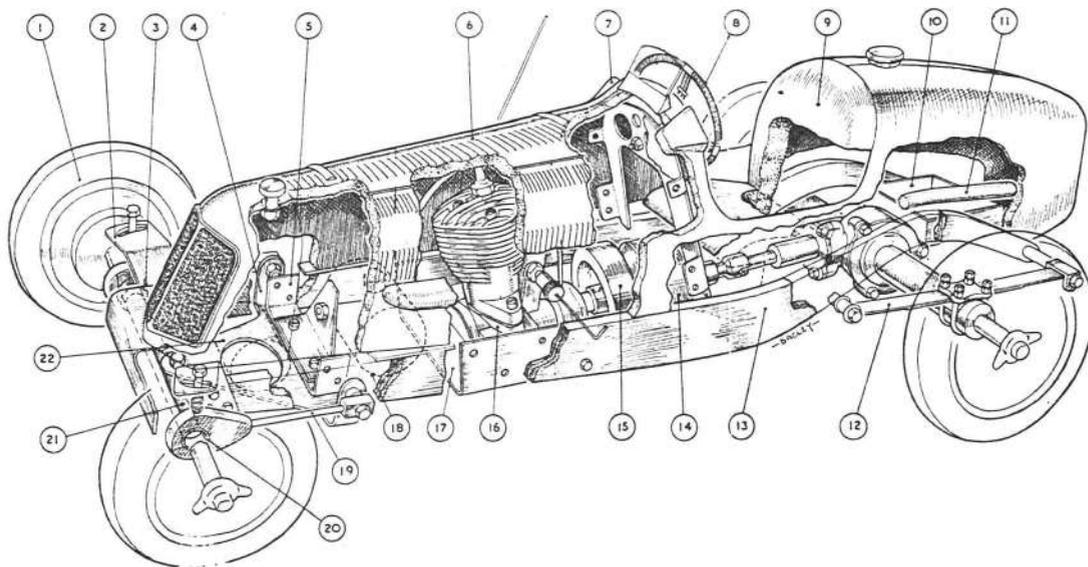
MISURE IN CM.

P.F.

ATTIVITA' AUTOMODELLISTICA IN GRAN BRETAGNA

Sulla pista circolare di Eaton Bray si è svolto il "Trofeo M.G." per modelli di automobili di cilindrata inferiore ai 2,5 cc. Soltanto nove macchine vi hanno preso parte; ma si trattava in compenso di modelli veramente eccellenti. La classifica veniva compilata in base alla media ottenuta nelle due prove; per i motori di cilindrata 1,5 e 2 cc. le medie ottenute venivano corrette per mezzo di determinati coefficienti. La macchina che si è distinta maggiormente è stata la "Parker 500" di J. R. Parker, con cabina chiusa, motore ED MK III modificato, ruote di grande diametro, che nella seconda prova ha eguagliato il record di categoria sul quarto di miglio alla velocità di 39,355 km. orari. Vincitore della categoria, con coefficienti di correzione, è risultata la "Thimb'edromie" di Gascoigne, con motore Arden, la cui massima velocità è stata di 75,992 orari. Al secondo posto, sempre con correzione, la vettura di Ridsdale, con motore ED Special 2 cc.

Durante la gara il sottotenente delle Forze Aeree Americane White ha fatto evolvere due macchine "prototype": una Pacemaker con motore Hornet ed una Dooling Arrow. La migliore velocità è stata registrata dalla Pacemaker, con la media di 173 orari sul quarto di miglio.



E' la riproduzione in perfetta scala della ERA tipo "D".

1) Ruote di gomma vuote; 2) Assale di sospensione anteriore; 3) Supporto frontale; 4) Telaio di guida; 5) Supporto isolante; 6) Sfioghi d'aria; 7) Carenature; 8) Volante; 9) Sedile in legno; 10) Alloggio batterie; 11) Finto scarico; 12) Balesse; 13) Telaio; 14) Frizione; 15) Volano; 16) Motore Hurricane da 4 cc.; 17) Supporto del motore; 18) Serbatoio della miscela; 19) Guide asse anteriore; 20) Boccole in bronzo; 21) Supporti; 22) Condensatore. (da "Model Cars")

Di gran lunga miglior successo ha invece ottenuto il trofeo Austin, disputato successivamente sulla pista circolare di Eaton Bray. Il vincitore dello scorso anno, W. S. Warne, ha difeso con successo il trofeo, vincendo anche questa volta e stabilendo un nuovo record. La sua vettura Dooling, motore Dooling 10 cc. ha sfrecciato, nella prima prova, a 182,25 km. orari nuovo record assoluto britannico. Ha fissato anche il nuovo primato britannico sul mezzo miglio, a 177,710 di media.

Diretto e temibile avversario di Warne è stato l'ottimo Buck, degno

di particolare elogio per il fatto che ha concorso con una riproduzione della ERA montata da un motore di propria costruzione da 10 cc., col quale non ha esitato ad affrontare le più poderose coalizioni di macchine e motori americani! La sua migliore velocità è stata di circa 176 orari, mentre ha fissato anche il nuovo record sul miglio a 169,850 all'ora.

Giornata di primati, questa! R. W. Flower non ha voluto essere da meno, e la sua vetturetta montata dal Mc Coy 49, da 5 cc. ha corso a 131,7 km. orari, stabilendo ancora un nuovo primato sul mezzo miglio.

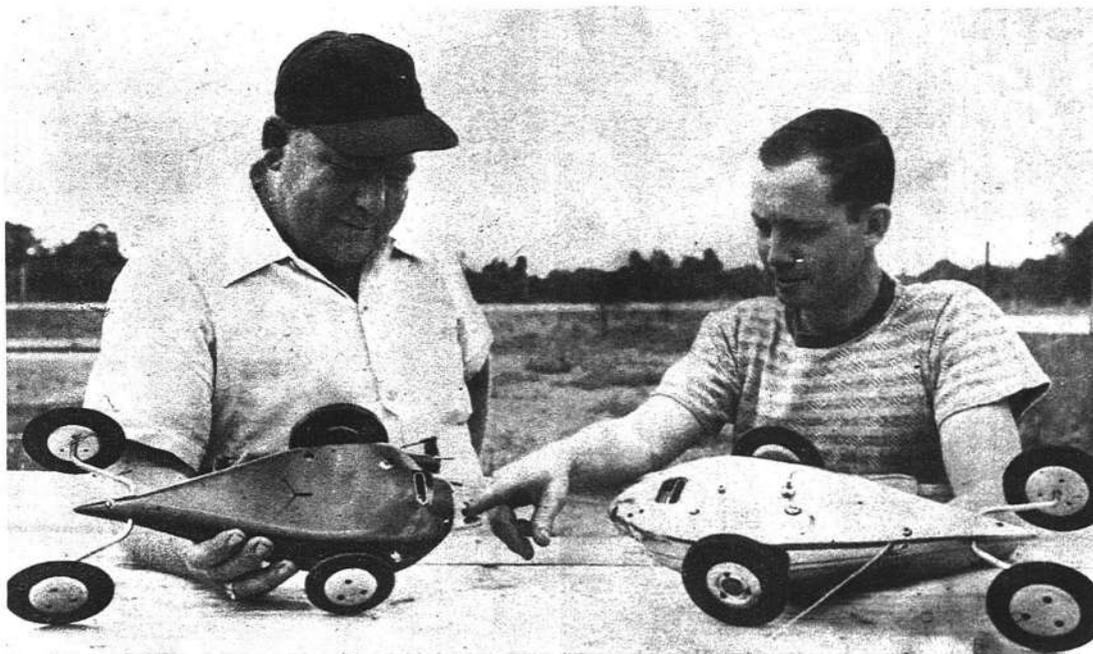
Non è finita Parker, con la Parker 500, ha abbassato il primato della cat. 2,5 cc. con la media di 89,99 orari. Altra velocità, degna di nota è il 107 orari conseguiti da E. V. Snelling con una riproduzione della Maserati munita di un 5 cc. glow-plug di propria costruzione.

Altro temibile pretendente alla conquista del trofeo è stato Jack Gascoigne che con la Pacemaker-Hornet di riserva (precedentemente la Red Arrow II aveva subito danni) ha segnato 172,270 orari. In definitiva anche qui, come in America, il campo della velocità automodellistica è dominato dal Dooling, a preferenza di Hornet e Mac Coy; eccezione fatta per il prodigioso motore di Buck.

Classifiche del Trofeo Austin (tra parentesi: tipo di carrozzeria-motore):

1) W. S. Warne (Dooling-10 cc. Dooling) 182,252; 2) F. G. Buck (ERA-10 cc. personale); 3) J. Gascoigne (Pacemaker-10 cc. Dooling) 172,324; 4) J. W. Moore (Moore Special-10 cc. Dooling) 170,338; 5) S. Honey (Dooling-10 cc. Dooling) 168,406; 6) C. E. Smith (Smir Special-10 cc. Dooling) 156,975; 7) E. J. Pickard (Pickard Special-10 cc. Dooling) 156,975; 8) H. Wraith (Allard-10 cc. Hornet) 143,451; 9) G. Rickard (Rickard Special-10 cc. Mc Coy) 139,265; 10) W. Flower (Mc Coy Special-5 cc. Mc Coy).

QUESTA VIENE INVECE DALL'AMERICA: DUE CAMPIONI DELLA VELOCITÀ NEL CAMPO AUTOMODELLISTICO. IL MODELLO A SINISTRA È QUELLO CHE HA STABILITO IL NUOVO RECORD MONDIALE CON 223,50 KM/ORARI, AD OPERA DI BOB LOOSE. MOTORE «DOOLING 51».



Tariffa di pubblicità per questa rubrica:

L. 25 a parola, in neretto L. 30, maiuscolo L. 35.

AAA Ali di Guerra 1943 rileg. mezza tela 850. Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma

Aquilone offriamo annate sciolte complete mai sfogliate 1934 L. 600, 1937 L. 900, 1942 L. 1200. Vaglia a Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma,

Aquilone rilegato tutta tela annata completa 1933 (unfcarissima) L. 1400. Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma.

MARKLIN elettrici zerozero impianti completi, pezzi staccati, accessori vendiamo. Eseguiamo riparazioni, forniamo ingranaggi, ruote, ecc. Tabone, Flaminia-213, tel. 390385 - Roma.

Tutto per l'Aeromodellismo da Pavanello - Borgo Pinti 86 - Firenze. Listino prezzi L. 15.

Vendesi motorino elettrico per treni. Scrivere Grazioli Dario - Via Italia 85-b, Seriate (Bergamo).

IL MODELLO DELLA F. S. 428 DEL CAP. CAVEZZI

Il Locomotore F. S. 428 è il più efficiente di quelli usati in Italia. Le sue prestanze e le sue caratteristiche lo rendono uno dei più moderni e potenti locomotori delle nostre ferrovie. La linea aerodinamica è assai indovinata per le alte velocità e la potenza di traino è assai grande.

