

ANNO XI N. 71

LIRE 200

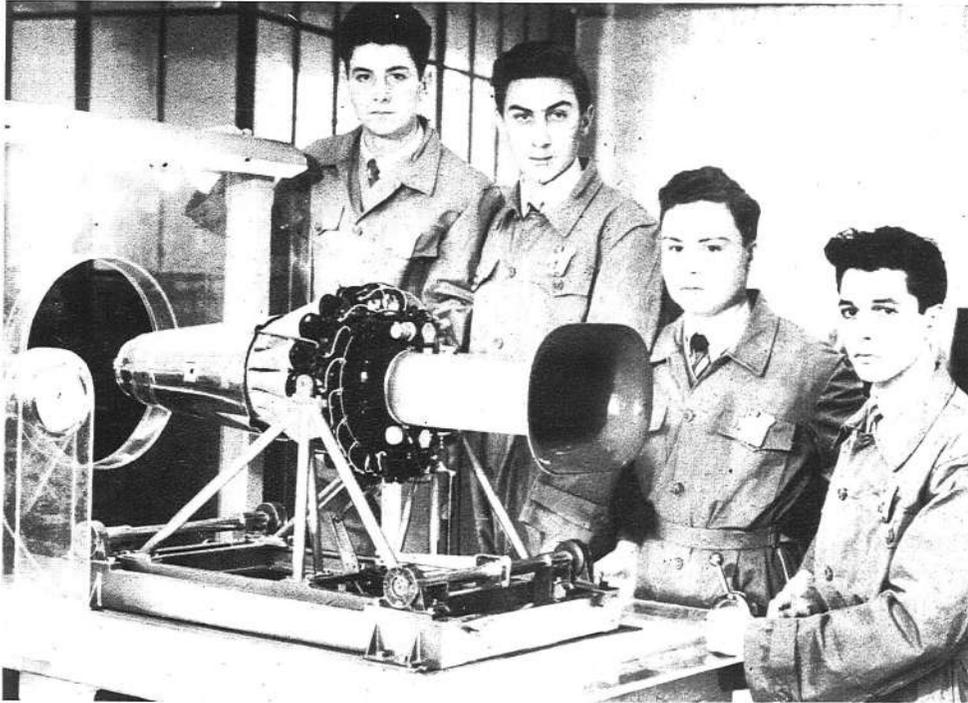
MODELLISMO

LUGLIO 1955

SPED. ABB. POST. GR. III



FIAT - Scuola Allievi



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



Rivarossi

Via Conciliazione, 74 - Como



TRENI ELETTRICI IN MINIATURA



IMPIANTO
COMPLETO
IB & OAR
L. 4900
al pubblico

leggete

HO
RIVISTA DI
MODELLISMO
FERROVIARIO

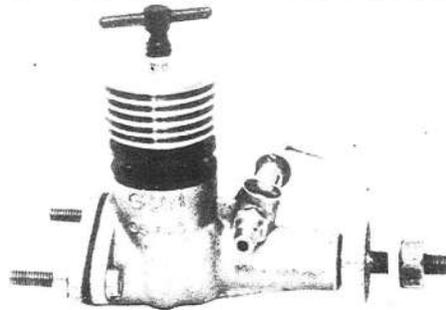
LA GIOIA SUI BINARI

"Micromeccanica Saturno"

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



G. 27 - Cilindrata 3,28 cc. Corsa mm. 15. Alesaggio mm 16,5. Peso gr. 175. Tipo diesel. Potenza 0,35 HP a 13.000 giri.
Prezzo L. 6.500

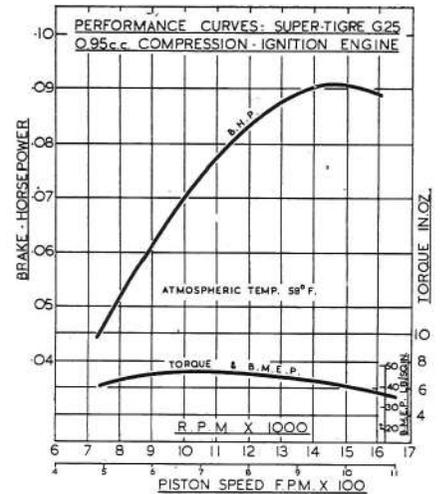


G. 28 - Cilindrata 0,5 cc. Corsa mm. 8,5. Alesaggio mm. 8,5. Peso gr. 38. Tipo diesel e tipo glow-plug. Regime di rotazione 15.000 giri con elica da 13x7,5.
Prezzo L. 4.500



G. 29 - Cilindrata 0,8 cc. Corsa mm. 8,5. Alesaggio mm. 11,1. Peso gr. 43. Tipo diesel e tipo glow-plug. Regime di rotazione 14.000 giri con elica 15,5x7,5. **Prezzo L. 4.200**

CURVA DI POTENZA DEL G 25



Da "Model Aircraft"

MODELLISTI

Prima di acquistare un motore da 1 cc. confrontate la curva di potenza del G. 25 con quella dei motori concorrenti!



SOLARIA
MILANO - Largo Richini, 10

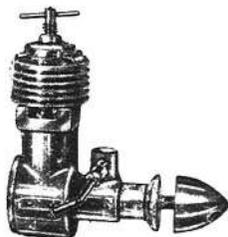


Catalogo Illustrato L. 125
(Nuovo Catalogo n. 3 - 200 illustrazioni)



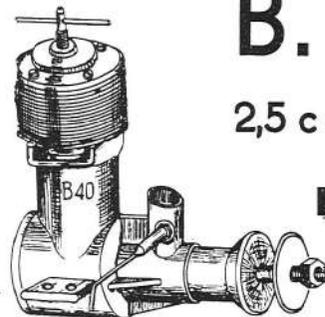
B. 38

1 cc. Diesel
L. 4.250



B. 40

2,5 cc. Diesel
L. 5.975



Produzione Off. Mecc. A. BARBINI
Distribuzione Esclusiva SOLARIA - Milano

Un modello azionato dal motore B. 38 si è classificato **PRIMO** (categ. Juniores) Coppa Rossi - Milano Maggio 1955



Emblemi assortiti
(12 tipi div.)

L. 50 l'uno



TUTTA LA PRODUZIONE AERONAUTICA
MONDIALE È NELLE VOSTRE MANI



36

TIPI

DIFFERENTI
DI

MODELLI STATICI
PREFABBRICATI
IN PLASTICA

DA LIRE 590
A LIRE 4.500

RICHIEDETE IL LISTINO GRATUITO A

MOVO - Modelli Volanti



MILANO - VIA S. SPIRITO, 14

LE SCATOLE DEL SUCCESSO

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

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

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

CARLO MALLIA TABONE

VIA FLAMINIA, 213 - ROMA

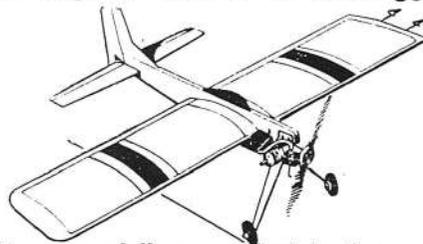
ATTENZIONE: dal 15 luglio al 5 settembre non vengono effettuate spedizioni.

PRODOTTI

Aviomodelli

CREMONA - ITALY
Via G. GRANDI, 6

Le migliori scatole di montaggio



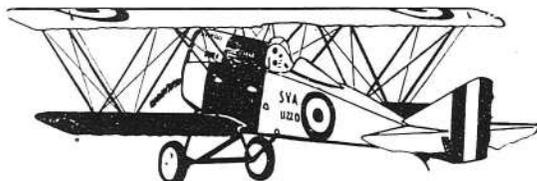
PILOTA 1°, aeromodello per principianti economico, robusto e di sicuro funzionamento, per motori da 0,5 a 2 cc. ap. al. cm. 60 - Scatola di montaggio

L. 1.200



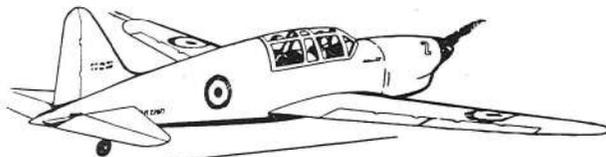
NARDI F.N. 305, riproduzione in scala, apertura alare cm. 56, per motori da 0,5 a 2 cc. - Scatola di montaggio

» 2.500



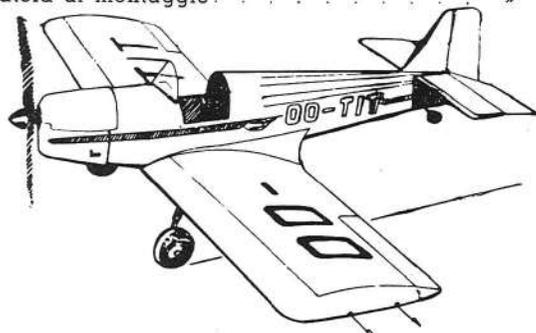
S.V.A. Ansaldo riproduzione in scala, apertura alare cm. 45 per motori da 0,5 a 2 cc. - Scatola di montaggio

» 2.500



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

» 3.500



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

» 3.500

CATALOGO VADEMECUM ILLUSTRATO L. 100

MODELLISMO

RIVISTA MENSILE

ANNO XI - VOL. VI - NUM. 71

AGOSTO 1955

Direttore:

GASTONE MARTINI

Casella Postale 7/120 - NOMENTANO

TARIFFE DI ABBONAMENTO

Italia: 12 N.r.l. L. 2.000 - 6 N.r.l. L. 1.100

ESTERO: 12 N.r.l. L. 3.000 - 6 N.r.l. L. 1.800

TARIFFE DI PUBBLICITÀ

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

Distribuzione: MESSAGGERIE NAZIONALI
Via Crociferi 44 - ROMA

Autor. del Trib. di Roma n. 2233 del 7-7-1951
"La Poligrafica" di Vallecchi
Via Enea, 77 - Roma

SOMMARIO

	pag.
I campionati mondiali di volo circolare	2125
Trionfo a Parigi	2127
La « Coppa Rossi »	2127
Il regolamento nazionale modelli volanti	2129
La « Coppa Arno »	2132
La « Coppa Tevere »	2135
La fregata « President »	2139
La « Coppa Ostali »	2140
Gara di acrobazia a Torino	2140
La « Coppa Aero Club di Genova »	2141
La « Coppa Rapi »	2142
La locomotiva « P.R.R. - P. 5 - Pacific »	2144
La « rana » da 2,5 cc. Campione italiano 1954, di M. Eirado	2147
La Mostra Internazionale dello Sport	2148
La « Targa EISport »	2149
La gara internazionale di Zurigo	2149
Il Trofeo Supercortemaggiore	2150

In copertina: Il bel modello radiocomandato del romano Nino Dragoni.



GRANDE AFFERMAZIONE ITALIANA AI CAMPIONATI MONDIALI DI V.C.C.

**Conquistato il primo posto a squadre
e tutte le piazze d'onore della classifica individuale**

Dirvi come è stata formata la nostra squadra e come siamo giunti a Parigi sono due cose che penso non vi interessino gran che, sebbene sulla prima di esse sarà bene forse riparlare in un secondo tempo.

Questa vuol essere invece una cronaca rapida della gara, accompagnata da qualche noterella tecnica, che forse non guasterà.

Giorno 1 luglio. E' in programma il ricevimento dei concorrenti e la punzonatura dei modelli presso la sede dell'Aero Club di Francia. Noi arriviamo alle 9 del mattino e pensiamo di fare una visita al terreno sul quale si svolgerà la gara: il motovelodromo dell'unione sportiva Metro alla Croix de Berny.

Grazie alla cortesia del Sig. Garofali, zio del nostro « Sorino », e residente a Parigi da oltre trentadue anni, veniamo ivi autocondotti. Quello dell'U.S. Metro è in effetti un bell'impianto polisportivo, ma purtroppo il fondo del terreno al centro del motovelodromo è di terra non troppo battuta, con carbone e pietre ragguardevoli cosparse ovunque. Costernazione: cosa diranno i motori? E i modelli riusciranno a decollare? Sarebbe necessario che almeno una fascia circolare di mezzo metro dentro e mezzo fuori del cerchio dei 15 metri fosse scopata, bagnata e rullata. Mi propongo di parlarne più tardi all'Aero Club. E ivi ci dirigiamo.