Infatti la potenza in HP è di circa 2200 - Pesa 96 tonnellate. Velocità massima 150 Km/ora - Funzionamento a corrente continua a 3000 volt.

Queste sono le caratteristiche generali del locomotore in servizio.

Il modello in scala per scartamento "O": 35 mm. e la riproduzione perfetta del suddetto tipo di locomotore come risulta dalla fotografia.

La parte inferiore del locomotore e cioè lo chassis è composto da due parti distinte che portano rispettivamente i due assi motrici ed un carrello mobile. Le suddette parti sono eguali fra di loro e costituiscono il sistema anteriore e il sistema posteriore.

I due chassis sono imperniati alla carrozzeria su due perni di modo che la carrozzeria stessa risulta svincolata e libera dallo chassis in qualsiasi posizione esso venga a trovarsi sulle rotaie. Questo facilita la presa delle curve e controcurve anche a velocità elevate. I due mezzi chassis portano rispettivamente imperniato il carrello mobile a 2 assi. Risulta quindi un doppio snodo del carrello rispetto allo chassis. Questa è la caratteristica principale di questo tipo di locomotore che anche se molto lungo e pesante abborda le curve e controcurve a tutta velocità senza pericoli di deragliamenti e sbandamenti. Inoltre lo snodo dello chassis rispetto alla carrozzeria dà al locomotore stesso la perfetta aderenza alle rotaie con il vantaggio della massima potenza di traino.

Il peso complessivo del locomotore è di Kg. 5.460 circa e traina 15 vagoni anche con curve molto accentuate.

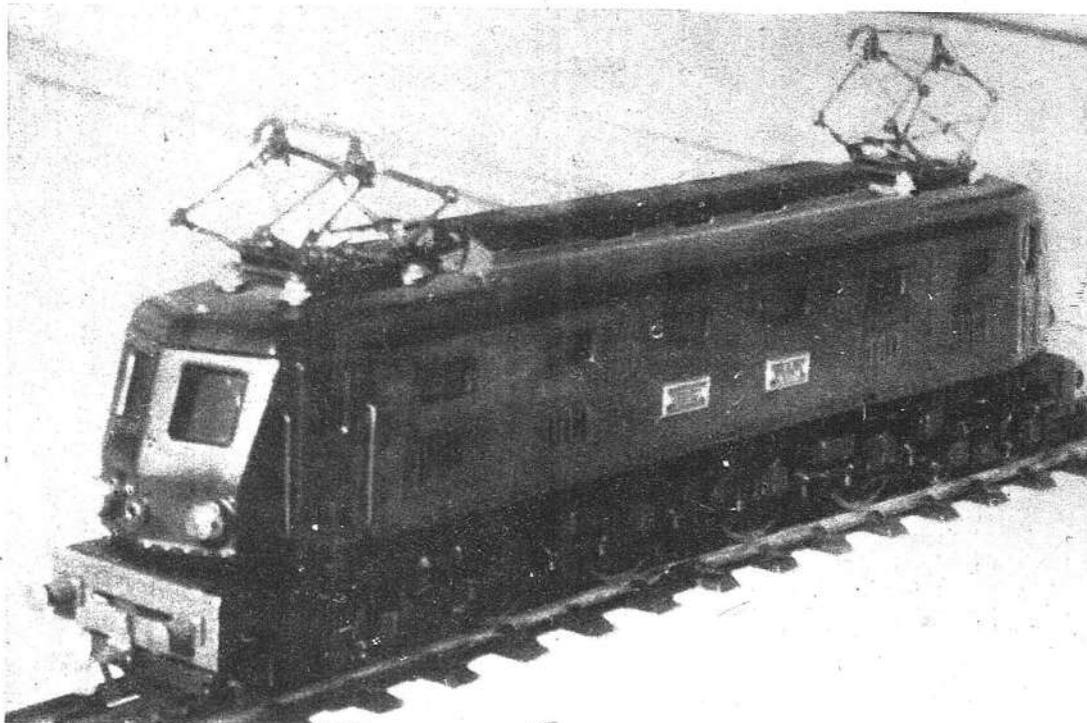
Ha la presa di corrente a mezzo di linea aerea a 20 volt e l'inversione della marcia avviene automaticamente con comando a distanza sul sistema della locomotiva a Vapore 631 precedentemente illustrato nei suoi particolari.

Fra il motore e le ruote la trasmissione del moto avviene a mezzo di cinghia di cuoio o di gomma. Si ha così il vantaggio di evitare strappi alle partenze e se si dovesse verificare qualche inconveniente nell'interno delle trasmissioni il motore non soffre in quanto la cinghia scivola mentre il motore gira egualmente.

I pantografi per la presa di corrente sono due installati su piccoli isolatori e funzionano alternativamente pur essendo collegati fra di loro e con il motore.

Nella carrozzeria sono ricavati gli alloggiamenti per i fanali posteriori e anteriori, la presa di corrente per l'illuminazione delle vetture e l'aggancio di esse viene automatico come illustrato in altra relazione sul sistema di aggancio e sgancio automatico. I respingenti sono a molla.

Come si vede dalla fotografia detto modello riproduce perfettamente il vero locomotore 428 che attualmente fa servizio sulle linee italiane e che altro non è che il 432 "Breda" modificato e perfezionato.



CORSO DI MODELLISMO FERROVIARIO

Appunto perché discutiamo di modellismo, le ferrovie in miniatura riproducono le vere in scala ridotta.

Se, per esempio, vogliamo riprodurre in scala 1:100 dal vero un determinato vagone lungo 10 metri, il nostro modello dovrà avere una lunghezza di 10 centimetri. e, se vorremo avere un impianto bello e proporzionato, ogni altra parte che lo compone dovrà essere riprodotta nella medesima scala. Ora, purtroppo, per un cumulo di ragioni che qui sarebbe troppo lungo elencare, le scale in cui vengono comunemente costruiti i modelli ferroviari sono alquanto capricciose e talvolta illogiche.

Recentemente, negli Stati Uniti e in Inghilterra si è cercato di fare un po' d'ordine in tanto caos e si può dire che, a parte alcune misure che era ormai impossibile mutare data la mole degli attrezzamenti già esistenti, un confortante risultato sia stato raggiunto.

In Europa la faccenda è un po' più complessa, ma speriamo che col divulgarsi anche da noi di questa passione, i fabbricanti si decidano a mettersi d'accordo su alcune norme elementari di unificazione.

Abbiamo visto cosa sia la "scala" "O" "Scartamento" è la distanza delle rotaie fra di loro, misurata all'interno di esse.

Eccovi i principali scartamenti ora in uso negli U.S.A., con le relative scale di costruzione fissate dalla "National Model Railroad Association".

"O" scart. 32 mm. scala 1:45
"S" scart. 22 mm. scala 1:68
"OO" scart. 19 mm. scala 1:76
"HO" scart. 16,5 mm. sc. 1:87
"TT" scart. 11 mm. sc. 1:125

La N.M.R.A., oltre a fissare scale e scartamenti, ha fissato molte altre norme costruttive che vi riportiamo nella tabella.

Da noi, come vi ho detto, è più difficile poter fare un quadro di standardizzazioni, ma è ormai giunto il momento di decidersi a farlo.

Gli scartamenti che, per ora, si trovano comunemente in commercio sono solo due lo "O" di 32 millimetri e lo "OO" europeo di 16,5 mm.

Le scale in cui si costruisce da noi in questi due scartamenti sono purtroppo le più disperate; penso che, dato che le dimensioni del materiale ferroviario (prototipo) europeo sono di parecchio più piccole di quelle del corrispondente materiale americano, pur essendo lo scartamento il medesimo, sarebbe opportuno, onde ottenere modelli di locomotive e vagoni che possano funzionare assieme, adottare una scala leggermente più grande, tale da permettere un buon risultato.

In seguito a esperimenti fatti, ho potuto constatare che, ad esempio, la locomotiva "pacific" tipo G.R. 491 delle F. S. riprodotta in scartamento 16,5 mm. in scala 1:78, ha supergiù la medesima altezza della "pacific" tipo U.S.R.A. della "Erie Railroad" americana; un analogo esperimento fatto su alcune carrozze americane e italiane ha dato eguali risultati.

Perciò proporrei si adottassero le seguenti standardizzazioni:

"O" Scartamento 32 mm. (Corrispondente all'"HO" americano) Scala:
1:45 per materiale da prototipo americano
1:40 per materiale da prototipo europeo
"OO" Scartamento 16,5 mm. (Corrispondente all'"HO" americano) Scala:
1:78 per materiale da prototipo europeo
1:87 per materiale da prototipo americano

Riguardo alle altre unificazioni, come altezze e spessori delle flangie, voltaggio di alimentazione, ecc., proporrei di adottare integralmente le standardizzazioni americane della N.M.R.A. per materiali ed impianti a due rotaie senza terza, dato che siamo ai primi passi in questo sistema e dato che si trova per ora in commercio solo materiale unificato N.M.R.A. per impianti a due rotaie, mentre, per materiali ed impianti a terza rotaia centrale, troverei conveniente adottare come "standard" quan-

to è stato fatto da "Märklin", dato che questa è la casa il cui materiale è per ora il più diffuso in Europa e dato che molte altre case costruttrici vi si sono già unificate.

Mediante questa standardizzazione si giungerebbe al confortante risultato di poter far funzionare assieme sul medesimo impianto materiale ed dello stesso scartamento prodotto da una qualsiasi casa o fabbricato da un qualsiasi amatore.

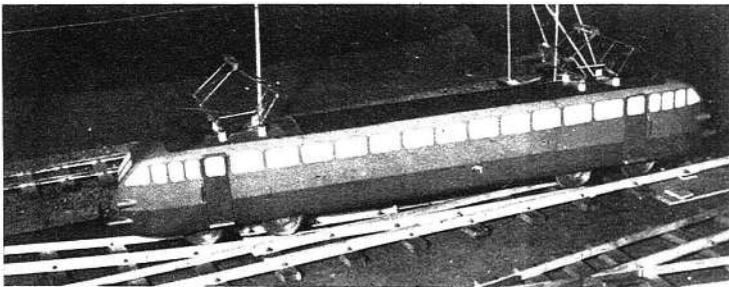
Giunti a questo punto e chiariti scartamenti, scale e unificazioni, sarà bene dire due parole sulle caratteristiche dei vari scartamenti e in particolare sui due che maggiormente ci interessano: lo "O" e lo "OO", o, meglio, il 32 mm. e il 16,5 mm.

Degli altri scartamenti non farò che un vago accenno, in quanto ancora troppo poco diffusi da noi, sebbene recentemente siano nate delle iniziative per promuovere lo scartamento "S", che sotto certi aspetti è abbastanza interessante.

Non credo però sia opportuno per ora cercare di introdurre nuovi scartamenti che ingenererebbero confusioni e spezzamenti di iniziative. Meglio che fabbricanti ed

amatori si concentrino su questi due scartamenti già collaudati da anni di esperienza, onde darci, questi, un sempre maggior assortimento a prezzi più convenienti, e quelli una aumentata richiesta onde aiutarli i primi a raggiungere quella meta.