Il controllo dei modelli procede regolarmente, ma mi accorgo che non mettono alcun segno di identificazione oltre ad un bollo a umido dell'Aero Club di Francia. E il numero sui modelli? Faccio presente la cosa e mi viene detto che la ritengono di poca importanza; poi vedranno se sarà possibile fare qualcosa al riguardo.

Comincio ad accorgermi che il meccanismo non è perfettamente a punto, eufemisticamente parlando. Segue la riunione dei « capitani delle squadre », come li chiamano.

Hanno già fatta l'estrazione a sorte per nazioni. Chi di noi ha presentato a tale estrazione? Ma sembra che il « particolare » non abbia importanza. 10 Francia, 20 Inghilterra, 30 Germania, 40 Italia, 50 Jugoslavia, 60 USA, ecc.

Tenuto presente che vi sono tre piste, siamo al secondo turno: né bene, né male. Non vale la pena di sollevare una crisi internazionale e... sorvoliamo.

Ora ci viene detto che verrà estratto a sorte l'ordine di lancio fra i concorrenti di ogni singola nazione. Protesto immediatamente, facendo presente che essendo il campionato anche e soprattutto a squadre, è bene che il dirigente ogni squadra possa decidere lui l'ordine di precedenza. Il capo della squadra inglese, più esperto degli altri, si associa immediatamente; agnostici molti altri.

In votazione vince l'estrazione a sorte con 7 contro 5, e ad essa si procede. Meno male

che le cose vanno più o meno come mi ero ripromesso: dei nostri lancerà per primo Monti, seguito da Prati, Gottarelli e Cappi.

Faccio presente la questione della pulizia e ampliamento e rullaggio delle piste. Mi viene promesso che l'indomani mattina tutto sarebbe a posto. Con tale promessa andiamo a cena e poi a letto. Sono già le 24 circa!

2 luglio. Sveglia alle 7; sul campo alle 9,15; le gare cominceranno alle 10.

Prima delusione: il terreno è nelle stesse condizioni della sera precedente. Alle mie rimostranze viene risposto che non hanno disponibile il materiale per inaffiare. Guillemard, con il quale mi lamenterò più tardi, osserva anche lui seccato: « Ma perlomeno ci sono delle scope che possono essere acquistate in Francia! » Evidentemente il buon Desnoes, vecchio aeromodellista dei tempi belli, non è molto familiarizzato con le gare di velocità. Si dimostrerà però in seguito animato da tanta buona volontà, e alla fine avrà i suoi applausi anche lui. Ma questo scherzo delle piste pietrose e polverose avrebbe potuto risparmiarcelo!

I nostri motori rombano; tutto è a posto, ma su di noi incombe il dubbio della riuscita dei decolli.

La gara ha inizio e, come si aveva ragione di temere, uno dopo l'altro, due nostri modelli, quelli di Monti e Prati, cappottano, per fortuna senza gravi conseguenze. Però è un'ecatombe generale. Si modificano nel frattempo i nostri carrelli. Gottarelli riesce per primo a decollare, ma la velocità è di 135 Km/ora e ci lascia delusi! Poi Cappi fa 141. Si va a pranzo piuttosto contrariati. Alle due si riprendono le gare. Il cecoslovacco Sladky raggiunge i 176 Km/ora: applausi. Decolla finalmente Monti, e con un volo drammatico composto di mezzi giri a quota superiore a quattro metri e di mezzi giri radendo il suolo, raggiunge i 169 Km/ora, massima velocità dei nostri in questa serie di lanci.

Sorgono discussioni sulla validità del volo, diplomaticamente appianate dal sottoscritto. Prati segue a ruota con 164 Km.

Dopo la prima serie di voli la classifica a squadre è la seguente:

1. Cecoslovacchia - 2. Italia - 3. Inghilterra - 4. Jugoslavia - 5. Francia - 6. Danimarca - 7. U.S.A. - 8. Germania.

Quella individuale:

1. Sladky - Cecoslovacchia Km/ora 176
2. Monti - Italia » 169
3. Zatul - Cecoslovacchia » 168
4. Prati - Italia » 164
5. Ericsson - Svezia » 162

Gli altri nostri sono 17. Cappi e 19. Gottarelli.

S'inizia la seconda serie di voli. Manca ancora il decollo Monti. Parte Prati: 176 Km/ora. Ha eguagliato la velocità del cecoslovacco; applausi scrosianti. Sladky però migliora



per un soffio la sua velocità precedente e ottiene 177 Km/ora. Lotta ai ferri corti in vista? Pare di sì. Gottarelli non va però oltre i 171 Km/ora e Cappi ancora meno: 170. Monti non riesce a fare niente di buono.

Ad ogni modo alla fine della seconda serie di voli possiamo essere esultanti: 4 italiani nei primi cinque posti e la squadra al 1. posto. Classifica a squadre dopo la seconda serie di voli:

1. Italia - 2. Cecoslovacchia - 3. Inghilterra -
4. Germania - 5. Jugoslavia - 6. Francia - 7. Danimarca.

Classifica individuale:

	Km/ora
1. Sladky - Cecoslovacchia	177
2. Prati - Italia	» 176
3. Gottarelli - Italia	» 171
4. Cappi - Italia	» 170
5. Monti - Italia	» 169
» Ericsson - Svezia	» »
7. Zatoul - Cecoslovacchia	» 168

A cena e poi a letto più sereni e tranquilli. Domani, ci promettono, le piste saranno bagnate e rullate. E almeno la prima parte sarà mantenuta nel pomeriggio, ma non per opera d'uomo!

3 luglio. Nella mattinata, tra decolli mancati e inconvenienti vari non si realizza niente di speciale. La pista fa vittime, anche perché hanno lasciato per la velocità quella contrassegnata con la lettera C, la peggiore di tutte per il fondo ondulatissimo. Monti, Gottarelli e Prati capottano. Sugerisco di tenere per la velocità la pista A e le altre per l'acrobazia; Desnoes conviene e nel pomeriggio si farà così. Nel pomeriggio... Intanto si va avanti con l'acrobazia.

Cappi non brilla troppo nel primo volo e così pure Gottarelli, per errate carburazioni di motori. Ma gli altri sono bravi tutti; questa dell'acrobazia è una specie di farsa per divertire; tecnicamente niente di interessante. Inoltre è fonte di contestazione per i giudici, ovviamente soggettivo-campanilistici, della giuria. Pranzo e ripresa alle ore 14. Nuovoni in vista.

Cappi compie un bel volo alla velocità di 174 Km/ora: inizio promettente. Prati parte come una palla di schioppo, poi si scabura. Si ripete il tentativo: il motore non va troppo e non riesce a far volare il modello oltre i 172 Km/ora. Peccato, il primo dei nostri moschettieri è fuori causa. La squadra è salda al primo posto, che sembra ormai inattaccabile. Ma vorremmo anche il titolo individuale. Evidentemente l'appetito viene mangiando. E' invece il bravo Sladky che ancora migliora il suo tempo; 179 Km/ora. Intanto avviene la bagnatura delle piste, per mezzo di un prolungato e violento acquazzone, che in parte ci riduce come pulcini; prima di trovar riparo per le nostre persone occorre, nei limiti del possibile, proteggere attrezzature e modelli. Non abbiamo cominciato nemmeno a rimettere le cose a posto che ecco un altro scroscio d'acqua. Maledizione! Come Dio vuole torna il sereno, e sotto l'assillo delle chiamate ci affrettiamo a rimettere in ordine i modelli.

Monti e pronto alla chiamata e parte bene. Speriamo che eguagli i 180 di Bologna, ma purtroppo non raggiunge che i 176 Km/ora; bella velocità che lo porterà al 3. posto e consoliderà la posizione della squadra, ma troppo poco.

Ormai poche speranze restano per il primo posto nella classifica individuale. Cappi fa un

bel volo acrobatico, è proprio bravo, ma i giudici non la pensano così, forse per legge di compenso, forse perché pensano che non è giusto che la nostra squadra racimoli ancora altri premi.

Gottarelli, è il tuo turno! Parte velocissimo, ma a un tratto, dopo alcuni giri, il motore si arresta di colpo. Peccato, era un bolide! Sappremo poi che nei primi sei giri ha volato a più di 180 Km/ora. Che jella! Vedremo poi che si è prodotta una falla nel serbatoio a palloncino. Al secondo tentativo la carburazione non va bene: velocità 171 Km/ora. «Avere tanto lavorato per due giorni per ottenere solo questo» dice avvilito il bravo Pino, e scuote la testa desolato. Lo rincuoriamo; ormai il primo posto della squadra non ce lo tocca più nessuno.

Gottarelli si dà ora all'acrobazia, ma con scarsa fortuna: si vede che è nervoso, e per colmo il motore lo pianta.

Prati intanto vuol tentare di battere il suo stesso record, e alla fine della gara ci proverà, con i cavi corti da metri 11,37, inutilmente per 5 volte non riuscendovi. Infine decidiamo di non insistere e ringraziamo i cortesi e pazientissimi cronometristi.

Commenti nostri: abbiamo cominciato maluccio, abbiamo poi dominato, avrebbe potuto andare ancora meglio. Sempre incontentabili, anche se tutti ci si affollano intorno complimentandoci! Certo che se avessimo conquistato il titolo individuale, stabilito il nuovo record e vinta (cosa impossibile) la gara di acrobazia, all'insegna del campanile... penso che invece di complimenti molto probabilmente ci avrebbero cacciati a pedate (perché effettivamente il troppo storpia). Ma a noi sarebbe forse in quel momento piaciuto di più! Poi riflettendo abbiamo convenuto che potevamo ritenerci soddisfatti.

Ora qualche commento:

1) Su piste del genere è una pazzia far disputare qualsiasi gara di velocità, specialmente un campionato del mondo. Abbiamo trovato dopo ogni falsa partenza, e talvolta dopo l'atterraggio nei voli regolari, polvere e pezzi di carbone nel carter dei motori. Con quale beneficio per gli stessi può ben immaginarsi. Altro che la sabbia di qualche nostro aeroporto caro ai nostri amici romani! Lo svolgimento di un campionato deve essere quanto più regolare è possibile, quindi è assolutamente indispensabile una pista liscia di asfalto o di cemento.

2) Molti concorrenti si sono presentati in gara dimostrando chiaramente la loro inferiorità anche in fatto di preparazione generale. E' mio parere che ciò intralci le gare, e che al campionato del mondo debbano essere ammessi solo quei concorrenti che, per dichiarazione scritta dell'Aero Club nazionale cui appartengono, abbiano almeno in tre voli consecutivi superato la velocità di 150 Km/ora (per la classe A) con il modello con il quale intendano concorrere.

In questo senso intendiamo regolarci per l'anno venturo, e chiederemo il benestare della FAI.

3) Non pare conveniente far svolgere gare di acrobazia contemporaneamente alle gare di velocità se in entrambe sono impegnati gli stessi concorrenti; diremo anzi che far svolgere una gara di acrobazia, riservandola ai concorrenti della velocità, può provocare, da parte beninteso dei paesi minori (in senso aeromodellistico), iscrizioni alla velocità (senza speranza), per poter partecipare all'acrobazia!

Ci sarebbero da aggiungere alcune considerazioni sui nostri modelli e su quelli altrui, ma la cosa occuperebbe troppo spazio. Per ora mi accontenterò di accennare alla necessità di abbandonare il serbatoio a pressione a palloncino di gomma (penny), usato dai nostri, e tornare al serbatoio metallico. Ciò in quanto il primo porta ad una regolazione della carburazione troppo difficoltosa e mai costante (varia ad ogni volo), per cui, se un tocco magico può dare talvolta il non plus ultra, in genere ciò non si raggiunge.

CARLO TIONE

Ecco le classifiche parziali del Campionato:

INDIVIDUALE

1. J. Sladky - Cecoslovacchia	179 kmh
2. A. Prati - Italia	176 »
3. F. Monti - Italia	175 »
4. C. Cappi - Italia	174 »
5. G. Gottarelli - Italia	171 »
6. Zatoul - Cecoslovacchia	171 »

Seguono altri 34 concorrenti.

A SQUADRE

1. Italia
2. Cecoslovacchia
3. Inghilterra
4. Jugoslavia
5. Germania
6. Francia

Seguono altre 5 squadre.



In alto a sinistra: la squadra cecoslovacca al lavoro. A destra: un modello ceco; notare il complicato carrello. Sopra: dopo la gara Sladky e Prati posano per i fotografi.