Questo mio trattato sarà particolarmente dedicato allo scartamento 16,5 mm., in quanto è il più diffuso come comprovato da statistiche attendibili che dimostrano come siano raccolti nelle sue file oltre i due terzi degli



L'elettrotreno Breda del romano Calza, i cui disegni furono pubblicati nei nn. 10 e 11 della nostra rivista. La struttura del modello è completamente in legno

amatori. Chi intendesse dedicarsi allo scartamento "O", o ad altri scartamenti, potrà sempre servirsi di quanto andrò dicendo, adattandolo allo scartamento prescelto; cosa del resto assai semplice.

Lo scartamento "O", o 32 mm., è, fra i due, il più anziano: nato come giocattolo e ancora molto diffuso come tale, per la maggior robustezza e facilità di manovra è andato man mano perdendo terreno, specie nel campo modellistico, dato l'enorme ingombro che assume anche un impianto assai modesto. Infatti, se in un impianto "O" "giocattolo", si possono fare curve di un metro di diametro o anche meno, e locomotive lunghe magari solo 15 o 20 cm., se appena appena si vuole fare un impianto che di modello abbia una parvenza, bisognerà ricorrere a curve di almeno due o tre metri di diametro e a locomotive di 60 o 70 cm. di lunghezza. Problema perciò di spazio e anche di spesa. Se voi avete a disposizione una stanza di sei metri per dieci o magari ancora più grande, buon per voi; non potrò che invidiarvi il vostro magnifico impianto in scartamento "O".

Io mi accontenterò di un quarto di quello spazio per farvi stare altrettante cose, o se, proprio riuscirò ad avere una simile stanza, mi farò un impianto quattro volte più grande, col mio 16,5 mm.! Avrò

bisogno di un po' più di pazienza, forse, ma il risultato sarà migliore perché, nel mio impianto, essendo tutto più piccolo, se mancherà qualche particolare o se vi sarà qualche difetto, lo si noterà meno; sarà l'assieme quello che conta.

Non sarà certo consigliabile il 16,5 mm. se vi passasse per la mente di costruirvi l'impianto in giardino. Allora, forse, anche lo "O" non sarà abbastanza grande e vi converrà andare a vapore sui scartamenti ancora maggiori; beati voi che lo potete fare!

Lo scartamento "OO", o 16,5 millimetri, che più appropriatamente chiamerò d'ora innanzi "HO", è nato appunto per ovviare agli inconvenienti di ingombro e di costo del suo fratello maggiore. E' quello che, come vi ho già accennato, ha ora la maggior diffusione ed è perciò quello sul quale hanno concentrato i loro sforzi la maggioranza dei fabbricanti. Per questi motivi, è in questo scartamento che si trova attualmente sul mercato il maggior assortimento di pezzi finiti e di parti staccate.

Sempre nel tentativo di diminuire l'ingombro degli impianti, recentemente sono nati negli U.S.A. lo scartamento "TT" di 11 mm. e in Scandinavia l'"HOO", o metà "OO", di 9,5 mm., metà cioè dello "OO" americano di 19 mm. Si tratta, però, almeno per il momento, di semplici tentativi.

Giunti a questo punto, sarà bene che, dopo aver vagliato attentamente il pro e il contro dei vari scartamenti, decidiate quale è quello che meglio si addice ai vostri gusti e alle vostre possibilità. Molto peso nella vostra decisione dovrà avere lo spazio disponibile per mettere il vostro impianto.

4) Dove mettere l'impianto. Se appena potete, fatevi un impianto fisso; cioè un impianto con binari, scambi e comandi permanentemente fissati a un piano, tavolo o base qualsiasi; insomma non un impianto nel quale ogni qual volta volete far muovere un treno, vi tocca collegare i binari pezzo a pezzo.

Se proprio non vi fosse possibile farvi un impianto fisso, eccovi una buona idea: binario, scambi e accessori sono fissati in modo permanente su assi di eguale lunghezza, riponibili su apposite guide entro un armadio o armadio a muro. Con questo sistema, in pochi minuti, si può montare un impianto anche abbastanza grande, che d'altronde, una volta riposto, occupa poco spazio. Altri vantaggi sono: 1) poter aggiungere via via nuove sezioni di linea; 2) poter, con gli stessi pezzi, montare due o più forme diverse di impianto.

(continua)

FOTO A DESTRA: Lasta Giancarlo si accinge a montare il "colosso" mentre la M. O. Maggiore Rigatti Mario osserva ascoltando le note sapienti del piccolo ricciuto aeromodellista.

FINALMENTE UNA GARA IN PENDIO :

LA COPPA STELLA D'ITALIA

Con un vento di 30-35 km. ora, che da tre giorni tirava in zona di gara scendendo alle spalle del trampolino di lancio e con un'ora di ritardo sul previsto, venne alle ore 10 iniziato il primo lancio di apertura. La presenza di spettatori misera a causa del vento, del freddo e della minaccia di pioggia, la quale verso le 11 scende leggera leggera mettendo in vero imbarazzo gli organizzatori e i concorrenti. Fortunatamente, dopo circa venti minuti, cessa definitivamente. Sono presenti il Ten. Col. A.A.R.n. pil. MOLINARI Edoardo, in rappresentanza del Gen. D. A. COPPI Giovanni, comandante la 2. Z.A.T. Padova; la Medaglia d'Oro Maggiore pil. RIGATTI Mario; l'on. Ing. Dott. VERONESI Giuseppe, sindaco di Rovereto e vice presidente dell'Aero Club d'Italia; il Dott. VALLE, e la Commissione organizzatrice con la giuria al completo.

Tre cronometristi ufficiali all'altezza della pedana di lancio per il cronometraggio e una schiera di esploratori addetti ai piccoli servizi e al ricupero dei modelli.

I lanci si susseguono regolarmente e gli aeromodelisti cercano di fare miracoli per far sì che i loro modelli superino felicemente la pericolosa corrente inversa di pendio. Scassature a catena allarmano quelli che non ancora hanno lanciato e s'ode qualche tentativo di invito a rinvio della gara. Naturalmente esso non viene raccolto e i lanci continuano fino a mezzogiorno, ora di chiusura del primo tempo. Fino qui nulla di notevole, lasciando delusi i tecnici, avendo notato questi che solo il 40 per cento dei modelli erano adatti a tale gara.

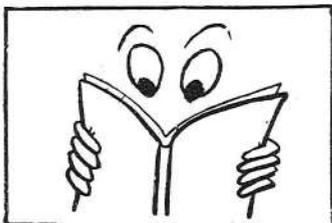
Alle ore 14 esatte si ritorna alla pedana accompagnati da un leggero saluto di sole e da una diminuzione del vento che ora batte lateralmente. Questo basta a rincuorare tutti, compresi gli spettatori che con la seggiovia arrivano in gran numero. Così il secondo lancio inizia più spigliato e dinamico anche perché l'altoparlante, che la mattina a causa della mancanza della corrente non funzionava, trasmise gli ordini di lancio senza bisogno che i dirigenti si sgolassero nella chiamata. Anche i modelli, lanciati da mani più ferme, affrontano la sottostante valletta incitati a gran voce dai componenti della squadra interessata e qualcuno abbozza già il soffio della "termica". Difatti presto due modelli, quello del roveretano Cimadomo e quello di Sabadin Mario di Venezia-Lido che, con 5'29" e

5'02", scomparivano alla vista dei cronometristi. L'atmosfera s'arrovantava con le grida e la quasi precipitazione degli aeromodelisti i quali tutti volevano approfittare del momento favorevole. E in questo ambiente nasce il volo del vincitore Chilese Vasco di Schio, che, con 14'29", pur con la gioia nel cuore, vede il proprio modello allontanarsi a perdita d'occhio tanto da non poter essere più recuperato. Altra serie di voli notevoli si registra e precisamente nell'ordine di lancio: Gallotti Sergio (Forlì) 2'23"; Saudella Carlo (Milano) 1' e 28"; Mancinelli Elso (Milano) 2'09"; Martini Luigi (Trieste) 2'40"; Cattaneo Elio (Milano) 2'20"; Centazzo Ennio (Trieste) 2'20"; Feruglio Eros (Udine) 2'30"; Servadei Enzo (Forlì) 3'56".

In tutta la gara si registrarono oltre a questi tempi, altri 72 lanci tutti inferiori a un minuto primo, e questo avvalorò la tesi dei competenti che a prima vista giudicarono il 60 per cento dei modelli inadatti al pendio. Certo è che se le condizioni atmosferiche fossero state normali (nei quindici giorni precedenti la gara furono prese le velocità del vento ogni tre ore registrando punte massime di km. ora 9-10 con corrente in salita), la manifestazione avrebbe preso un piede molto più brillante, dimostrando anche agli scettici che il pendio di Sommo Alto è meraviglioso per tall gara. La squadra di Venezia-Lido, rimasta in zona di gara anche il lunedì, volle provare alcuni lanci verso le ore 10 dalla stessa pedana che il giorno precedente vide la disputa della Coppa Stella d'Italia. Il simpaticissimo giovane Brouto Gianfranco lanciò quasi per scherzo il proprio modello il quale per ben 42" volò nella verticale della conca scomparendo poi oltre il monte Maggio. Gli altri due modelli dei fratelli Sabadin, dopo aver effettuato voli superiori ai 5', vennero rimessi a riposo per evitare che facessero la fine del "Vecio mio son qua" di Broto. Va sottolineato che quel giorno il sottile era spettacoloso.

Alle ore 17 precise vennero chiusi i lanci e dopo 45' l'annuncio della classifica individuale e a squadra e relativa premiazione. Vennero distribuite L. 170.000, una artistica Coppa (Coppa Stella d'Italia), due Trofei e una parure stilografica matita Omas.

Il vincitore Chilese Vasco di Schio non faceva parte della propria squadra, altrimenti gli scledensi avrebbero soffiato anche quest'anno la Coppa (vinta da loro



da: "Model Industry Association, Inc."

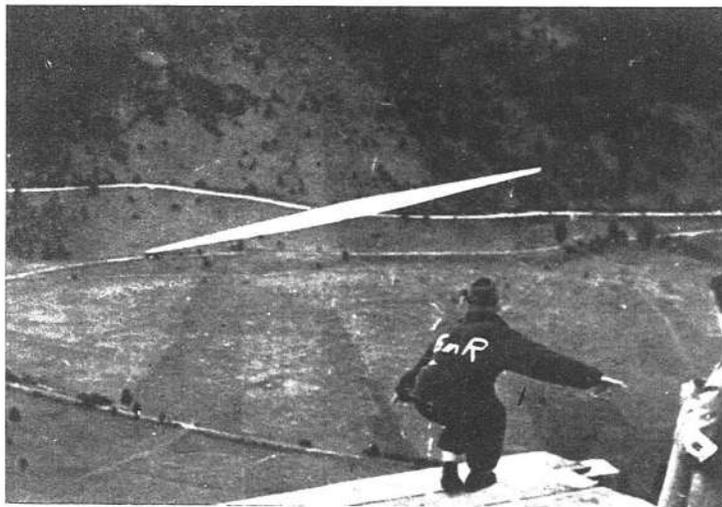
... mai avrei immaginato di poter aver sott'occhio una rassegna così vasta e completa di tutte le attività modellistiche. Consiglio anche a Voi di riempire e spedire subito il presente talloncino con cartolina vaglia o raccomandata.

ALLA DITTA MOVO MODELLI MILANO VIA SANTO SPIRITO N. 14

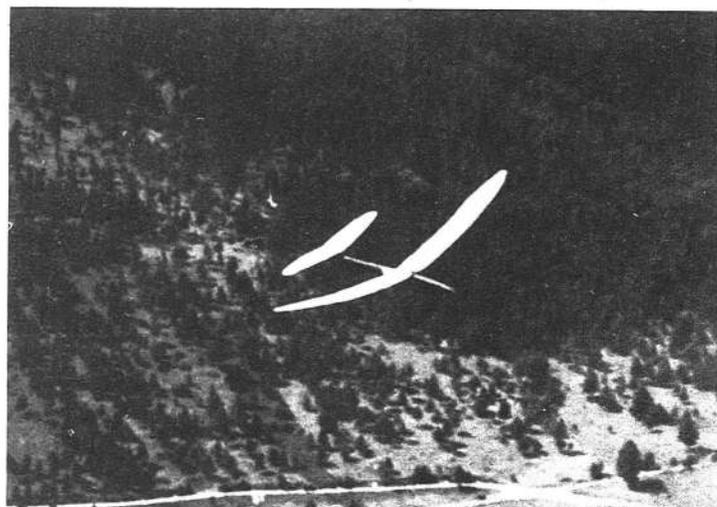
Unisco alla presente la somma di lire 250 per l'invio perico di porrio della vostra nuova GUIDA GENERALE ILLUSTRATA

COGNOME _____
 NOME _____
 CITA _____
 VIA _____
 PROVINCIA _____





SOPRA: L'ala volante di Oscar Pomino è stata appena abbandonata a se stessa ed inizia il suo volo sulla vallata. — Questo modello, a destra, invece, fa i capricci, e se ne ritorna al punto di partenza.



A Lyon: Un concorso internazionale per modelli a volo circolare

lo scorso anno). Li abbiamo visti partire con un piccolo nodo alla gola e sentiti sussurrare parole di rivincita per l'edizione 1950. La squadra dei Forlì con Servadei, Paganelli e Gallotti ha lottato cavallerescamente fino alla fine e meritatamente ha vinto. Buoni secondi i milanesi del C.S.I. Saudella, Mancinelli e Cattaneo. Terzi i veneziani Broto, Sabadin Mario e Sergio, i quali il giorno dopo, come sopra detto, si rammaricavano ad alta voce di non poter trasformare la tabella dei voli aggiornandola con i voli del 15 anziché del 14 agosto. Quarto il C.A.T. di Trieste, 5° il gruppo della Lega Nazionale di Monfalcone, 6° l'Uragano di Treviso, 7° il Concordia di Schio, 8° l'A.C. Verona e per ultimi la squadra del G.A.R. roveretano che troppo presa dall'entusiasmo della gara e forse forse certa di una facile vit-

toria, essendo l'unica componente con possibilità di una vera preparazione in zona di gara, si vide, senza nemmeno accorgersene, fannullino di coda.

Quando venne l'ora del commiato generale, molti chiesero se questa riuscitissima gara nazionale (diciamo nazionale dal momento che di stranieri non si vide nemmeno l'ombra) avrebbe avuto l'edizione 1950. Si può ora rispondere quasi con certezza di sì, essendo già arrivate alla presidenza del G.A.R. nuove proposte di contributi finanziari assai vistosi da parte degli stessi enti, esercenti e privati, specie di Folgaria, che vollero e sostennero l'edizione 1949.

Su n. 69 concorrenti iscritti, solo 57 poterono presentarsi alla pedana; n. 6 assenti e n. 6 allontanati per mancata iscrizione alla F.A.N.I. Squadre partecipanti n. 14.

LONGI PICCIO

Organizzato dall'Aero Club du Rhone et du Sud Est si è svolto il 25 settembre a Lione un concorso internazionale per modelli in volo circolare, in occasione della celebre Fiera che aveva luogo contemporaneamente.

Purtroppo un temporale, scatenatosi la notte del sabato, ha ridotto a mal partito la pista in terra battuta, che ha così ostacolato il decollo di molti ottimi modelli. La organizzazione, comunque, è stata perfetta, ed i premi messi in palio veramente degni di un grande concorso, internazionale.

Nella categoria fino a 5 cc. il francese Labardé, col suo notissimo modello equipaggiato da un motore "Maraget 29", si è assicurato la vittoria alla media sorprendente di 208 km. orari. Il modello, di linee semplici ed estetiche ha un'ala a pianta rettangolare di 2,5 dmq. di superficie, profilata con un piano-convesso sottile. La fusoliera circolare, del classico tipo "a bottiglia" si assottiglia tortemente verso la coda, non essendoci bisogno di spazio per alloggiare l'im-

pianto di accensione, grazie alla candela "glow-plug". La miscela contiene una percentuale di nitrometano del 50%. Peso totale del modello grammi 400 circa.

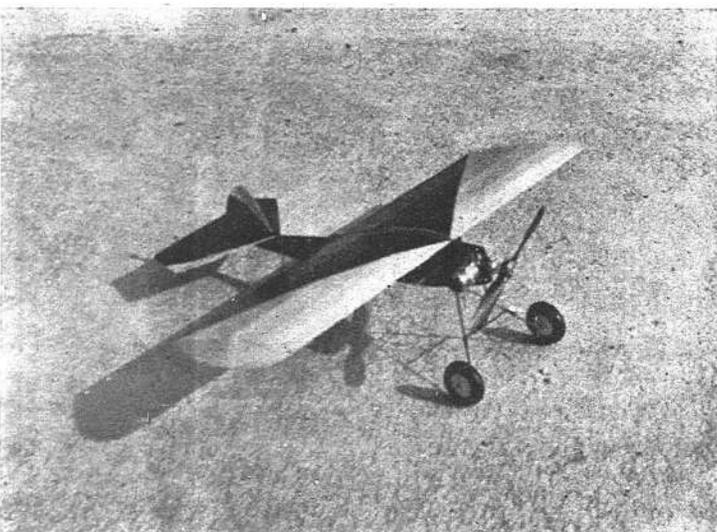
Nella categoria da 5 a 10 cc. è ancora Labardé che, con un modello dalle linee molto simili al precedente e motore "Maraget 60" si aggiudica la vittoria con 200 km. all'ora.

Secondo classificato lo svizzero Marchon con un "Micron 60" alla velocità di 180 km. ora.

La gara di acrobazia è stata vinta dal nostro Gnesi dopo una aspra lotta con il capitano Lefol, uno dei più valenti "acrobati" della squadra francese. Entrambi questi modelli erano capaci di eseguire tutta la serie di acrobazie, ed il compito della Giuria è stato veramente arduo. Terzo classificato il francese dott. Beyssac con un modello della scuola Lefol (motore da 10 cc. glow-plug montato su di un enorme modello!).

Sul campo, alla fine della competizione, ha avuto luogo la consegna dei premi ai vincitori.

SOTTO: Il modello acrobatico di Gnesi, vincitore della gara internazionale di Lyon.



RISPARMIATE TEMPO DENARO DISILLUSIONI costruendo le nostre Scatole di Montaggio

IL MACCHI 308 MB

Riproduzione U-Controll per acrobazia e voli di precisione. Ap. cm. 100 per motori da 2 a 6 cc. L. 2500 più L. 150 per spese postali.

PIPER CUB TRAINER

Riproduzione U-Controll per acrobazia e voli di precisione. Ap. cm. 108 per motori da 2 a 6 cc. L. 2500 più L. 150 per spese postali.

ACROBATIC 1001

per modelli controllati di acrobazia per motori da 2 a 5 cc. Ap. cm. 80 L. 2500 più L. 150 per spese postali.



AVIOMODELLI Via Cantore, 6 - CREMONA

Richiedete il nostro catalogo illustrato inviando L. 50. - Motori americani completi di accessori elettrici. - Balsa, Pacchi balsa tavole costruttive e accessori per modelli volanti. - Per ogni richiesta di informazione aggiungere Lire 30 in francobolli.

Coppa Wakefield 1949: L'organizzazione

E' ormai accertato che quanti hanno assistito alla edizione 1949 della Coppa Wakefield conserveranno di essa un indimenticabile ricordo; soprattutto per quanto si riferisce all'organizzazione. Non a vedevamo mai visto una cosa simile. L'importanza della competizione in sé, il nome dei concorrenti, che rappresentavano il fiore dell'aeromodellismo di 19 nazioni, potevano in certo senso, rappresentare delle indiscutibili esigenze. Ma l'organizzazione di questa gara è stata superiore ad ogni elogio.

Un aut'opulman di gran lusso ci

ha prelevati dall'Aereo Club, dieci minuti dopo il nostro arrivo, trasportandoci sino a Cranfield, circa 100 km. dalla capitale.

A lato del campo di aviazione erano numerose villette a due piani, con giardini e viali alberati, facenti parte del Collegio Aeronautico di Cranfield ed adibite ad alloggio di concorrenti, accompagnatori e dirigenti della gara. Gli ospiti erano divisi in due gruppi: da una parte gli aeromodellisti di lingua inglese ("l'area del dollaro e della sterlina" si diceva!) dall'altra i francesi, belgi, italiani, sviz-

zeri, ecc.; ognuno dei due gruppi faceva capo ad un edificio che comprendeva la mensa, sale di biliardo, ping-pong, sala ritrovo, bar, ecc. Naturalmente, dovunque thè e sandwiches.

Impeccabile anche l'organizzazione della gara. I decolli avvenivano da due piste, ognuna delle quali dotata di quattro cronometristi ufficiali. I concorrenti venivano chiamati man mano sei alla volta, per un ulteriore controllo del peso dei modelli. Quindi, fila di tre per il decollo da ogni pista. Inutile dire che il pubblico, abbastanza numeroso, era magnificamente tenuto a distanza dai cordoni e da qualche impassibile "policeman"; lamentata solo l'infiltrazione di alcuni assillanti cacciatori di autografi. (Ma questo avveniva anche tra aeromodellisti; c'era un canadese che ostentava una maglia costellata di firme!). Tutte le nazioni concorrenti, poi avevano a disposizione una spaziosa tenda da campo, quanto mai preziosa, con quel vento e quella pioggia! Non crediamo di essere molto lontani dal vero se diciamo che è stato possibile disputare la gara grazie a queste tende providenziali!