TRIONFO A PARIGI

Non è la prima volta che i nostri aeromodelisti colgono il successo nel campionato del mondo di velocità per volo circolare, ma prima d'ora mai così schiacciante, evidente ed accettata in effetti per sostenere l'urto del miglior aeromodelismo internazionale.

Questa squadra italiana, campione del mondo 1955, si presenta davvero come un complesso formidabile, organica ed affiatata, quale necessita in effetti per sostenere l'urto del miglior aeromodelismo internazionale.

La sua formazione ha una storia: è nata dalla decisa volontà di selezionare d'autorità, senza curarsi delle eventuali lamentele di qualche elemento che, per soggettivo ragionamento, avrebbe potuto anche ritenersi trascurato a torto; è nata dalla convinzione della necessità dei « blocchi » dello stesso Aero Club (quanti inconvenienti in passato per avere elementi provenienti da città diverse, poco affiatati tra loro, alcuni dei quali con pretese di supremazia sugli altri e affatto inclini a collaborare per il successo comune).

L'esperimento ha avuto successo e merita, per quanto possibile, di essere ripetuto.

Prati, Monti, Cappi e Gottarelli si sono classificati nell'ordine a Parigi, ma questa classifica per noi conta poiché sappiamo che l'uno vale l'altro e tutti e quattro sono veramente bravi. Hanno avuto degli inconvenienti di varia natura durante la gara, e li hanno superati con la calma data dall'esperienza e dalla classe. Potranno fare di più nell'avvenire, e chissà che ad opera di uno di loro o nella competizione di Monaco il 18 settembre, o al VI Criterium d'Europa in Belgio, non crolli l'attuale primato detenuto da Prati!

E qui è doveroso ricordare che elemento primo del nostro trionfo sono stati i motori, questi meravigliosi Supertigre G 20 lappati, il cui rombo allo Stadio de la Croix de Berny sembrava, ogni volta che si levava, un canto di vittoria.

Grazie dunque alla Micromeccanica Saturno produttrice del motore e grazie al suo sportivissimo titolare, il bravo e modesto Garofali, che ha voluto seguire da vicino il vorticoso palpito delle sue creature, ed è stato prodigo di consigli ai componenti la squadra. Del resto ha anche dimostrato buon fiuto segnalando Monti, questo junior che è un autentico campione, e che ci è piaciuto oltretutto per il perfetto dominio del sistema nervoso, indispensabile in competizioni del genere.

L'organizzazione logistica del Campionato del Mondo 1955, a cura dell'Aero Club di Francia, è stata veramente encomiabile (di quella sportiva accenniamo in altra parte), e se al banchetto finale non si fosse adottato il discutibile criterio di raggruppare gli invitati per nazionalità, (ogni squadra ad un tavolo distinto) non avremmo la minima osservazione da fare al riguardo. Obbiettivamente dobbiamo però aggiungere che al banchetto il ghiaccio iniziale si è rapidamente sciolto sotto il calore dei vini di Francia, e l'atmosfera ha cominciato a divenire molto, molto familiare, anche perché vi è stata una gara di cortesia, di congratulazioni, di richieste di autografi ecc., dirette ai nostri ragazzi, per i quali è stata una vera apoteosi. Unico di essi ad essere un po' melanconico era Cappi, al quale non andava giù il fatto di non essere stato ben valutato nella prova di acrobazia, vinta dai francesi. Benedetto ragazzo che non voleva capire come una consolazione, sia pur magra, ai padroni di casa doveva essere riservata, anche a scopo di politica... economica interna!

Raggiante invece era il "capitano" della squadra italiana, anche se nero per il troppo sole preso nei giorni di gara. Il sole di Parigi lo aveva troppo abbondantemente baciato!

A mezzanotte la riunione si è sciolta e tutti hanno raggiunto i loro alberghi; pochi però sono andati a letto. I più sono andati a gruppi a passeggiare per strade vicine e si sono poi ritrovati nei piccoli caffè all'aperto intorno alla Gare du Nord. In quella zona i suoni che facevano vibrare l'aria più frequentemente erano, ve lo assicuro, "Italia" e "Supertigre"!

ALTAIR

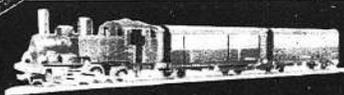
40

Rivarossi

LA RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

RIVAROSSI COMO
Via Costituzione, 74
TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA

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



RISULTATI E CLASSIFICHE DELLA VII «COPPA ROSSI»

Come avevamo promesso nello scorso numero, diamo le classifiche ufficiali, che ci sono pervenute con notevole ritardo, della VII Coppa Lambert Rossi, che si è svolta sull'aeroporto di Bresso (Milano) nei giorni 14 e 15 maggio u. s.

Premettiamo alcuni brevi cenni di cronaca. La gara è stata organizzata con la solita cura e meticolosità da parte dell'infaticabile ingegner Frachetti. La prima giornata, riservata ai modelli ad elastico e a motore, è stata allietata da un bel sole primaverile; però un venticello, non forte ma fastidioso, spingeva fuori campo tutti i modelli che facevano lanci pieni. La giornata successiva, dedicata ai veleggiatori, tempo pessimo, con forte vento e acqua; sono così spuntati fuori ombrelli ed accanziature stravaganti, come si vede dalle foto.

I risultati hanno registrato qualche sorpresa, come ad esempio il ritiro del favoritissimo Bacchi dalla categoria Motomo-

delli, e la vittoria del redivivo napoletano Antonio Podda, risuscitato a Genova e concorrente per quell'Aero Club, al quale ha contribuito a far vincere la Coppa, insieme al bravo Pelegi, vincitore della categoria Elastico con cinque pieni, ed a Luigi Bovo, 14° nella categoria Veleggiatori, vinta dal vercellese Nino Perotti.

Non sappiamo per quale ragione, la classifica a squadre è stata effettuata con il vecchio sistema di sommare i punti corrispondenti all'ordine di piazzamento dei componenti le squadre nella classifica depurata degli individuali, anziché col sistema, contemplato dal Regolamento del Concorso Nazionale, di sommare semplicemente le somme dei tempi totalizzate dai tre componenti meglio classificati di ogni squadra. E' interessante notare che se fosse stato adottato tale sistema, la Coppa sarebbe stata vinta dall'Aero Club di Milano con 2339 punti contro 2334.

Ecco le classifiche:

Veleggiatori

1) Perotti Nino Vercelli	116,2	125,7	180	180	159,6	p.	762
2) Binelli Luigi Forte dei Marmi	177	150,9	161	77,3	176,6	,	743
3) Varetto Carlo Torino	155,6	180	88,9	127,5	180	,	732
4) Casadei Romeo Forlì	180	180	180	89,2	85	,	714
5) Vecchietti Remo Bologna	180	180	180	96	68,3	,	704
6) Collini Luigi Treviso	135,5	180	115,4	131	123,6	,	686
7) Piccardi Paride Mil. CAM	110,2	180	103,5	170	120	,	684
8) Boccari Carlo Montalc.	134,4	168	105,5	149,2	118,9	,	676
9) Fusé Angelo Mil. CSI	92,5	180	133,5	125	101	,	632
10) Medaglia Egidio Varese	134	180	110,4	115,5	83	,	623

Altri classificati fino al 46°

Veleggiatori Junior

1) Buglioni Gianfranco Torino Fiat	66,9	120	120		p.	307
2) Niccoli Pierluigi Forlì	120	60	120		,	306
3) Azzolini Odino Mantova	120	59,5	120		,	300
4) Pessini Marino CSI Milano	81	120	94,5		,	296
5) Pedda Ferdinando Genova	45	120	113		,	278

Altri classificati fino al 20°.



Elastico

1) Pelegi Giulio Genova	180	180	180	180	180	p.	900
2) Prandini Dante Reggio	175,8	180	180	180	180	,	896
3) Casagrande Fr. Legnan.	180	180	180	176,2	177	,	893
4) Fea Guido Fiat Torino	180	180	154,4	180	180	,	874
5) Pietralunga I. Reggio	180	180	180	180	152,7	,	873
6) Noceti Giuseppe Perug.	143,2	178	180	180	180	,	861
7) Sadorin Edgardo CAM	180	180	135	180	180	,	855
8) Taberna Silvio Varese	180	180	134	180	180	,	854
9) Murari Bruno Venez.	180	143,4	155	180	180	,	838
10) Chinchella Bruno Tri.	180	180	169	150,8	147	,	827

Altri classificati fino al 30°

Elastico Junior

1) Pontiglio Aldo Torino Fiat	120	120	120			p.	360
2) Monti Franco Bologna	120	116,4	120			,	356
3) Zavalloni Gastone Forlì	77	120	89			,	286
4) Davini Giorgio CSI Milano	80,8	109	94			,	284
5) Vanetti Giuseppe Varese	91,8	120	—			,	212

Altri classificati fino al 10°.

Motomodelli

1) Podda Antonio Genova	180	180	180	180	124,6	p.	845
2) Vidossich Giorgio CAM	180	180	180	112,3	147,8	,	800
3) Spadolini Claudio Perugia	180	180	180	77,8	180	,	798
4) Lusso Gianfranco AGO TO	180	180	134,6	180	37,1	,	712
5) Garlato Giorgio Venezia	72,5	180	170	110,3	169,5	,	703
6) Galotti Sergio Forlì	180	180	55	180	106,2	,	701
7) Prati Amato Bologna	180	180	25	180	103,3	,	668
8) Baracchi G. Reggio E.	175	136	146,8	99	102,6	,	659
9) Castellani A. Cremona	170,4	77	157	86	135	,	625
10) Pecorari Volveno Monf.	180	170,6	80,1	—	180	,	619

Altri classificati fino al 30°

Motomodelli Junior

1) Martegani C. Varese	120	120	120			p.	360
2) Cioni Giampaolo Bologna	38,2	120	120			,	278
3) Piazzoli Cesare CSI Mil.	120	73	—			,	193
4) Tornari Tito Genova	20,2	57,2	105			,	182
5) Petruzzì Enrico Firenze	47,2	102,2	—			,	149

Altri classificati fino all'8°.

Classifica a squadre

1) Genova	589	900	845	9 + 1 + 1	p.	11
2) Milano CAM	684	855	800	5 + 6 + 2	,	13
3) Reggio Emilia	602	896	659	8 + 2 + 8	,	18
4) Torino AGO	732	519	712	2 + 13 + 4	,	19
5) Perugia	373	861	798	15 + 5 + 3	,	23

Altre classificate fino alla 13ª.

Rivenditori diretti

Aeromodelli

ROMA - Piazza Salerno, 8 - Tel. 846.786

Aviominima - Cosmo

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

Emporium

MILANO - Via S. Spirito, 5

La Modellistica

MILANO - Piazza XXV Aprile, 3

Movo

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

T.P.M.

ROMA - Via Merulana 141 - Tel. 778.326

Aggiornate le collezioni!

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

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

Indirizzare: Casella Postale 7/120 - NOMENTANO

In alto a sinistra: i fiorentini Tabellini, Alinari e Fanfani con i veleggiatori della loro squadra. A destra: l'originale veleggiatore « a melanzana » del milanese De Carlini.

IL REGOLAMENTO NAZIONALE MODELLI VOLANTI

(CONFORME AL REGOLAMENTO INTERNAZIONALE F. A. I.)

Nell'intento di far cosa utile all'aeromodellismo italiano, abbiamo provveduto alla traduzione del Regolamento internazionale F.A.I. per i modelli volanti, integrandolo e coordinandolo con le norme in vigore in campo nazionale, per ottenere un regolamento completo ed organico, attualmente inesistente, il cui testo integrale, riveduto ed approvato dal Presidente della Commissione Sportiva dell'Aero Club d'Italia, e pertanto da considerarsi ufficiale, mettiamo a disposizione dei nostri lettori e di tutti gli aeromodellisti italiani.

Definizione e classificazione dei modelli volanti

1) **Elicotteri** — Apparecchi nei quali il sostentamento e la propulsione sono ottenuti unicamente a mezzo di superfici rotanti su assi quasi verticali. L'elicottero è un tipo particolare della famiglia degli « autogiri ».

2) **Aeromodelli speciali** — Apparecchi nei quali il sostentamento è ottenuto interamente o per la maggior parte a mezzo di superfici mobili (autogiri, ornitotteri, etc.) e tutti quegli apparecchi che non rientrano nelle definizioni seguenti. Se esistono una o più velature fisse, orizzontali portanti o stabilizzatrici, la loro superficie complessiva non deve superare la superficie totale delle velature mobili. Non sono considerate come superfici mobili i piani di comando, collegate o non a delle velature fisse.