Buono anche il servizio recuperi. Prezioso il lavoro della jeep con radiotelefono, così anche quello della giardiniera che prendeva a bordo i concorrenti maggiormente allontanati nell'inseguimento dei modelli. Ragazzi in moto, in bicicletta e a piedi, dislocati sempre ai limiti de' campo, aiutavano i concorrenti nelle ricerche, tanto che, magari in ritardo, crediamo che tutti i modelli siano stati recuperati. A costoro, dunque, un sincero ringraziamento, a nome dei nostri concorrenti.

Eccessiva, anzi soffocante dovremmo definire l'opera dei vari reporter, in particolare del fotografo. La nostra squadra, forse in virtù delle splendide tute con la scritta "ITALIA", è stata letteralmente bersagliata dai fotografi di tutto il mondo. Ci hanno fotografato in bianco e nero, in technicolor, con modelli, senza, in gruppo e singolarmente, con macchinone enormi, con macchine più piccole, con lampi e senza; non sappiamo dirvi, insomma, quante e quante ce ne siano state fatte. Poco mancava che non ci chiedessero di firmare il contratto per Hollywood!

Grandiosa poi, alla sera, la cerimonia della premiazione. Immagnatevi una grande sala, riccamente illuminata, con tante sedie. In fondo, su una specie di palco, un lungo tavolo dietro al quale sedevano le autorità e gli organizzatori. Sul tavolo, al centro, troneggiava la bella coppa, con a lato le coppe del Bowden e del concorso motomodelli, più i vari premi. Dietro, sulla parete, le bandiere delle 19 nazioni, con al centro quella britannica, a destra la finlandese, a sinistra quella italiana. Discorsi di rito del presidente della SMAE Houlberg e del Direttore del Collegio di Cranfield, quindi applausi scroscianti all'indirizzo dei concorrenti che salivano a prendere il premio.

La sera successiva, in uno dei più luminosi alberghi di Londra, la rivista "Aeromodeller" ha offerto una ricca cena a tutti i convenuti. Elevati discorsi hanno pronunciato Lord Brabazan e Mr. Houlberg.

DALL'ALTO: Il "Merlu" di Sadorin, che ha sfiorato la vittoria alla Coppa Wakefield 1950. - Lustrati presenta il suo Wakefield a doppia matassa. - Il "Sancho Pepe" del romano Janini, il cui disegno sarà pubblicato nel prossimo numero.

quindi Tione, Zaic e ancora altri rappresentanti dello SMAE e delle nazioni concorrenti. Serata indimenticabile, trascorsa in un ambiente di cordialità e di generale soddisfazione. Non si poteva chiudere in modo migliore una gara di simile importanza; una gara che favorita da condizioni atmosferiche migliori, avrebbe avuto dell'imponente, dell'eccezionale anche dal punto di vista tecnico.

Un ringraziamento particolare allo SMAE, ai dirigenti del Collegio Aeronautico, dell'Aereo Club, alla rivista "Aeromodeller", alle Ditte aeromodellistiche che hanno offerto motorini in premio.

E, per venire a noi, un ringraziamento all'Aereo Club, al CONI, alla FANI, all'ottimo Tione, per quanto hanno fatto affinché, finalmente anche i colori italiani potessero essere rappresentati alla Coppa Wakefield.

ILLUNGO

XII Concorso Nazionale Modelli Volanti

Il XII Concorso Nazionale Modelli Volanti è ormai passato da tempo, e sarebbe inutile tornare diffusamente sull'argomento; presso a poco tutti sanno ormai come è andato. Tuttavia non possiamo ignorarlo completamente, ed è per questo che ci accingiamo a dargli una occhiata retrospettiva.

Sembra che il Concorso Nazionale non debba trovare pace, specialmente per ciò che riguarda il campo di gara. Si va peregrinando, ad ogni settembre, da una città all'altra, in cerca di un campo migliore.

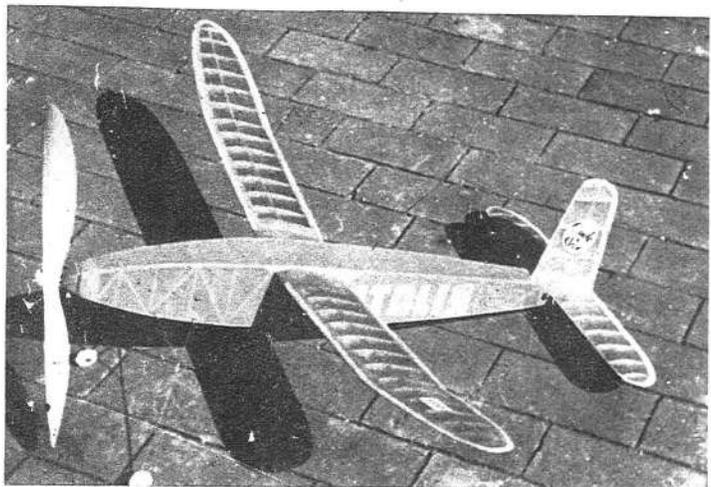
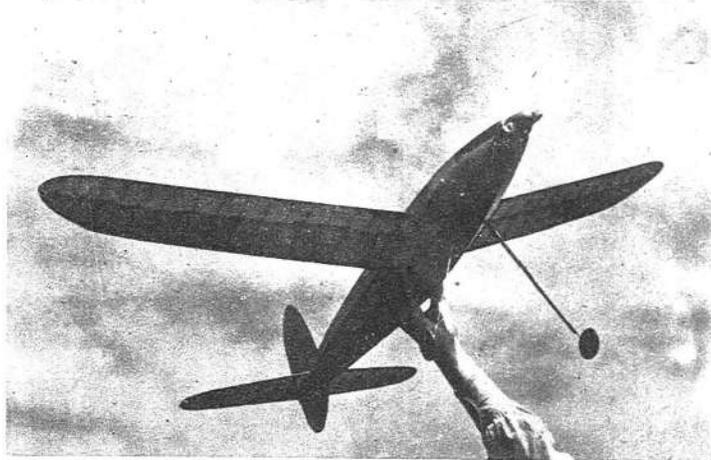
Un campo di aviazione a circa 60 km. da Cremona ha visto lo svolgimento del Concorso Nazionale 1949. Anche tenendo conto delle notevoli spese di viaggio e di soggiorno cui sono andati incontro i concorrenti, il numero di questi non può davvero dirsi elevato. 43 veleggiatori, 38 elastico e 39 motomodelli oltre a... 4 allievi (!!) non può dirsi davvero un numero elevato. Si pensi che a Firenze, nel 1947, nella sola cat. veleggiatori, vi era un numero di partecipanti uguale alla somma delle tre categorie concorrenti, a questo Concorso Nazionale.

Buono invece il comportamento in gara, e così, nel complesso, il rendimento medio dei modelli. Qualche volo primato: deve essere annoverato tra questi quello, di oltre 67 minuti, del veleggiatore di Macera, che è stato trascinato a lungo da una termica poderosa. Notevoli anche i 12 minuti dell'elastico di Serra (Legnano) e gli 8 m'nuti del veleggiatore di Conte, scomparso alla vista.

Notevole la tendenza verso le grandi aperture (c'era anche un 4,60: quello del pescarese Alfieri) con bassi allungamenti, fusoliere lunghe, spesso a guscio ed a sezione non troppo ridotta, preferibilmente ellittica anzi che poligonale. Nella categoria elastico, da notare una notevole percentuale di modelli assai ben rifiniti. Preferite le aperture sul metro e venti, le fusoliere piuttosto lunghe; tendenza a diminuire la durata di scarica a vantaggio della velocità e dell'angolo di salita. I doppiamatassa hanno avuto come unico, se pur sfortunato rappresentante, il modello del Campione dello scorso anno, Ferruccio Cassola. Semplicità, simpatia verso le eliche a fazione in genere delle costruzioni libere.

Nei motomodelli, buona la affermazione della candela incandescente.

(segue a pag. 721)



Cronache

A PESCARA: LA "COPPA ABRUZZI,"

Venerdì 25 agosto, in occasione delle celebrazioni dannunziane a Pescara, ha avuto luogo una gara per modelli a volo libero, cui hanno preso parte aeromodellisti di Pescara, Ancona, L'Aquila, Roma e Guidonia, organizzata dal locale Aero Club in collaborazione con il gruppo aeromodellistico pescarese.

Il tempo è stato discreto; sia pur con cielo coperto e qualche goccia d'acqua, le termiche sono state scarse, l'aria pressoché calma. I lanci hanno avuto inizio alle 10 e si sono protratti fino al tardo pomeriggio; particolarmente buoni i voli del veleggiatore di D'Antonio, di Pescara, del motomodello di Kannevorff e del Wakefield di Janni, questi ultimi reduci dalle gare londinesi. Sfortunato al mattino, il romano Faiola ha fatto compiere ottimi e regolarissimi voli al suo veleggiatore nel pomeriggio.

Particolarmente notato lo "strapparone" del pescarese Antonio Alfieri, un veleggiatore di m. 4,50 di apertura, che purtroppo si è danneggiato in voli di prova, sia pur dopo aver dimostrato le sue eccellenti doti di volo.

Nella categoria elastico, buoni voli del modello vincitore di Janni, formula Wakkefield; anche il modello di Ilari, di Pescara, ci ha fatto assistere ad alcune belle salite e lunghe planate, aggiudicandosi un meritato secondo posto in classifica finale.

Nella categoria motomodelli, Kannevorff si è imposto senza difficoltà, col suo enorme modello montato da un Osam G. 16 speciale. Al secondo posto il modellino di D'Antonio, con motore Movo D. 2, dalla salita rapida e regolare.

Nel complesso la gara, anche se non eccessivamente movimentata per lo scarso numero di concorrenti, è stata abbastanza interessante: la "Coppa Abruzzi" è andata alla squadra del C.A.R. di Roma, cui segue la Squadra Aeromodellisti Pescara.

Soddisfatti, nel complesso, concorrenti ed organizzatori della buona riuscita della manifestazione. Particolarmente apprezzati, dai fortunati tre primi classificati di ogni categoria, i voli-premio sul "Macchi 308", dall'aeroporto alla spiaggia adriatica.

Alla sera premiazione solenne dei vincitori, in occasione di una festa da ballo in uno dei migliori lo-

cali cittadini: i premi sono stati consegnati personalmente dall'onorevole Spataro.

Tutto lascia sperare in un ancor migliore successo della seconda competizione, che avrà luogo l'anno venturo, e che, siamo certi, sarà quanto mai combattuta. Un ringraziamento particolare all'Aero Club di Pescara, per le attenzioni rivolte ai concorrenti sia prima che dopo la manifestazione. Ed arriverci all'anno venturo, per la Coppa Abruzzi 1950..

ROMA

Domenica 4 settembre si è svolta sul campo della Torraccia l'ultima gara di Campionato, riservata alle categorie motomodelli ed elastico.

Il tempo buono, scarsa presenza di numero dei concorrenti, specialmente nella categoria motori. In questa categoria anzi, con la scaturita di Bisio, la lotta per il titolo si restringeva tra Liverziani e Vittori, il quale ultimo riusciva vincitore per uno scarto minimo.

Alla fine delle gare, due per categoria, in base alle classifiche compilate sommando i punteggi conseguiti nelle due giornate, si sono avuti i seguenti risultati:

Campione romano 1949 per la categoria veleggiatori: Omero Cavaterra. Per la categoria elastico: Giampiero Janni. Per la categoria motomodelli: Paolo Vittori.

IL RADUNO INTERNAZIONALE A CANNES

Il 4 settembre, in occasione del "Festival cinematografico" ha avuto luogo a Cannes il "III Rally Aerien International" ed un raduno aeromodellistico, organizzato dal locale Aero Club, al quale erano stati invitati tutti i più quotati specialisti europei del volo circolare.

La Francia è stata rappresentata dal suo campione nazionale Labardé, che ha presentato un velocissimo 5 cc. montato dal nuovo motore Maragett 29. Il dott. Millet, invece, montava sul suo modello da velocità un "Micron" 60. Aubertin di Monaco era presente con un reattore di costruzione francese, con un modello da velocità munito di motore "Maragett 60" ed un acrobatico con "Bantam".

L'italiano Ridenti è sceso in campo con due modelli da velocità, uno montato dal "Mc Coy 60" e l'altro da un OSAM 6 cc. a glowplug. Per la Svizzera G. Vallet ha fatto volare il suo celebre modello con Dooling 61, oltre ad un biplano acrobatico con "Ohisson 60"; Gnesi portava il suo "Libellula" con Mc Coy 29 ed un acrobatico con OSAM G. 16 autoaccensione. Un

altro svizzero, Meuwly, aveva un modello a reazione con motore "DynaJet" testa rossa.

L'esibizione ha avuto luogo su di una ampia piazza della magnifica passeggiata sul lungomare, opportunamente preparata per l'occasione. Una staccionata circolare separava i modellisti dal pubblico e anche una tribuna in legno era stata costruita per alloggiare l'enorme folla che ha preso parte alla dimostrazione. Molti divi e stelle di Hollywood erano presenti, ed anche molti dei più noti miliardari sono scesi dai loro panfil per assistere alle prove di volo circolare. Per ben tre ore, senza interruzione i modelli hanno riempito l'aria dei loro rombi e delle loro evoluzioni, mentre gli alto parlanti davano continuamente spiegazioni agli spettatori.

Non è stato un concorso, e non essendoci quindi una giuria non c'è stato nemmeno un controllo, né dei cavi, né delle caratteristiche dei modelli, comunque la velocità attenuate sono state ugualmente (alla meglio) cronometrate.

(segue a pag. 721)

SOTTO: Al Raduno di Cannes, sulla poppa del panfilo "La Gosse", Meuwly, Gnesi e Vallet della squadra svizzera, in compagnia di Madame Benitez.



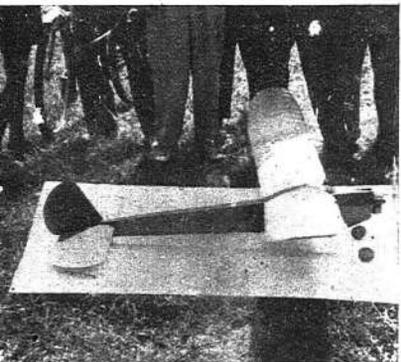
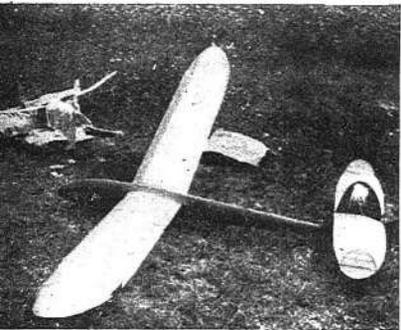
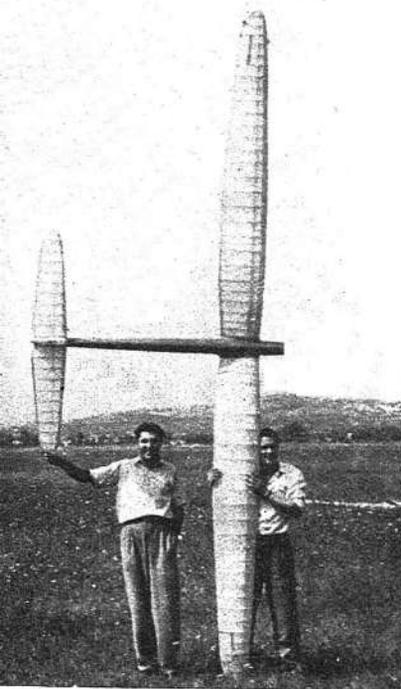
DALL'ALTO IN BASSO: Questo si che è un micromodello: appena 4,50 di apertura. Il costruttore è Alfieri, colui che sorregge l'ala. - Due momenti del traino di un bel veleggiatore di Guidonia. - Il magnifico 3,50 del romano Faiola, già affermatosi in parecchie competizioni. - Il motomodello di Kannevorff vincitore della gara

MODELLI DI NAVI

GRECO

Gli accessori tecnicamente perfetti in tutte le misure.

Piazza Campo dei Fiori, 8
ROMA



Cronache

ALESSANDRIA

Subito dopo la fine della guerra gli aeromodellisti alessandrini si raggrupparono attorno ai più anziani e iniziarono di nuovo la loro attività. Così nella piazza d'armi ricomparirono modelli veleggiatori, ad elastico e motomodelli che fecero registrare tempi abbastanza buoni.

Quando comparvero gli "u-control" in Italia, anche gli aeromodellisti alessandrini vollero cimentarsi in questa nuova specialità e le piazze cittadine risuonarono dei rombi dei piccoli motori. Notevoli velocità (per quell'epoca) furono raggiunte specialmente per opera del valente Forlano che con un modello equipaggiato, con un D. P. 23, sorpassò a più riprese il 130 Km.-ora. In seguito vennero alla luce un modello con Supertigre di Carretta che raggiunse i 110 chilometri, un grigio modella da allenamento di Aragno ed un piccolo bolide con Movo D. 2 ancora di Forlano la cui velocità oscillava sui 90-100 Km.-ora. Il 1948 fu un anno poco benigno anche per gli aeromodellisti alessandrini e pochi furono i modelli che nacquero in quell'anno e il più notevole fu un modello libero con D. 2 dell'infaticabile Forlano che, dopo diversi e notevoli voli che duravano sempre più di un minuto, compì una troppo lunga picchiata atterrando... un po' malamente. Riproduzioni dello Spitfire di Camagna con G. B. 18 e del Curtiss Kittyhawk con Super-Elia di Aragno, un modello da velocità con D. P. 23 glow plug di Barzizza ed un modello da acrobazia con D. 2 di Forlano sono i modelli più notevoli che apparirono fino ad oggi in Alessandria a testimoniare quanta sia la passione che anima gli aeromodellisti di questa città.

CAMPIONATO SARDO MODELLI VOLANTI 1949

Il giorno 11 agosto si è svolto sull'Aeroporto di Fertilia (Sassari), il già annunciato Campionato Sardo. La gara, organizzata dal Circolo Aeromodellistico Turritano, è dovuta essere limitata, causa il forte vento a raffiche che teneva la manica a 90° alla sola categoria veleggiatori. Dando uno sguardo in giro fra gli stands si vedeva chiaramente la distinzione fra i cagliaritari ed i sassaresi: i primi conservatori sia come costruzione che come progetto mentre i secondi abbondavano di modelli in balsa sia aguscio che a traliccio. Sin dall'inizio della gara Cabras del CAT di Sassari si portava in testa la classifica seguito da Bortolotti del Gruppo Aeromodellistico Cagliaritano che perdeva il suo bel modello dopo uno stupendo volo di oltre 5'. Tempi realmente non indifferenti se si pensa alla giornata ventosa, e quasi tutti tra i due e i tre primi. Non sono maneggiatori da pendio, il campionato le scassature che hanno messo fuori combattimento alcuni ottimi modelli che avrebbero reso certamente più interessante la competizione. Alla fine sembrava ormai certa la vittoria di Cabras e di Bortolotti quando con l'ultimo lancio della giornata, Leone del GAC di Cagliari li raggiungeva e li superava aggiudicandosi così il titolo di Campione Sardo.

Segue la classifica:
1) Leone Antonio - CAC Cagliari - punti 420, tempo max. 3'25".
2) Cabras Piergiorgio - CAT Sassari - punti 360, tempo max. 3'25".
3) Bortolotti Antonello - GAC Cagliari - punti 360, tempo max. 4'57".
4) Frau Cesare - CAT Sassari - punti 180, tempo max. 1'34" 4/5.
I premi erano offerti in ordine alfabetico dal Circolo Aeromodellistico Turritano, dai Sigg. Chiana e Clemente.

UNA BEN RIUSCITA GARA ROMANA

Una magnifica giornata, con un sole stupendo ed un cielo perfettamente sereno, ha accolto la gara per modelli volanti, tre categorie, indetta dal Centro Aeromodellistico Romano, domenica 4 dicembre sul campo della Torraccia.

Una venticinquina di modelli erano per l'occasione convenuti sul campo di gara, mentre una discreta folla di aeromodellisti e di appassionati si era data convegno per seguire l'andamento della manifestazione. Non poteva mancare Tione, motorizzato come al solito, e l'ottimo Mercadante. C'erano anche Chiarottini e Guidotti, giudici e cronometristi ad un tempo, c'era perfino il vecchio (!) Sinopoli che non aveva saputo resistere alla tentazione di rivedere la Torraccia

in un giorno di gara. Tra gli spettatori c'era, stavolta, anche uno Gianni edizione in grigliazzurro, privo per forza maggiore, del modello.

Parecchi ottimi modelli, alcuni dei quali dalle caratteristiche veramente rimarchevoli; assenza di termiche, per cui gli apparecchi in gara hanno potuto mostrare nettamente le proprie caratteristiche, e i voli sono stati falsati da intervento di forze estranee. Particolarmente ammirati i voli dello elastico di Kanneworff, formula libera; che ha dimostrato ottime doti di scalatore e di veleggiatore. In tutti e tre i lanci ha compiuto voli di durata superiore ai 4'; la elica era a scatto libero, la matassa notevolmente più lunga della distanza fra i lanci. Fusoliera a sezione sottile, ali rettangolari a profilo L.D.C. 2. Lustrati presentava stavolta un nuovo Wakefield, elica a scatto libero, ali rastremate dalla fusoliera a sezione quadrata, con profilo RAF 32 modificato. Non è riuscito a piazzarsi come avrebbe meritato perché il modello non era ancora perfettamente a punto. Nella categoria veleggiatori, Faiola portava il 3.50 reduce da ormai innumerevoli gare nazionali e regionali, con quale ha vinto senza troppa difficoltà. Unico ostacolo il modello del giovane Annoni, un

MODELLISMO
È L'UNICA RIVISTA
ITALIANA DEDICATA
ESCLUSIVAMENTE AI CO-
STRUTTORI DI MODELLI.
ABBONATEVI!

due metri e cinquanta, che, per essere una delle prime opere del suo costruttore, era realizzato vera-

mente bene. Il secondo posto era perciò più che meritato.