3) **Ala volante** — Viene considerata ala volante un apparecchio che non abbia alcuna superficie stabilizzante orizzontale o obliqua separata dal piano principale.

4) **Volo libero (V. L.)** — Volo durante il quale non esiste alcun collegamento fra l'aeromodello ed il concorrente.

5) **Volo telecomandato** — Volo durante il quale l'aeromodello eseguisce delle manovre comandate da un operatore al suolo, con tutti i mezzi, escluso il collegamento con dei fili. Sono ammessi dispositivi di trasmissione a mezzo onde elettromagnetiche, sonore, o luminose, a condizione che risultino conformi alle regole in vigore nei paesi in cui hanno luogo i voli.

5) **Volo circolare comandato (V.C.C.)** — Volo durante il quale l'aeromodello eseguisce delle manovre comandate da un operatore al suolo, per mezzo di un collegamento con cavi di lunghezza non variabile durante il volo. Sono ammessi i dispositivi nei quali i cavi sono tenuti con la mano, oppure sono fissati direttamente ad un pilone girevole centrale. Nel caso di apparecchi tenuti con la mano, il polso dell'aeromodellista concorrente, durante la durata del volo valida per il cronometraggio della velocità, deve poggiare su un supporto centrale a forma di forchetta, che scorra liberamente su un asse rigido.

Classificazione degli aeromodelli classe F

1) SOTTOCLASSI

- F1 - Aeroplani o idrovolanti
- F2 - Elicotteri
- F3 - Veleggiatori
- F4 - Aeromodelli speciali

2) MODO DI PROPULSIONE

Gli aeromodelli di ciascuna delle sottoclassi F1, F2 e F4 sono divisi in due gruppi, a seconda della natura del loro motore:

Gruppo 1 - Motori a reazione indiretta:

- A) Motore ad elastico.
- B) Motore meccanico o a pistoni

Gruppo 2 - Motori a reazione diretta:

C) Reattori (razzo escluso).

3) NATURA DEL VOLO

Secondo la natura del loro volo gli aeromodelli sono classificati in tre categorie:

Categoria 1^a: **Volo libero**, per le sottoclassi F1, F2, F3 e F4.

Categoria 2^a: **Volo telecomandato**, per le sottoclassi F1, F2, F3 e F4.

Categoria 3^a: **Volo circolare comandato**, per le sottoclassi F1 e F4.

Caratteristiche generali

Le dimensioni degli aeromodelli sono limitate dai valori sottoelencati:

1) **Superficie** — La superficie presa in considerazione comprende la superficie totale dell'ala o delle ali, e quella degli impennaggi orizzontali od obliqui. Le superfici da calcolare sono le proiezioni ortogonali, su un piano orizzontale, delle superfici prese in considerazione in posizione di volo orizzontale. Nel caso di ali o impennaggi attraversanti la fusoliera, la superficie presa in considerazione deve comprendere la parte centrale completa della fusoliera o delle fusoliere, supponendo di prolungare i contorni normali delle superfici fino ad incontrare il piano di simmetria. Questa superficie deve essere inferiore o uguale a 150 dm². $St = 150 \text{ dm}^2$.

2) **Peso** — Il peso totale in ordine di volo non può, in alcun caso, superare i cinque chilogrammi. $Pt = 5 \text{ kg}$. Il peso da prendere in considerazione per la determinazione del carico minimo è quello dell'apparecchio senza carburante. Il peso da prendere in considerazione per determinare il carico massimo è il peso totale dell'apparecchio in ordine di volo, al momento della partenza, con il carburante.

3) **Carico** — Il carico in rapporto alla superficie considerata come sopra (St) deve essere al minimo di dodici grammi ed al massimo di cinquanta grammi per decimetro quadrato, tranne per gli apparecchi della Categoria 3^a, Volo circolare comandato, per i quali il carico massimo è portato a duecento grammi per decimetro quadrato. $P/St = 12 \text{ g/dm}^2$ minimo - 50 g/dm^2 massimo. Per i V.C.C. 200 g/dm^2 massimo.

4) **Zavorra** — Se per raggiungere il peso minimo risulta necessaria una zavorra supplementare, essa deve essere posta all'interno dell'apparecchio, fissata in maniera permanente e piombata da un commissario, dopo essere stata fissata.

5) Caratteristiche speciali:

A) **Fusoliera** — Sono ammessi solamente i modelli a fusoliera chiusa. Tuttavia vengono considerate come fusoliere chiuse quelle aventi un abitacolo aperto a somiglianza degli apparecchi veri, oppure che abbiano delle aperture necessarie

al buon funzionamento dei motori o dell'apparecchio stesso.

B) **Perdita di parti in volo** — La perdita volontaria od involontaria di un elemento qualsiasi dell'aeromodello durante il volo, come pure durante la partenza, è proibita. E' autorizzato solamente l'abbandono del carrello di decollo per gli aeromodelli in volo circolare.

6) **Forze motrici ammesse** — Le forze motrici ammesse sono le seguenti:

Motore ad elastico — Motore nel quale la energia viene ottenuta per mezzo della torsione od estensione di fili di elastico. La matassa o le matasse devono essere sistemate all'interno della fusoliera o delle velature.

Motore meccanico — Motore nel quale l'energia viene ottenuta per mezzo della combustione o dilatazione di un fluido che agisce su uno o più pistoni a movimento alternativo. La cilindrata massima del motore o dei motori che equipaggiano il modello non può essere superiore a dieci centimetri cubi (10 cm³).

Motore a reazione diretta (Solamente per i V.C.C.) — Motore nel quale l'energia viene ottenuta per mezzo della combustione di un corpo solido, liquido o gassoso, o per mezzo della dilatazione di un fluido che agisce su un organo rotativo o direttamente sull'aria (statoattori, pulsoreattori, turboreattori). Gli aeromodelli con motore a reazione devono rispondere alle seguenti caratteristiche:

Peso massimo del reattore a vuoto: 0,500 kg.

Peso totale massimo dell'aeromodello in ordine di volo, compreso il combustibile: 1 kg.

Definizione delle partenze ed atterraggi

PARTENZE:

1) **Aeroplani ed elicotteri** — Questi apparecchi devono obbligatoriamente decollare dal suolo. Nel caso di decollo da una pista preparata, essa non deve essere sollevata più di 30 centimetri dal suolo. L'apparecchio deve poggiare stabilmente al suolo per almeno tre punti, e deve essere abbandonato a se stesso, senza alcuna spinta del concorrente.

2) **Idromodelli** — Gli idromodelli devono obbligatoriamente decollare da una superficie di acqua, senza l'obbligo di ritornare su di essa. L'apparecchio posato sull'acqua e tenuto dal concorrente in maniera da non modificare affatto la sua naturale posizione, deve essere abbandonato a se stesso, senza alcuna spinta da parte del concorrente. Prima del decollo ogni apparecchio deve essere sottoposto ad una prova di navigabilità della durata di un minuto, durante il quale esso deve essere abbandonato a se stesso sulla superficie dell'acqua.

3) Veleggiatori:

A) **Lancio a mano** — Il concorrente che procede al lancio deve tenere in mano l'apparecchio, e trovarsi al suolo.

B) **Lancio col cavo** — Per il volo libero l'apparecchio viene lanciato per mezzo di un cavo inestensibile, la cui lunghezza non deve superare i cento metri. Per il volo telecomandato la lunghezza del cavo non deve superare i duecento metri. Il materiale di cui è formato il cavo di lancio non deve avere un allungamento al limite di elasticità superiore al 15%. Il lancio del veleggiatore a mezzo di questo cavo può essere fatto con l'ausilio di diversi dispositivi, verricelli, palle di rinvio, semplici o multiple, oppure di corsa, etc... Per facilitare il controllo il cavo deve

essere munito di una bandierina di superficie minima di 1,5 decimetri quadrati. E' escluso ogni dispositivo stabilizzatore ausiliario. Il concorrente deve obbligatoriamente trovarsi al suolo e manovrare personalmente il dispositivo di lancio. Viene lasciata ogni libertà di azione e di spostamento per permettere l'utilizzazione della lunghezza del cavo. Eccezionalmente per i veleggiatori in volo telecomandato la manovra di lancio può essere effettuata, anziché dal concorrente stesso, da un aiutante.

PUNTO D'ATTERRAGGIO:

E' il punto in cui si arresta l'aeromodello.

N.B. — Le presenti sono regole generali, che fissano dimensioni e pesi massimi, lunghezze di cavo, etc., relative ai tentativi di record, e da non superarsi in nessun caso. Per le gare internazionali (Campionati del Mondo) e nazionali valgono invece le limitazioni appresso specificate:

1) *Modelli ad elastico (classe F1, gruppo 1°)* — Devono rispondere alla formula «Coppa Wakefield»:

Superficie totale (St): da 17 a 19 dm².
Peso totale minimo: 230 g.
Peso massimo della matassa o delle matasse lubrificate: 80 g.

2) *Motomodelli (classe F1, gruppo 1°)* — Devono rispondere alla seguente formula:

Peso totale minimo: 200 g. per cc. di cilindrata del motore.

Cilindrata massima: 2,5 cc.

Durata del motore massima: 15".

3) *Veleggiatori (classe F3)* — Devono rispondere alla formula «Nordica»:

Superficie totale: da 32 a 34 dm².

Peso totale minimo: 410 g.

Lunghezza massima del cavo: 50 m.

Inoltre per tutte le categorie vale la regola generale del carico minimo: $P/St = 12 \text{ g/dm}^2$.

Infine per le gare riservate ad aeromodellisti «Juniores», cioè che abbiano conseguito l'attestato nei due anni solari precedenti a quello in cui si svolge la competizione, valgono le seguenti limitazioni:

1) *Categoria VJ*

Superficie totale (St) max.: 18 dm²

Peso totale minimo: 220 g.

Lunghezza massima del cavo: 50 m.

2) *Categoria EJ*

Superficie totale massima: 9 dm²

Peso totale minimo: 110 g.

Peso massimo della matassa lubrificata: 40 g.

3) *Categoria MJ*

Cilindrata motore massima: 1,00 cc.

Peso in ordine di volo minimo: 200 g.

Durata del motore massima: 15"

Carico alare minimo: $P/St = 12 \text{ g/dm}^2$.

far partire il modello per una qualsiasi causa fortuita;

b) quando il modello incontra un altro modello, una persona, un cavo di lancio, un ostacolo qualsiasi.

N.B. — Nel caso b) se il modello seguita il suo volo il concorrente può domandare che questo sia considerato valido e ciò anche se la domanda è fatta alla fine del volo stesso.

Prova non valida — E' prova non valida:

a) per i modelli ad elastico:

— ogni volo di durata inferiore a 20";

b) per i motomodelli:

— ogni volo di durata inferiore a 20";

— ogni volo in cui il tempo motore sia superiore a 15";

c) per i veleggiatori:

— ogni volo di durata inferiore a 20";

— quando il cavo di lancio si rompe;

— quando il modello ritorna al suolo senza essersi sganciato.

N.B. — Una prova non valida può essere ripetuta una sola volta in ciascuna serie di voli. Se anche la seconda prova non è valida, al concorrente viene attribuito in quella stessa serie il tempo «zero».

Volo valido — Per tutte le categorie si ha un volo valido quando la durata di esso è superiore ai 20" e per i motomodelli quando inoltre il funzionamento del motore è inferiore o uguale a 15".

Penalizzazioni — Si perde il diritto al piazzamento in una serie di voli (attribuzione di tempo «zero») quando:

a) alla partenza il modello è spinto in qualsiasi maniera dal concorrente;

b) se una parte del modello o un dispositivo che contribuisce al decollo o al volo del modello stesso si perde o si stacca durante la partenza o il volo cronometrato;

c) se il concorrente dopo il controllo modifica il suo modello cambiandone le caratteristiche imposte dal Regolamento (questo caso comporta le sanzioni previste dal Codice Sportivo).

Cronometraggio

Il tempo totale di volo dev'essere osservato a occhio nudo (permessi occhiali da sole e correttivi) senza aiuti di strumenti ottici, ed è preso dal momento in cui il modello è lasciato libero a se stesso sino a che il modello tocca terra, incontra un ostacolo che ne arresta definitivamente il volo, o sparisce definitivamente alla vista dei cronometristi. Il tempo preso è arrotondato alla cifra inferiore intera di secondi. I cronometristi devono restare per tutta la durata del volo in prossimità del punto di partenza (sono ammessi spostamenti dell'ordine di 50 metri).