La categoria motomodelli vedeva l'affermazione di un modellino, motore Arden, linee improntate di stile americano, opera di Di Piero, che ha fatto vedere alcune veloci salite in virata, dimostrano ottime doti di stabilità.

Al secondo posto nella categoria elastico il giovane linee generali simili al CER 43, ha compiuto tre te buona; ha rivelato delle doti lanci regolari e di durata veramente promettenti nel suo costruttore, essendo inoltre questa, per lui la prima gara cui prende parte.

IL CAMPIONATO SANREMESE

Si è concluso domenica 9 ottobre, con la gara interprovinciale per veleggiatori da pendio, il Campionato Sanremese 1949-1950.

Si è affermato in questa gara, con indiscutibile superiorità il neo campione Morando; egli ha presentato un modello, già detentore del record locale di durata con 19'20" e scomparsa alla vista, che questa volta ha letteralmente surclassato gli avversari, vincendo la gara con un punteggio più che doppio rispetto al secondo classificato e un tempo massimo di 8'38". I posti d'onore sono stati appannaggio di Frullo, che sta prendendo dimestichezza anche con questo campo di gara, di Berardinelli, uno dei favoriti, insolitamente sfortunato, del sempre migliore Montevanti, del regolare Micellone e di Amoretti che, perso il modello migliore in prova, dapa 6'40", ha scassato l'altro quando poteva raggiungere una buona affermazione. Esibizioni del tele senza motore di Amoretti, premiazione sul campo e rogo del veterano e glorioso Alleluja di Berardinelli hanno concluso questa simpatica manifestazione.

ATTIVITÀ AEROMODELLISTICA A REGGIO CALABRIA

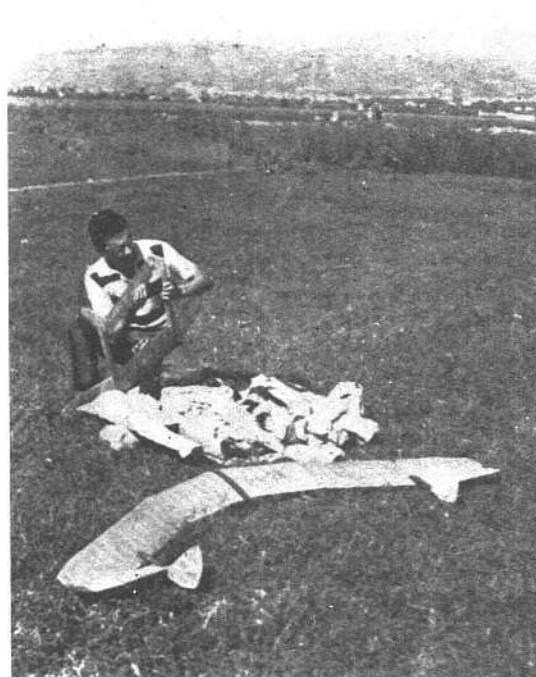
Gli aeromodellisti di Reggio Calabria si sono radunati nell'aeroporto di S. Gregorio, in data 20 novembre, per eseguire alcuni lanci di modelli veleggiatori.

I traini di detti modelli si sono succeduti con frequenze e pertanto si sono avuti numerosi voli parte dei quali superiori al 1' no-

stante l'assenza assoluta ascendenze termiche e con il consueto vento a raffiche che imperava in tutta la zona.

Si sono avuti pure degli incidenti per cui qualche modello è rimasto danneggiato più o meno gravemente. Si sono particolarmente

distinti i modelli di Ettore Vasques e Demetrio Morabito; quest'ultimo presentava un veleggiatore tutt'ala di ottime caratteristiche rivelatesi in seguito ai quindici voli eseguiti senza riportare un qualsiasi minimo danno alle strutture o alle varie coperture.



Cronache

CREMONA

(CONCORSO NAZIONALE segue da p. 718)

Alla I Fiera di Crema (11-18 settembre) l'Aeromodellismo locale, in collaborazione con l'U.A. Castellone ha presentato, grazie all'offerta di uno Stand da parte dell'Ente Fiera, grazie al particolare interessamento del Presidente sig. Pietro De Luigi, una riuscitissima esposizione di modelli.

Grande interessamento ha suscitato nel pubblico la mostra al quale, gli Aeromodellisti di turno, hanno illustrato lo scopo e le ragioni dell'Aeromodellismo. Modelli e motori decoravano con sobria eleganza lo Stand, dove risaltavano le fotografie del concittadino, indimenticabile Francesco Agello attorniato da riproduzioni dei Macchi Castoldi 72 idrocora ancora oggi imbattuto, del Breda 88 bimotore da lui collaudato, del Macchi 202 che lo portò in cielo a raggiungere gli Eroi (gentilmente concesse dalla famiglia dello Scomparso).

Hanno collaborato all'allestimento dello Stand l'Ente Fiera, il sig. Manenti dott. Bruno di Crema, le ditte Movo-Milano e Aeromodelli-Cremona, C. A. M. di Milano, l'U. A. Castellone (un grazie particolare al sig. Riva Sergio per la sua infaticabile opera) gli Aeromodellisti locali.

Gli Aeromodellisti di Crema rivolgono il loro caloroso ringraziamento a tutti coloro che hanno offerto il loro aiuto tanto necessario per la formazione immediata di un gruppo al quale verrà dato il nome dell'indimenticabile Francesco Agello.

Il giorno 12 settembre si è svolto un incontro amichevole fra gli Aeromodellisti di Crema e di Cremona per la disputa della Coppa Francesco Agello, offerta dall'Ente Fiera di Crema.

Disputa riservata a modelli telearobatici. Ecco i risultati:

1) Martinenghi Gianni (pilota G. L. Villani), punti 2820, Crema; 2) Castellani Adriano (pilota Castellani), punti 1070, Cremona; 3) Dolada Remo (pilota Castellani), punti 810, Cremona; 4) Leani Eros (pilota Castellani), punti 260, Cremona; 5) De Capua (pilota De Capua Paolo), punti 150, Crema.

scente; Battistella ha vinto con un modello montato dal Mc Coy 19 a candela incandescente. Tendenza generale verso le forti aperture, e, di conseguenza, allontanamento dalle pinne, ormai non indispensabili. Ammirati i voli del modello costruito dal reggionemiliano Bacchi, montato da un Osam 10 cc.

I Primati Internazionali per Modelli Volanti

riconosciuti dalla FAI a tutto il 1° luglio '49

MODELLI CON MOTORE AD ELASTICO

Durata: Meszter G. (Ungheria, 31-8-48) 1h1'22"
Distanza: Benedek G. (Ungheria, 20-8-47) km. 50,26
Altezza: Poich R. (Ungheria) 31-8-48) m. 1.442
Velocità: Davidov V. (Russia, 11-7-40) km/h 107,08

MODELLI VELEGGIATORI

Durata: Haslach T. (Svizzera, 4-6-44) 2h21'6"
Distanza: Varache H. (Francia, 21-7-40) km. 98,73
Altezza: Benedek G. (Ungheria, 23-5-48) m. 2.346

MOTOMODELLI

Durata: Lioubouchkine G. (Russia, 12-7-47) 3h48'45"
Distanza: Mali* D. (Russia, 19-9-47) km. 210,62
Altezza: Lioubouchkine G. (Russia, 13-8-47) m. 4.152
Velocità: Martynov B. (Russia, 16-8-48) km/h 66,87

IDROMODELLI AD ELASTICO

Durata: Vassiliev I. (Russia, 19-8-48) 41'
Distanza: Benedek G. (Ungheria, 0-5-48) km. 10,45
Altezza: Winkler L. (Ungheria, 17-8-48) m. 136
Velocità: Abramov B. (Russia, 6-8-48) km/h 76,896

IDROMODELLI CON MOTORE

Durata: Tchelinsev L. (Russia, 10-9-47) 1h4'42"
Distanza: Vassiltchenko M. (Russia, 3-8-48) km. 58,843
Altezza: Kavsadze I. (Russia, 8-8-40) m. 4.110
Velocità: Khabarov R. (Russia, 18-8-48) km/h 50,05

SENZACODA AD ELASTICO

Durata: Gall T. (Ungheria, 24-4-49) 1'59"
Distanza: Gall T. (Ungheria, 17-4-49) km. 0,72

SENZACODA A MOTORE

Durata: Marshall D. (Gran Bretagna, 13-2-49) 1'50"

ad autoaccensione. Due ottimi voli al mattino, dei quali un di oltre 5', avrebbero potuto assicurargli un ottimo posto in classifica, se in terzo lancio non gli fosse stato annullato per eccesso di funzionamento del motore.

Per la cronaca: Campione italiano cat. Allievi: Di Vecchio E. (Livorno) - Cat. veleggiatori: Macera S. (Livorno) - Cat. elastico: Leardi A. (Milano) - Cat. Motomodelli: Battistella G. (Venezia). Nella classifica a squadre ha vinto il C.A.R. di Roma, con 10 punti, seguito dalla Lega Naz. Monfalcone con 20 punti e dall'ALA Livorno e CAB Bari a parime rito con 30 punti; il Centro Aeromodellistico Romano è Campione di Italia per la seconda volta, sempre precedendo la Lega Nazionale di Monfalcone.

IL RADUNO INTERNAZIONALE A CANNES

(segue da pag. 721)

Nei 10 cc. lo svizzero Vallet e l'italiano Ridenti hanno raggiunto velocità intorno ai 210 km. all'ora, mentre nel 5 cmc. Labardé e Gnesi sono arrivati entrambi ai 180 circa.

In acrobazia Gnesi ha compiuto una serratissima serie, compresi molti otto consecutivi sul dorso, e arrivando al punto d'arrestarsi dal girare, compiendo acrobazie su di una sola semicirconferenza.

L'urlo possente del Dynajet di Mewuley h amesso in serio imbarazzo gli spettatori delle primissime file, ch ehanno cercato disperatamente d'immettersi "al coperto" dietro le staccionate.

Abbiamo avuto la netta impressione ch el pubblico si sia enormemente interessato a questa dimostrazione di volo circolare molto, più che ad uno dei soliti concorsi. Ciò dipende dal fatto che gli aeromodellisti sono meno "nervosi" durante una semplice dimostrazione e non attendono i risultati degli altri prima d'idecidersi a provare. Non si sono avute così le snervanti pause ed i ripetuti reclami della giuria come avviene ritualmente in tutte le competizioni.