Nel caso di gara di motomodelli può essere concesso al cronometrista di servirsi di uno strumento ottico per vedere con esattezza il momento preciso in cui s'arresta l'elica.

Volo di spareggio (6° volo)

Dev'essere effettuato entro un'ora dalla fine del controllo dell'ultimo volo normale di gara.

Quando i concorrenti interessati si sono dichiarati pronti ad eseguire il 6° volo, essi devono partire entro 4 minuti primi dal segnale di partenza che viene dato contemporaneamente a tutti.

Il 6° volo viene cronometrato senza limitazioni di tempo.

Il 6° volo non è ripetibile anche se si risolve in una falsa partenza o in una prova non valida.

Disciplina sportiva

Gli eventuali reclami devono essere inoltrati con le modalità previste dal Codice Sportivo della F.A.I.

I concorrenti che danneggino i modelli altrui o comunque intralcino il regolare svolgimento delle gare o compiano atti di indisciplina verranno squalificati.

Norme tecniche per le gare di volo libero

Concorrente — Il concorrente iscritto deve essere costruttore del modello presentato, ed essere socio di un Aero Club in regola con il tesseramento per l'anno in corso, ed essere titolare della Licenza sportiva d'aeromodellismo della F.A.I.

Il concorrente che si trovi nell'impossibilità di essere presente ad una manifestazione per valide ragioni, può richiedere che i suoi modelli vengano presentati da una terza persona, titolare della Licenza sportiva F.A.I., alla quale deve rilasciare regolare delega.

Nel caso di prove di velocità in volo circolare, o per le prove di volo telecomandato, viene ammessa l'iscrizione di una squadra di due persone concorrenti (pilota e meccanico per il volo circolare, aeromodellista e radiotecnico per il volo telecomandato); in ogni caso una delle due persone deve essere il costruttore dell'aeromodello presentato.

Il concorrente non può presentare più di due modelli, ma può utilizzare le loro parti secondo le combinazioni che egli desidera, purchè il modello resti conforme al regolamento della gara, e che tutte le parti siano controllate. Le riparazioni sono permesse purchè non modifichino le caratteristiche imposte per regolamento.

Modalità di svolgimento e classifiche

Le gare si svolgono su cinque serie di voli (tre per gli Junior) in un periodo qualsiasi del giorno. Qualora peraltro particolari necessità organizzative, da qualsiasi causa generate, lo richiedessero, il numero dei lanci può essere ridotto a tre. La decisione può essere presa dalla Direzione di Gara in qualsiasi momento, e sarà tempestivamente comunicata ai concorrenti prima dell'inizio del secondo lancio, o anche dopo se subordinata alle condizioni atmosferiche.

Ordine di lancio — Per ciascuno dei lanci viene stabilita un'ora di apertura ed un'ora di chiusura, e durante questo intervallo di tempo i concorrenti possono presentarsi per il lancio a loro piacimento, senza un ordine prestabilito.

Qualora peraltro, per il particolare carattere della gara, o per l'elevato numero dei concorrenti, l'Ente organizzatore o la Direzione di gara ritenga necessario stabilire un ordine di lancio, ogni concorrente deve presentarsi e prendere la partenza entro un determinato termine di tempo dalla chiamata del Commissario di pista. In tale intervallo di tempo il concorrente ha il diritto di ripetere la prova eventualmente mancata.

Trascorso tale intervallo il concorrente che non abbia preso la partenza (o che non abbia ripetuto

la prova eventualmente mancata) passa in coda all'ordine di lancio, ed ha facoltà di prendere la partenza (o di ripetere la prova) al suo nuovo turno, purchè esso giunga prima dell'ora di chiusura del lancio cui si riferisce.

Classifiche — I tempi di ciascuna serie di voli sono cronometrati sino ad un massimo di tre minuti per tutti i modelli, ad eccezione degli Junior, per i quali il massimo è di due minuti.

I tempi ottenuti da ciascun concorrente nelle cinque (tre) serie di voli vengono sommati, ed il totale conta agli effetti della classifica finale.

In caso di ex-aequo fra primi classificati sarà necessario un sesto volo senza limitazione di cronometraggio per stabilire la precedenza fra di essi. Negli altri casi la precedenza sarà data in base all'ordine decrescente dei tempi minimi ottenuti.

La classifica per squadre è data dall'ordine decrescente delle somme dei punteggi ottenuti, nelle relative classifiche individuali, dai tre componenti — uno per categoria — meglio classificati di ogni squadra.

Hanno la precedenza nell'ordine di classifica le squadre che hanno ottenuto un punteggio in tutte le categorie; seguono poi quelle che mancano di punteggio in una categoria. Non vengono prese in considerazione quelle che non hanno ottenuto punteggio in due categorie; qualora due o più squadre classificate nello stesso numero di categorie si trovino a pari punti, l'ordine di precedenza fra le medesime sarà stabilito in base ai tempi totali di volo realizzati da tutti i componenti di ciascuna squadra.

Validità dei voli

Ogni concorrente deve di persona mettere in moto il motore e regolarlo, caricare la matassa elastica e far partire il modello (o trainarlo se trattasi di un veleggiatore). Sarà fatta eccezione per i concorrenti fisicamente minorati.

Falsa partenza — Si considera come non avvenuta la partenza:

a) quando il concorrente si mette in pista, chiede al cronometrista il via, e poi non riesce a

Regolamento tecnico delle prove di volo circolare

VELOCITÀ

Caratteristiche.

Gli apparecchi devono essere conformi alle definizioni e prescrizioni già date. Sono ammessi apparecchi a motore meccanico di cilindrata complessiva non superiore a 10 cc.

Vengono effettuate classifiche separate per le seguenti tre serie:

Serie I, con cilindrata motore fino a 2,5 cc. compresi.

Serie II, con cilindrata motore da 2,51 a 5 cc. compresi.

Serie III, con cilindrata motore da 5,01 a 10 cc. compresi.

Ogni concorrente può iscriverne non più di due modelli, con le stesse norme che regolano le gare di volo libero.

Svolgimento delle prove.

Distanza da percorrere — La distanza da percorrere deve essere di almeno un chilometro. Il raggio del cerchio di volo dovrà essere:

Per la serie I, metri 11,37 al minimo (14 giri)

Per la serie II metri 15,92 al minimo (10 giri)

Per la serie III metri 19,90 al minimo (8 giri)

La lunghezza del raggio è misurata dall'asse della maniglia di comando, nel caso di apparecchi tenuti con la mano, o dall'asse del pilone fino all'asse dell'elica o all'asse del reattore. Nel caso di due eliche o due reattori ad assi paralleli viene preso come riferimento l'asse di simmetria.

Prova di resistenza alla trazione — L'insieme del sistema di comando (maniglia, cavi e la squadretta all'interno del modello) deve essere sottoposto ad una prova di trazione uguale a venti volte il peso del modello. Tale prova sarà effettuata prima di ogni lancio con una bilancia a dinamometro.

Diametro dei cavi — Il diametro minimo dei cavi di comando è fissato in 0,25 mm. per la serie I, 0,30 mm. per la serie II, e 0,40 mm. per la serie III.

Falsa partenza — Viene considerata come falsa partenza, senza alcun effetto:

a) quando il concorrente entra in pista, ed il modello decolla e vola senza che il pilota metta la mano dentro la forcilla del pilone.

b) quando il concorrente entra in pista, ma il modello non decolla per una causa fortuita.

Prova nulla — Viene considerato come prova

nulla ogni tentativo durante il quale il concorrente mette il polso nella forcilla del pilone senza che il modello copra la base cronometrata di un chilometro.

Ogni concorrente ha diritto a due prove per ogni volo ufficiale.

Volo valido — Viene considerato come volo valido ogni prova in cui, dopo che il concorrente ha posto il polso nella forcilla del pilone, il modello copre la base cronometrata.

Ogni concorrente ha diritto a compiere tre voli validi.

Inizio del cronometraggio — Il cronometraggio ufficiale inizia quando il concorrente ha posto il polso nella forcilla, ed il modello, avendo percorso almeno un giro completo, passa nuovamente davanti al punto di riferimento situato all'esterno della pista, di fronte al box dei cronometristi.

Numero dei cronometristi — Il cronometraggio viene effettuato da due cronometristi muniti di contasecondi che diano almeno il decimo di secondo, o da un dispositivo approvato dall'Aero Club Nazionale.

I tempi sono validi quando fra i tempi rilevati dai due cronometristi non esista una differenza superiore a 2/10 di secondo. Il tempo ufficiale è la media dei due tempi registrati dai due cronometristi. Nel caso che la differenza tra i due tempi risulti superiore a 2/10 di secondo, il concorrente può chiedere, se lo desidera, che sia considerato valido il tempo più sfavorevole, oppure di ripetere il tentativo.

Classifica — Vale solamente la migliore velocità ottenuta nel corso dei tre voli. Tale velocità viene arrotondata alla cifra inferiore di chilometri orari. Nel caso di due concorrenti primi ex-aequo, si prende in considerazione il miglior totale di due voli.

Picchiata — Discesa verticale di circa cinque metri, con netti cambiamenti di direzione all'inizio ed alla fine della manovra. (Eccezionalmente viene permesso di fare a quota elevata i giri orizzontali fra le manovre di cabrata e picchiata)

K = 4

Passaggio sulla verticale — Dopo una salita verticale il modello passa sulla verticale del concorrente tagliando il cerchio di volo secondo un suo diametro e termina con una discesa verticale. Un passaggio sulla verticale viene considerato buono quando il modello esegue una cabrata ed una picchiata verticali, con dei cambiamenti di direzione netti a circa due metri dal suolo

K = 4

Loopings — (ruote all'esterno del cerchio) — La serie deve essere eseguita con cerchi di dimensioni uguali sullo stesso quarto di giro, ed i cavi non devono formare un angolo superiore a 60° con il suolo. I loopings vengono giudicati secondo la qualità del cerchio e la dolcezza di esecuzione. Se il cerchio non è perfetto, o se il modello compie ondulazioni o si appancia, viene a mancare la dolcezza di esecuzione

1° looping
K = 1
2° K = 2
3° K = 2
4° K = 3
5° K = 4

Loopings rovesci — (ruote all'interno del cerchio) — La stessa descrizione della figura precedente. I loopings rovesci possono iniziare partendo sia dal volo sul dorso che dal volo normale, a condizione che il cerchio sia eseguito completamente

1° looping
K = 1
2° K = 2
3° K = 3
4° K = 3
5° K = 4

Volo sul dorso — a) esecuzione di due giri completi nella direzione opposta a quella di decollo, con partenza e ritorno del modello in volo normale all'inizio ed alla fine della manovra. Il modello deve volare ad una altezza di circa due metri finché è in volo rovescio. Prima del raddrizzamento devono essere effettuati due giri completi. Un volo sul dorso viene considerato buono quando l'altezza non subisce variazioni maggiori di un metro

K = 4

b) **raddrizzamento** — Viene considerato buono quando i cavi non formano un angolo col suolo superiore a 45°, ed il modello non compie ondulazioni o si appancia

K = 4

Otto orizzontale — La figura deve essere eseguita entro mezzo giro, ed i cavi non devono formare un angolo superiore a 60° col suolo. I due cerchi dell'otto devono essere arrotondati regolarmente e della stessa dimensione. Al punto di incrocio il modello deve essere in posizione verticale. Le tre figure della serie devono essere della stessa dimensione ed eseguite nello stesso semicerchio

1° otto
K = 4
2° K = 6
3° K = 8

Otto verticale — I cavi non devono formare un angolo superiore a 90° col suolo. La figura può essere iniziata sia dall'uno che dall'altro dei cerchi dell'otto verticale, che devono essere arrotondati regolarmente e della stessa dimensione. Al punto di incrocio il modello deve essere in posizione orizzontale

1° otto
K = 4
2° K = 6
3° K = 8

Otto sulla verticale — Il centro della figura deve essere sulla perpendicolare del centro del cerchio di volo. I cavi non devono formare un angolo inferiore a 30° con il suolo. Alla sommità di ogni cerchio il modello si dirige nella medesima direzione. I due cerchi devono essere regolarmente arrotondati e della stessa dimensione

1° otto
K = 4
2° K = 6
3° K = 8

Atterraggio — Viene considerato buono quando il modello tocca il suolo senza rimbalzi, rulla e si ferma in posizione normale

K = 4

A C R O B A Z I A

Caratteristiche.

Gli apparecchi devono essere conformi alle definizioni e prescrizioni già date. Sono ammessi apparecchi a motore meccanico di cilindrata complessiva non superiore a 10 cc.

Carrello di decollo — Il carrello di decollo deve essere fissato in maniera permanente sul modello, per permettergli di decollare ed atterrare in maniera normale. Esso può essere ritratto durante il volo, ma deve riprendere la sua posizione iniziale prima dell'atterraggio.

Partecipazione — Ogni concorrente può iscriverne non più di due modelli, con le stesse norme che regolano le gare di volo libero.

Svolgimento delle prove.

Raggio — Il raggio del cerchio di volo dovrà essere compreso fra 15 e 20 metri.

Prova di resistenza alla trazione — L'insieme del sistema di comando (maniglia, cavi e la squadretta all'interno del modello) deve essere sottoposto ad una prova di trazione uguale a quindici volte il peso del modello. Tale prova sarà effettuata prima di ogni lancio con una bilancia a dinamometro.

Falsa partenza — Viene considerata come falsa partenza, senza alcun effetto, quando il concorrente entra in pista, ma il modello non decolla per una causa fortuita.

Prova nulla — Viene considerato come prova nulla ogni tentativo durante il quale:

a) il concorrente non abbia fatto partire il modello entro tre minuti dal suo ingresso in pista;

b) il modello voli per più di due minuti senza che il concorrente abbia segnalato l'inizio delle figure acrobatiche;

c) il modello non compia un giro completo dopo il decollo.

Ogni concorrente ha diritto a due prove per ogni volo ufficiale.

Volo valido — Viene considerato come volo valido ogni prova durante la quale il concorrente abbia segnalato l'inizio delle figure acrobatiche.

Ogni concorrente ha diritto a compiere tre voli validi.

Manovre e figure.

Esecuzione — Le figure acrobatiche devono essere eseguite nell'ordine segnato nel programma,

che deve essere presentato alla Giuria prima del lancio, segnalando le figure che non si intendono eseguire. Il concorrente che non esegua una figura annunciata viene penalizzato di 10 punti. Fra una figura e l'altra il concorrente può effettuare tanti giri in volo orizzontale quanti ne desidera, e ne deve compiere almeno due, segnalando l'inizio di ogni manovra con un movimento del braccio. Il concorrente non può tentare ogni figura più di una sola volta per volo. Egli deve svolgere il suo programma entro sei minuti, compresa la manovra di partenza.

Attribuzione del punteggio — Per ogni figura compiuta, da ogni giudice viene assegnato un punteggio variabile da 0 a 5. Tale punteggio viene poi moltiplicato per un coefficiente variabile secondo la difficoltà delle figura (vedasi lista seguente).

Classifica — Per ogni volo vengono addizionati i punteggi moltiplicati per i relativi coefficienti; per la classifica finale viene considerato il miglior punteggio totalizzato nei tre voli. In caso di due concorrenti primi ex-aequo, si prende in considerazione il miglior totale di due voli.

Giuria — E' composta di tre giudici, che devono rimanere invariati per tutti i concorrenti per la stessa serie di voli.

Elenco delle figure acrobatiche e relativi coefficienti

Coefficiente

Partenza — Decollo entro un minuto dall'inizio dell'avviamento del motore

K = 2

Decollo — Un decollo viene considerato buono quando è ben controllato, regolare, stabile e seguito da una salita progressiva

K = 2

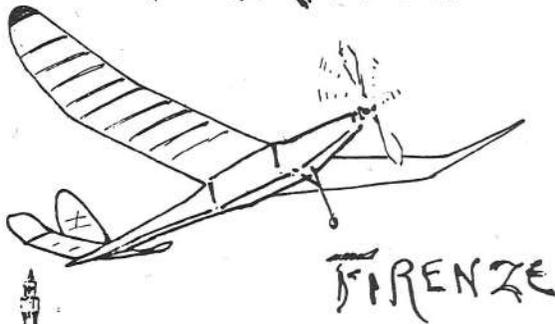
Volo orizzontale — Due giri all'altezza di circa due metri. L'altezza non deve avere variazioni superiori ad un metro

K = 3

Cabrata — Salita verticale di circa cinque metri, con netti cambiamenti di direzione all'inizio ed alla fine della manovra. Il passaggio sopra il centro del cerchio di volo annulla i punti

K = 4

9^a Coppa Arno



Vittoria di Reggio Emilia nella classica gara fiorentina

*VINCITORI DI CATEGORIA
PICCARDI, PRANDINI E VIDOSSICH*

La « Coppa Arno », la gara più antica e forse la più cara agli aeromodellisti, che ne ricordano le prime edizioni del 1946 e 47, affollate fino all'inverosimile di giovani e vecchi, ansiosi di scendere di nuovo sul campo di gara e di riprendere contatto con l'ambiente aeromodellistico, dopo il tremendo caos e lo sbandamento generale della guerra, è ormai giunta felicemente alla sua 9^a edizione, che si è svolta sul consueto aeroporto di Peretola i giorni 4 e 5 giugno, con ottime condizioni atmosferiche.

I concorrenti, giunti a Firenze nella mattinata del 4 giugno, sono stati accompagnati all'aeroporto con un pullman (uno solo è troppo poco per una gara come la Coppa Arno, che raccoglie sempre un forte numero di concorrenti, e gli inconvenienti si sono veduti ben presto; ma questo appunto non è rivolto ai nostri amici dell'Aero Club di Firenze, ma ai « pezzi grossi » della locale Scuola di Guerra Aerea, che, una volta dato il loro appoggio alla gara, potrebbero anche provvedere con una maggiore larghezza di vedute).

Prima di pranzo, nella nuova palazzina dell'Aero Club in costruzione sul campo (per ora vi sono solo i muri maestri), ha avuto luogo la punzonatura, che è continuata anche dopo pranzo.

Alle ore 16 ha avuto inizio il primo lancio contemporaneo per le tre categorie Senior, seguito alle 17,30 dal secondo lancio, che si è chiuso alle 19. Questo sistema dei lanci contemporanei non ci ha permesso di seguire a fondo lo svolgimento della gara, tanto più essendo impegnati come concorrenti. Comunque non possiamo a meno di dire che riteniamo tale sistema errato, e che, per quanto abbiamo sentito dire, questa opinione è condivisa da un gran numero di aeromodellisti. Infatti tutti i componenti delle varie squadre risultano impegnati contemporaneamente, e non possono prestarsi quell'aiuto reciproco che è indispensabile per poter compiere i lanci in piena efficienza; inoltre ogni aeromodellista può seguire sì e no i voli dei modelli della categoria in cui concorre, senza vedere assolutamente niente delle altre; e anche questa è una cosa dannosa, perchè le gare devono soprattutto servire al progresso, ed il progresso nasce soprattutto dall'osservazione dei modelli altrui, perchè l'esperienza personale è ben poca cosa di fronte al vastissimo campo in cui si e-

stende la tecnica aeromodellistica. Speriamo che gli amici fiorentini non ce ne vorranno per questo, che non vuol essere un appunto, ma semplicemente un consiglio, da mettere in pratica per i prossimi anni, se ne riconosceranno l'esattezza.

Ritornando alla cronaca, dopo il secondo lancio la categoria Veleggiatori vedeva in testa a pari merito Nironi e Manini, ambedue di Reggio Emilia, con 354 punti, seguiti dal romano Ricci con 344. Nella categoria Elastico Prandini, Fea, Pelegi, Cassi, Resemini e Leardi erano a pari merito con due pieni ciascuno, ma quest'ultimo era ormai fuori causa, avendo perso il modello e non avendo la riserva; seguivano a breve distanza Agostini ed il sottoscritto che, presente in gara per completare la squadra romana, ancora con i modelli vecchia formula riadattati alla meglio, si trovava in condizioni di inferiorità rispetto a modelli migliori, appositamente progettati secondo le nuove norme.

Nella categoria Motomodelli l'unico ad aver segnato due pieni era Vidossich, con il suo solito modello dalla lunghissima planata; seguivano Galotti e Gardenghi, mentre in netto ribasso era Bacchi, che aveva perso il modello in prova e lo aveva ritrovato danneggiato al di là di Firenze. Bergamaschi poi passeggiava per il campo con aria afflitta, avendo perso il modello al primo lancio.

Il giorno successivo i lanci si aprivano con un lieve ritardo sull'orario prestabilito. La categoria Veleggiatori vedeva la costante avanzata del milanese Piccardi, che, con tre pieni, riusciva a raggiungere il primo posto, seguito dal regolare Nironi, dal bravo Boscarol, da Varetto e da Manini. La gara di questa categoria ci ha però dimostrato che l'attuale formula di lancio con soli cinquanta metri di cavo rende i risultati molto dipendenti dalla fortuna, ed avvilisce il livello tecnico delle gare, in quanto a tale quota l'aria è assai turbolenta, con un continuo alternarsi di ascendenze e discendenze, per cui capita spesso di vedere modelli ottimi scendere a terra in un minuto o giù di lì. Sarebbe bene pertanto aumentare la lunghezza del cavo, tanto più che attualmente le possibilità medie di volo dei Veleggiatori risultano nettamente inferiori a quelle dei modelli di altre categorie, specie degli Elastico.

In quest'ultima categoria dalla rosa dei probabili vincitori (ormai negli Elastico basta fare un lancio non pieno per dover rinunciare alla vittoria) spariva nel terzo lancio Resemini, che aveva segnato 2'39". Invece Prandini, Fea, Pelegi e Cassi proseguivano a pari merito fino al quarto lancio. Solo il quinto vedeva l'ulteriore eliminazione di Pelegi e Cassi, che segnavano rispettivamente 2'52" e 2'45"; mentre Prandini e Fea si preparavano a fare il sesto lancio per lo spareggio.

Nei Motomodelli notevole affermazione di Vidossich, che segnava quattro pieni ed un 1'40"; seguivano nell'ordine Gardenghi, Galotti, il sorprendente Spadolini, Baracchi, Piccini, Podda, il vincitore della « Rossi », ed altri.

I lanci dei modelli Junior hanno visto l'affermazione di Mescoli, di Reggio Emilia, nella categoria Veleggiatori, e di Davini e Piazzoli, ambedue del C.S.I. Milano, rispettivamente negli Elastico e Motomodelli.

Chiusi i lanci rimaneva da fare lo spareggio fra Fea e Prandini, per il primo posto della categoria Elastico. Poichè era ancora abbastanza presto, ed era evidente la presenza di notevoli termiche, i due concorrenti non hanno voluto rischiare di perdere i modelli, e, di comune accordo, hanno messo due micce di uguale lunghezza, tagliate dallo stesso pezzo, tarate sugli otto minuti. Ambedue i modelli sono partiti benissimo e saliti ottimamente; quello di Prandini, che usa una matassa di 17 fili 1x6, ha raggiunto una quota leggermente superiore, forse anche perchè Fea aveva una matassa non nuova. Ambedue sono entrati in termica, ma nel modello di Fea l'antitermica è scattato più di un minuto prima di quello di Prandini, che così ha conquistato la vittoria con 8'52" contro 7'31". Probabilmente la miccia non era omogenea come composizione o come imbevimento di salnitro, per cui a Fea ne è capitato un pezzo di combustione più rapida; comunque ambedue i modelli erano dei veri fuori classe, a riconoscimento generale.

Esaurita così la cronaca passiamo a dare alcune righe di commento tecnico. I risultati generali sono stati abbastanza buoni; nella categoria Elastico possiamo senz'altro dire buonissimi, in quanto oltre ai primi due classificati molti altri modelli, ed in particolar modo quello di Pelegi, erano veramente in gamba; anche nella categoria Veleggiatori vi erano molti buoni modelli, ma, come abbiamo già detto, le gare con cinquanta metri di cavo dicono assai poco dal punto di vista tecnico. Un po' in ribasso invece i Motomodelli, come pure gli Juniores, pochi dei quali erano preparati ad affrontare una gara; ma nel loro caso si possono concedere molte scusanti, data l'inesperienza.

L'organizzazione della gara si può senz'altro giudicare complessivamente buona, tranne l'unico neo dei mezzi di trasporto, cui abbiamo già accennato, e comunque non imputabile all'Aero Club di Firenze.