Gli organizzatori hanno capito che per interessare il pubblico era più adatta una dimostrazione piuttosto che un concorso, ed il risultato ha dato loro piena ragione.

Gli aeromodellisti sono stati molto festeggiati ed hanno ricevuto molti inviti. Il notissimo miliardario Benitez, di Portorico, ha voluto, alla fine della manifestazione, ricevere gli aeromodellisti a bordo del suo principesco panfilo. La sera stessa l'Aero Club di Cannes ha offerto, all'Hotel Martinez, un sontuoso "diner" che ha riunito per la consegna dei premi, gli aeromodellisti ed i piloti del Rallye International.

MODELICUS

MODELLI DI NAVI

GRECO

Gli accessori tecnicamente perfetti su tutte le misure

Piazza Campo di Fiori, 8
ROMA

SEGUITO DELL'ARTICOLO SULL'ORGANIZZAZIONE DI MERCADANTE

Perciò ogni concorrente si metterà — per mezzo del proprio modello — in lotta col cronometro, nella maniera dettata dal regolamento ed osservando tutte le disposizioni che gli saranno staet impartite dalla direzione di gara.

Mi si consenta ora di deviare necessariamente dall'argomento di questo scritto, per rivolgere due parole a coloro che si accingono a partecipare a gare e che se avranno avuto la bontà di seguirmi fin qui si saranno resi conto di quali difficoltà esistono nell'organizzazione e del perché molte competizioni, in passato, hanno lasciato più o meno a desiderare.

Desidero dire a questi giovani — non a tutti naturalmente — che per quanto loro sia possibile, facciano in modo di abbandonare certi concetti troppo distanti dalla correttezza sportiva e qualche volta anche da una forma abbastanza definita di educazione.

E per questo argomento mi riferisco anche alle gare di minore importanza, a quelle locali ed anche interne dei vari gruppi. Infatti è proprio qui che si arrotonano le unghie per andar poi a competere con ben più agguerriti e temibili avversari. Alle gare non si deve andare mai con la certezza di vincere, anche se si ritiene di poterlo sperare, perchè in una gara ci sono sempre delle incognite e delle circostanze tali che molto spesso, tirando le somme, ci convincono che le nostre previsioni erano errate. Sfortunata? Maggiore capacità di altri concorrenti? Tutto può essere, ma il modellista dovrà accettare il risultato quale esso sia, senza recriminazioni, semmai con la volontà di far meglio alla prosima occasione.

Essendo io nell'organizzazione da molto tempo (voglio dire da diversi anni) ho avuto modo di osservare modellisti di tutte le levature, ma mi sono ormai con-

vinto che coloro i quali ottengono risultati migliori — bene inteso con mezzi adeguati sono quelli più disciplinati, che meglio hanno studiato il regolamento e che si rendono soprattutto conto di non essere soli a partecipare a una competizione e quindi abbandonano ogni egoismo e anzi, in molti casi, col loro comportamento corretto e veramente sportivo, rendono meno gravoso il lavoro della commissione sportiva e degli organizzatori.

Concludendo, è indispensabile — per queste e per moltissime altre ragioni che avremo occasione di esporre — fare ognuno del nostro meglio per dare al modellismo italiano, sia esso aereo, terrestre o marittimo, quell'impulso necessario perchè possa raggiungere veramente quella vasta diffusione dalla quale soltanto avremo le soddisfazioni ed i benefici indispensabili per un sempre maggiore sviluppo.

AEROPICCOLA CORSO PESCHIERA, 252 TORINO

SEZIONE AEROMODELLISTICA

Il più vasto assortimento di materiali aeromodellistici di nostra totale ed esclusiva produzione. Prodotti di qualità indiscutibile a prezzi imbattibili. Disegni, Listelli, accessori vari, Cement, Vernici, Carta, Motori da 4 a 10 cc.,

NON CONFONDETECI CON I SOLITI RIVENDITORI:

La Ditta «AEROPICCOLA» è l'unica in Italia che produce e vende direttamente senza intermediari. Spedizione immediata per tutto il mondo. Sconti per forniture di entità discreta oppure a Gruppi, Scuole, Aeroclub, ecc.

RICHIEDETECI IL NUOVO CATALOGO-LISTINO

ILLUSTRATO N. 7 - INVIANDO L. 50

AEROMODELLISTI AUTOMODELLISTI NAVIMODELLISTI TRENOMODELLISTI

Modellismo è l'unica rivista italiana dedicata esclusivamente a voi.

Modellismo vi mantiene al corrente di tutte le novità modellistiche del mondo, grazie alla sua ottima rete di corrispondenti e di collaboratori.

Abbonandovi

- Ci consentirete di migliorare ancora la quantità e la qualità del contenuto.
- Acquisterete la rivista ad un prezzo notevolmente inferiore; 12 numeri a L. 200 = L. 2.400. Risparmio netto di L. 500.
- Riceverete la rivista con notevole anticipo rispetto alle edicole.
- Sarete certi di non perdere nessun numero della collezione.
- Riceverete la rivista non per un anno, ma per 12 o 6 numeri.

E soprattutto, ci aiuterete nel non facile compito di sviluppare, potenziare e divulgare l'aeromodellismo!

Abbonatevi! L'abbonamento a 12 num. costa L. 1900 a 6 num. L. 1000 - Effettuate le rimesse a mezzo vaglia indirizzando a

Edizioni Modellismo

Piazza Ungheria, 1 - Roma

AEROPICCOLA

TORINO - Corso Peschiera, 252

SEZIONE TRENOMODELLISTICA

Modellisti ferroviari! L'Aeropiccola ha creato per voi una speciale sezione esclusivamente dedicata alla vostra attività. Da noi troverete un completo assortimento di: Binari, trafilato per rotaie, accessori vari, motorini elettrici ecc. Impianti completi delle migliori marche, scatole montaggio eccezionali, modelli finiti di vagoni, carri merci, ecc.

TUTTO PER IL MODELLISMO FERROVIARIO
AI PREZZI MIGLIORI

Richiedeteci subito il nuovo Catalogo-Listino illustr. inviando L. 50

AEROMODELLI

PIAZZA SALERNO 8 - ROMA

TAVOLE COSTRUTTIVE

STORMY WEATHER - Elegante veleggiatore da gara ap. cm. 150, L. 200.

A. Z. 31 - Celebre modello ad elastico ap. cm. 80, L. 200

A. M. 9 - Eccellente idroscivolante per motori da 6 cc., L. 250.

NERONE - Bellissimo modello U-Control da velocità per motori da 3 cc., L. 200.

TELENINO - Famoso modello U-Control per motori da 6 cc., L. 200.

NAPOLEONE - Splendido U-Control per motori da 10 cc., L. 200.

PASSERO - Motomodello a volo libero per motori da 1 cc., L. 200.

TAKEN EASY - Motomodello da gara a volo libero per motori da 3 cc., L. 250.

RAFF - Motoscafo d'acrobazia per motori da 3 a 10 cc., L. 250.

NIBBIO - Motoscafo da corsa per motori da 0,7-2 cc. L. 250.

SCATOLE DI MONTAGGIO

CAB 1° veleggiatore da cm. 110, L. 900.

K. 2/R - Modello ad elastico da cm. 63, L. 1.200.

PING HAI - Piccolo cutter giapponese da cm. 45, L. 1.200.

MACCHI B. 308 ad elastico, L. 1.000.

Cuscinetti per modelli ad elastico tipo americano

Piccoli L. 100 - Grandi L. 120

MOTORI OSAM G. B. 19 (5 cc.) a L. 8.500

OSAM G. B. 17 (10 cc.) a L. 13.000

MODELLISTI!

Presso la

La Poliregionale

TRIESTE - Via Coroneo 14 (largo Piave)

(Fermata Filobus B)

Troverete tutto l'occorrente per le vostre costruzioni modellistiche.

Eccovi un estratto del listino:

Aeromodellismo - Listelli assortiti da L. 9 in poi

Tavolette balsa da L. 75 in poi

Automodellismo - Ruote gomma da L. 200 in poi

Scatole ingranaggi in olio da L. 1600 in poi

Navimodellismo - Bozzelli da L. 70 in poi

Bitte » » 90 » »
timone automatico
Braine L. 400

Trenimodellismo - Ruote per loco e vagoni da L. 115 in poi
Rotaie da L. 200 in poi

Riparazione, trasformazione motori diesel in glow plug, nonché diesel normali in fuori bordo.

RIVAROSSI

OFFICINA MINIATURE ELETTROFERROVIARIE

Informiamo che nei nostri uffici di rappresentanza per il Lazio, in Roma, Piazza Ungheria 1 (tel. 877015), sono a disposizione della nostra rispettabile clientela il campionario e i nostri cataloghi con relativi listini.

Il personale del nostro ufficio di rappresentanza del Lazio visiterà periodicamente i rivenditori della sua zona.

Sigg. negozianti, non aspettate l'ultimo momento per rifornire il vostro negozio di treni e parti staccate Rivarossi. Interpellate i nostri rappresentanti in Piazza Ungheria, 1 (tel. 877015) per qualsiasi vostra commissione, o informazione, ed anche per eventuali riparazioni, che noi disponiamo in Roma di attrezzatissima officine con personale specializzato.

Con i migliori saluti

IL TITOLARE DELLA RIVAROSSI

Alessandro Rossi



ALITALIA

Linee aeree regolari per

FRANCIA - SVIZZERA - INGHILTERRA
LIBIA - EGITTO - ERITREA
BRASILE - ARGENTINA - URUGUAY

Servizi rapidi comodi e sicuri

con

TRIMOTORI e QUADRIMOTORI

A bordo: servizio gratuito di ristorante
servizio gratuito postale

Informazioni e prenotazioni:

AGENZIA

ROMA - Via Bissolati, 13 - Tel. 470241 - Telegr. ALIPASS - ROMA
e presso tutte le Agenzie di viaggi



olivetti

macchine per scrivere
macchine addizionali
calcolatrici
telescriventi
macchine contabili
schedari orizzontali synthesis

RIVAROSSÌ

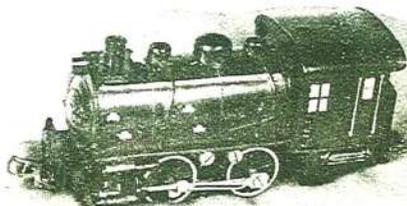
OFFICINE MINIATURE
ELETTROFERROVIARIE
VIA CONCILIAZIONE 74 COMO

L B & O (L B & O/St 48)

Locomotiva da manovra a 2 assi

In vendita a L. 7.650 (L. 4.200)

La stessa locomotiva da montare è in vendita a L. 2.800 (SM B&O)



La "RIVAROSSÌ", comunica che, avendo esaurito momentaneamente il proprio catalogo generale, è in grado di fornire solo il supplemento n° 1 al catalogo col listino-prezzi di tutti i suoi prodotti eccetto le parti di ricambio a L. 80 cad.

R1403