Durante l'intervallo fra i lanci, prima del pranzo del giorno 5, i concorrenti sono stati portati a fare una breve gita turistica in pullman negli incantevoli dintorni di Firenze, a Piazzale Michelangelo ed a Fiesole; ma molti vi hanno rinunciato per continuare a provare i modelli, oppure per riposarsi, oppure infine per giocare a bocce.

La gara si è conclusa con la premiazione, svoltasi in clima di allegria generale e piena cordialità nella sede dell'Aero Club di Firenze in piazza Antinori, dove i Reggio Emiliani, vincitori nella classifica a squadre, si sono riportati via la Coppa Arno, che avevano appena restituito il giorno prima, dopo la vittoria dell'anno scorso. Seconda è risultata la squadra di Monfalcone, seguita dal C.A.M. Milano e da Roma.

LORIS KANNEWORFF

La squadra italiana ai Campionati del Mondo di volo libero, che si svolgeranno a Magonza, in Germania, dal 3 al 5 settembre p. v., è stata così formata: cat. Veleggiatori - Nironi di Reggio Emilia; Giusti, di Pisa; Boscarol, di Monfalcone; Varetto, di Torino. Cat. Elastico - Prandini e Pietralunga, di Reggio Emilia; Fea, di Torino; Scardicchio, di Bari. Cat. Motomodelli - Vidossich e Bergamaschi, di Milano; Bacchi, di Reggio Emilia; Podda, di Genova.

Purtroppo però Bacchi e Bergamaschi sono vincolati da obblighi militari. Pertanto, nel caso che non sia possibile far avere loro il permesso per la partecipazione alle gare, verranno sostituiti con Gardenghi, di Ferrara, e Baracchi, di Reggio Emilia.

A tutti questi bravi ragazzi, che certamente si impegneranno con tutte le loro forze per tenere alto il prestigio dell'aeromodellismo italiano, porgiamo i migliori auguri di « Modellismo ».



Presentiamo i due grandi competitori: nella pagina di fronte Prandini, sopra Fea, mentre si preparano all'emozionante lancio di spareggio.

CATEGORIA VELEGGIATORI SENIOR

	punti
1° Piccardi P. Milano CAM	830
2° Nironi P. Reggio E	819
3° Boscarol C. Monfalcone	788
4° Varetto C. Torino AGO	734
5° Manini A. Reggio E.	705
6° Broggi L. Milano CSI	661
7° Giusti E. Livorno	646
8° Macera S. Livorno	620
9° Ricci L. Roma	585
10° Morandi G. Modena	581
11° Federici G. Roma	571
12° Rampinelli R. Milano CSI	565
13° Paganelli W. Forlì	556
14° Andreani R. Roma	554
15° Morigi B. Ravenna	552
16° Lensi V. Firenze GAF	551
17° Bocciardi L. Arezzo	519
18° Simeoni A. Monfalcone	514
19° Cerfoglio D. Vercelli	511
20° Buglioni G. Torino FIAT	505
Modelli iscritti n. 44.	

CATEGORIA ELASTICO SENIOR

	punti
1° Prandini D. Reggio E.	900
2° Fea G. Torino FIAT	900
3° Pelegi G. Genova	892
4° Agostini A. Apuano	888
5° Cassi G. Firenze	885
6° Resemini S. Genova	879
7° Piccini F. Monfalcone	853
8° Vayr A. Torino FIAT	844
9° Kanneworff L. Roma	840
10° Di Pietro I. Roma	819
11° Pietralunga I. Reggio E.	815
12° Volandri C. Livorno	765
13° Noceti G. Perugia	741
14° Federici G. Roma	740
15° Negri V. Bologna	726
16° Giusti E. Livorno	720
17° Licen A. Monfalcone	715
18° Tedeschi E. Modena	703
19° Chinchella B. Trieste	696
20° Gastaldo G. Torino	689
Modelli iscritti n. 37	

Lo spareggio per il 1° posto ha dato i seguenti risultati:

- 1° Prandini Dante Reggio E. minuti 8 e 52"
- 2° Fea Guido Torino FIAT minuti 7 e 31"



CATEGORIA MOTOMODELLI SENIOR

	punti
1° Vidossich G. Milano CAM	820
2° Gardenghi A. Ferrara	772
3° Galotti S. Forlì	761
4° Spadolini C. Perugia	714
5° Baracchi G. Reggio E.	700
6° Piccini F. Monfalcone	633
7° Podda A. Genova	577
8° Vittori P. Roma	565
9° Bacchi R. Reggio E.	529
10° Pecorari V. Monfalcone	521
11° Cattaneo S. Torino FIAT	471
12° Grosso O. Torino FIAT	462
13° Vinci P. Apuano	447
14° Cavaterra O. Roma	417
15° Benassai R. Pistoia ASAP	311
16° Taddei G. Firenze GAE	301
17° Castellani A. Cremona	244
18° Ghibaudi B. Torino FIAT	191
19° Bergamaschi Milano CSI	180
20° Desii F. Pistoia ASAP	177
Modelli iscritti n. 41	

CATEGORIA VELEGGIATORI JUNIOR

	punti
1° Mescoli E. Reggio E.	360
2° Moiraghi G. Milano CSI	269
3° Poli Lener G. Roma	268
4° Podda F. Genova	265
5° Pettazzoni L. Bologna	243
6° Ugolini M. Forlì	238
7° Tiberio A. Monfalcone	221
ex equo	
7° Paviotti B. Monfalcone	221
9° Miazzi F. Milano CSI	217
10° Gulotta A. Roma	215
11° Gianni C. Firenze GAF	207
12° Fabbri G. Roma	206
13° Davini G. Milano CSI	196
14° Gargani P. Firenze GAF	195
15° Correnti A. Firenze GAF	191
Modelli iscritti n. 32	

CATEGORIA ELASTICO JUNIOR

	punti
1° Davini G. Milano CSI	290
2° Giubilei F. Genova	283
3° Morselli C. Modena	270
4° Monti F. Bologna	237
5° Pontiglio A. Torino FIAT	222
6° Perrone S. Reggio E.	172
7° Amorosi G. Milano CSI	145
8° Mantovani G. Modena	106
9° Zavalloni G. Forlì	76
10° Bernardini A. Roma	68
Modelli iscritti n. 14	

CATEGORIA MOTOMODELLI JUNIOR

	punti
1° Piazzoli C. Milano CSI	313
2° Martegani C. Varese	264

3° Cioni P. Bologna	254
4° Damasio E. Genova	250
5° Guglieri G. Milano CSI	232
6° Godi F. Firenze GAF	225
7° Budini Gattai Arezzo	202
8° Piccoli R. Bologna	150
9° Monti F. Bologna	109
10° Comanducci A. Arezzo	99
Modelli iscritti n. 14	

CLASSIFICA SQUADRE SENIOR

	punti
1° Reggio Emilia	2419
2° Monfalcone	2278
3° Milano CAM	2010
4° Roma	1976
5° Perugia	1921
6° Torino AGO	1885
7° Torino FIAT	1877
8° Genova	1838
9° Apuano	1802
10° Forlì	1792
11° Livorno	1445
12° Ferrara	1338
13° Firenze GAE	1100
14° Bologna	1066
15° Pistoia	896

CLASSIFICA SQUADRE JUNIOR

	punti
1° Genova	789
2° Bologna	734
3° Milano CSI	675
4° Reggio Emilia	630
5° Milano CSI (squadra B)	484
6° Roma	377
7° Arezzo	268



In alto a sinistra: Ghibaudi, abbandonato temporaneamente il giornalismo, si è presentato in gara con questo bel motomodello; ma, dopo aver sperimentato la durezza del terreno di Firenze, è ritornato alla fida macchina fotografica. A destra: i livornesi Ballarini e Macera, quest'ultimo col veleggiatore di Volandri. Sopra: il romano Bernardini presenta il suo bell'elastico junior, che non ha avuto fortuna. Però si è rifatto vincendo la Coppa Tevere.

LA «COPPA TEVERE»

DEFINITIVAMENTE AGGIUDICATA ALL'AERO CLUB DI ROMA



Nei giorni 27-28-29 giugno sull'aeroporto di Viterbo si è svolta, come annunciato, la quinta edizione della « Coppa Tevere », che ha ottenuto un brillante successo tecnico ed organizzativo, anche se purtroppo la partecipazione è stata piuttosto scarsa.

A riguardo è bene precisare che la « Coppa Tevere » era stata dapprima iscritta in calendario per i giorni 24 e 25 aprile; successivamente fu deciso di spostarla, dato che in tale data doveva aver luogo la « Coppa Capriolo », che, essendo alla sua prima edizione, sarebbe rimasta soffocata. Quale data si scelse quella dei giorni 27-28-29 giugno, pur sapendo che in quel periodo molti aeromodellisti sarebbero stati impegnati con gli esami, in quanto vi fu una mezza promessa verbale, da parte degli organi responsabili, che a tale data la gara avrebbe potuto essere ritenuta valida quale selezione per i Campionati del Mondo, il che avrebbe senza dubbio incrementato la partecipazione dei migliori aeromodellisti, direttamente interessati in materia.

Purtroppo poi la mezza promessa venne revocata, quando ormai la data di svolgimento era fissata in un periodo che, senza l'incentivo della selezione, non poteva che risultare infelice. Per di più vi è stato un ritardo nell'effettuazione della « Coppa Rossi » e della « Coppa Arno » (questi spostamenti di date dovrebbero essere proibiti dall'Aero Club d'Italia, se non per gravissime ragioni, perchè danneggiano le manifestazioni consimili), che ha portato le tre gare troppo a ridosso; cosicchè per la « Coppa Tevere » molti aeromodellisti si sono trovati senza modelli (persi o scassati) o senza soldi. Ne è risultata una partecipazione complessiva di circa ottanta modelli; indubbiamente assai pochi per una gara che aveva tutte le premesse per la migliore riuscita.

Infatti l'organizzazione, ad universale riconoscimento dei concorrenti, è stata assai buona; non diciamo perfetta perchè si sa che al mondo la perfezione non esiste, e qualche piccola cosa sfugge sempre; ma buona al 99 per cento, come la ha giudicata un nostro amico concorrente. I concorrenti sono stati ricevuti alla stazione di Viterbo da appositi incaricati, ed accompagnati con un pullman dell'Aeronautica all'aeroporto, dove era predisposto l'alloggio gratuito, sul campo stesso di gara, con possibilità di provare i modelli a qualsiasi ora. La visione del campo stesso, spaziosissimo, come forse nessun altro in Italia, e con dintorni facilmente praticabili, ha allargato il cuore dei concorrenti; infatti malgrado il vento sia stato presente in buona misura du-

rante le gare, nessun modello è andato definitivamente perduto, e ciò grazie anche al buon servizio recuperi disbrigato da due campagnole, gentilmente messe a disposizione dal Comando dell'Aeroporto.

I pasti sono stati consumati presso la locale mensa sottufficiali, ai prezzi d'uso, per cui le spese di soggiorno dei concorrenti sono state ridotte al minimo. La punzonatura è stata effettuata con ordine e accuratezza, e così è proceduta tutta la gara, anche se le condizioni atmosferiche hanno reso necessario uno spostamento di orario, come specificheremo nel corso della cronaca.

Anche il montepremi era alquanto vistoso, essendo costituito da centotrentunmila lire in contanti, un radiocomando offerto dalla Ditta « T.P.M. », quattro motori offerti dalla « Micromeccanica Saturno », un reattore « Sonajet » offerto dall'« Avio-minima », scatole di montaggio e buoni materiale e sconto delle Ditte « Cigiitalia » e « Avio-minima », materiale vario della Ditta « Aeromodelli », abbonamenti a « Modellismo » e ad « Ali », lattine di miscela Shell, etc.

Insomma tutti gli aeromodellisti che sono intervenuti alla gara ne sono rimasti assai soddisfatti, e certo gli assenti la rimpiangeranno, tanto più che questa edizione della « Coppa Tevere » ne ha segnato la conclusione, essendo stata la Coppa vinta dall'Aero Club di Roma per la terza volta, e quindi aggiudicata definitivamente. Comunque il prossimo anno verrà istituita una nuova Coppa, che sarà probabilmente intitolata a Giorgio Bacchelli, ben noto ai « vecchi », che tanto fece per l'aeromodellismo italiano nell'anteguerra, e che trovò gloriosa morte nella campagna del Don. Siamo sicuri che tutti gli aeromodellisti saranno presenti alla prima edizione di questa nuova gara, che sarà probabilmente tenuta all'inizio della stagione sportiva 1956, e che risulterà indubbiamente migliore di questa « V Coppa Tevere », in quanto si gioverà della esperienza organizzativa acquisita sul posto, veramente ideale per lo svolgimento di gare aeromodellistiche, tanto più che a Roma attualmente non esistono altri campi adatti.

Inoltre è probabile che anche il « Concorso Nazionale 1955 » venga disputato sull'aeroporto di Viterbo, e riteniamo che, se tale assegnazione verrà confermata, i concorrenti non avranno da lamentarsene.

Ma veniamo ora alla cronaca. Domenica 26 tutta la giornata è stata dedicata alla ricezione dei concorrenti, alla loro sistemazione ed alla punzonatura dei modelli veleggiatori, e di buona parte degli elastico e motomodelli. Tutti i servizi logisti-

ci hanno funzionato alla perfezione (merito del bravissimo ed instancabile Carosi), con grande soddisfazione dei concorrenti.

Il giorno successivo dalle 6 alle 11 si sono svolti i primi tre lanci dei modelli veleggiatori. Alla fine risultava in testa l'ingegner Andreani, di Roma, che dopo un cattivo inizio, con un lancio di soli 1'19", si era ripreso in bellezza con due pieni. Alle sue spalle incalzavano minacciosi Senia, Zulberti, Ranocchia, Varetto e Lensi. I romani Cavaterra e Federici erano in netto ribasso.

Dalle 11 alle 16,30 intervallo, predisposto dagli organizzatori, che ben conoscendo le condizioni meteorologiche locali, sapevano che nelle ore meridiane il vento è signore assoluto del campo. Comunque non si è perso tempo: dopo il pranzo è stata continuata la punzonatura degli elastico e motomodelli, terminata infine in serata.

Alla ripresa dei lanci, continuava la progressiva affermazione di Andreani, che finiva netto vincitore, a notevole distanza dai suoi inseguitori. Secondo risultava Senia, con un bel modello a tubo, dopo aver rischiato di perderlo al quarto lancio. Terzo Zulberti, che presentava un buon modello costruito su progetto di Macera (infatti i loro due modelli erano identici); quarto Ranocchia, quinto Varetto, e così via. L'ottimo modello di Varetto, che ha sempre colto brillanti affermazioni in tutte le gare cui ha partecipato, è stato handicappato dalla mancata presenza del proprietario, e ciò senza alcuna colpa di Fea, lanciatore per procura, ma per un dato di fatto inevitabile. Notevole il veleggiatore di Lensi, sia per la sua perfetta costruzione, sia per la sua straordinaria capacità di alternare ottimi lanci con magnifiche viti, utilissime a metterne in risalto la veramente invidiabile robustezza.

I lanci dei modelli junior, svoltisi contemporaneamente a quelli dei senior, e terminati nella mattinata, avevano visto la vittoria di Fiorletta, di Latina, con netto distacco sui suoi concorrenti, in generale risultati piuttosto impreparati.

Il giorno successivo la gara dei modelli ad elastico e motomodelli è dovuta iniziare con quasi due ore di ritardo sull'orario prestabilito, a causa di una fitta nebbia che gravava sul campo. I lanci sono stati effettuati alternati per le due categorie, e contemporaneamente per i senior e gli junior. Nella mattinata sono stati effettuati solo due lanci, anzichè tre, a causa del ritardo nell'orario di inizio. Le partenze avvenivano da due magnifiche piste rialzate da terra, delle dimensioni regolamentari F.A.I. di metri 6x2, fatte fare appositamente dall'Aero Club di Roma.

Alla fine del secondo lancio erano in testa Scardicchio, Alinari e Fea, con due pieni ciascuno; quest'ultimo però aveva perso il modello migliore, che ha ritrovato solo a gara terminata. Il sottoscritto aveva compiuto un primo lancio giallo: spaccata la matassa al primo modello, era entrato in funzione il riserva, naturalmente con carica ridotta, senonchè al decollo si era impigliato in alcuni fili d'erba; preso e rilanciato immediatamente, data la mancanza di tempo per scaricare e ricaricare, con carica ormai ridottissima, ne era risultato un 2'24", con relativa esclusione dalla lotta per i primi posti. Notevole il modello di Noceti per i suoi bellissimi voli fuori gara, e le modeste prove ufficiali. Il napoletano Rosetti, dopo un primo lancio pieno, spaccava la matassa e metteva fuori uso il modello.

Nei Motomodelli era facile notare poca preparazione da parte di quasi tutti i concorrenti; l'unico che, una volta tanto, si dimostrava a posto era Cavaterra, il quale si poneva subito al comando della classifica, e finalmente aveva la soddisfazione di portare alla vittoria, e con distacco nettissimo, il suo « cimiero ». Molto ammirati i decolli di Grifoni (peccato che ogni tanto perdesse qualche lancio, per via di quei maledetti fili d'erba), come pure la pronta partenza del G 20 di Libertino, con la cordicella tipo fuoribordo.

La sera ha avuto luogo il terzo lancio di ambedue le categorie. Negli Elastico ancora pieni di Scardicchio e Alinari, mentre Fea, col modello di riserva, si ferma a 2'58". Ammiratissima la fulminea impiantata di Gialanella, con relativo sbriciolamento del primo modello; il riserva però si dimostra all'altezza della situazione segnando un pieno, imitato da Di Pietro, Noceti e dal sottoscritto, col reintegrato primo modello.

Nei Motomodelli continua la fuga di Cavaterra, vanamente inseguito da Cattaneo e Grifoni. In serata sono terminate le gare dei modelli junior, con le rispettive vittorie del modello di Bernardini, lanciato per procura da Zuanelli, negli Elastico, e del fiorentino Petrucci nei Motomodelli.

La mattinata successiva per tempo si inizia il quarto lancio degli Elastico e Motomodelli, che si svolge contemporaneo, immediatamente seguito dal quinto, per recuperare tempo, dato che si deve ancora effettuare la gara dei Radiocomandi.

Negli Elastico Scardicchio e Alinari continuano a collezionare pieni, rinviando la decisione allo spareggio. Fea rimane al terzo posto, seguito da Gialanella, Federici e Di Pietro, mentre il sottoscritto, dopo tre pieni consecutivi, riprecipita al settimo posto, a causa di un quinto lancio disgraziato, per via di un'elica riaggiustata che si rompe in volo (per fortuna la pala non si è staccata completamente, ma è rimasta penzoloni, cosicché il lancio è rimasto valido, anche se di soli 1'55", ma sempre meglio di 0). Il lancio di spareggio, effettuato immediatamente dopo la chiusura della gara, è capitato in un momento poco favorevole, ed i due modelli, lanciati quasi contemporaneamente, hanno altalenato un po' fra ascendenze e discendenze, venendo a terra abbastanza rapidamente. I tempi segnati sono stati di 3'08" per Scardicchio e di 2'45" per Alinari, il cui modello, dotato di scarica più lunga e minore quota, è stato più facile preda delle discendenze. La vittoria è stata così conquistata dal barese Scardicchio, che, anche se alcuni suoi avversari sono stati eliminati dalla sfortuna, ha comunque dimostrato di saperci veramente fare.

Nei Motomodelli gli ultimi due lanci non hanno apportato alcuna variazione in classifica.

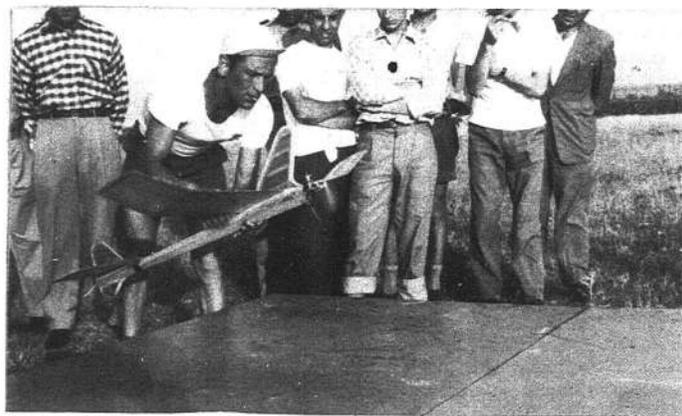
Nei Radiocomandi, su sei modelli iscritti, solo due sono riusciti a classificarsi: il tre comandi (naturalmente rosso) di Pelegi, che pur non facendo un gran ché a causa del vento che ne disturbava le manovre, è stato classificato primo con 320 punti, ed il veleggiatore del romano Marchetti, di cui il pilota Mazzolini ha saputo ben sfruttare le naturalmente modeste possibilità, disegnando eleganti virate, una buona vite ed un ottimo atterraggio, riuscendo a totalizzare 202 punti. Tutti gli altri non hanno lasciato che un senso di sconforto; scusabile il magnifico modello di Mazzolini-Cassinis, che pochi giorni prima, in un volo di prova, si era quasi autodistrutto, a causa dello sfilamento di un montante alare, dopo aver dimostrato ottime qualità; ricostruito affrettatamente, si è dimostrato molto mal centrato, e, dopo aver compiuto un looping in pochi metri (potenza del G 24!) ha finito per impiantarsi definitivamente. Ambrogetti e Manzoni avevano delle radio funzionanti, ma modelli assolutamente inadatti allo scopo, che non riuscivano nemmeno a fare

un po' di quota. Quanto a Oliva, non si riesce a capire perchè quando porta il suo bel modello in gara, la radio non funziona mai; eppure l'impianto di altoparlanti che ha installato sul campo funzionava alla perfezione!

Così è finita la quinta ed ultima Coppa Tevere, essendo essa stata aggiudicata definitivamente all'Aero Club di Roma. Dopo il pranzo è stata effettuata la premiazione, seguita da un rinfresco (ordinato ed esente dalle solite scene selvaggio che si verificano dopo tutte le premiazioni). I premi sono stati consegnati dal Generale Pantanelli, Presidente dell'Aero Club di Roma, mentre il Colonnello Nannini, Vicepresidente dell'Aero Club, e Presidente della Giuria della gara, ha rivolto parole di saluto agli aeromodellisti, di contenuto elevato, anche se alcuni concetti espressi siano stati un po' sgraditi agli aeromodellisti; si tratta dei soliti aeromodellistici, utili soltanto come primo passo verso il volo a vela e l'aviazione. Comunque ormai ci abbiamo fatto l'abitudine a sentire questi discorsi, e dato che vengono da coloro da cui dobbiamo in un certo senso dipendere per la nostra attività, lasciamo che ci entrino da un orecchio e ci escano dall'altro, senza dar loro troppo rilievo.

Chiediamo queste righe esprimendo il ringraziamento dell'Aero Club di Roma a tutti coloro che hanno contribuito al buon successo della manifestazione: dalle varie Ditte che hanno offerto i premi, al Colonnello Bini, comandante dell'Aeroporto, ed al maggiore Cimicchi, il simpatico e ben noto Asso dell'Aviazione italiana, che si sono prodigati, mettendo a disposizione tutte le loro risorse per il perfetto funzionamento dei servizi. Una nota di merito anche ai bravi viterbesi Cagionati, Oliva e Carosi, oltre ai loro coadiutori, tutti in gamba, che hanno predisposto alla perfezione tutti i servizi sul campo; all'alacre Toseroni, Direttore di Gara e fulcro dell'organizzazione, e, perchè no, anche al sottoscritto che ha prestato la sua opera, dividendosi con gli impegni di concorrente. Un ringraziamento anche al Ministero della Difesa-Aeronautica, che ha messo a disposizione il bel documentario a colori sull'aeromodellismo, che è stato presentato agli aeromodellisti nel cinema dell'aeroporto, riscuotendo grande successo.

LORIS KANNEWORFF



A sinistra: la squadra FIAT al lavoro, Fea carica, ma il lancio si concluderà con la perdita del modello, ed il Guido nazionale si giocherà la gara. A destra: è in pista Cavaterra, e finalmente il bravo Omero riuscirà a portare alla vittoria il suo « cimiero ».

AI MARGINI DELLA GARA

Quando giungemmo a Viterbo, la sera di domenica 26 giugno, una cosa soprattutto colpì la nostra attenzione: l'aria di cordialità e di amicizia che spirava tra tutti, concorrenti o accompagnatori, amici di vecchia data o gente conosciuta da poco.

Questa cordialità doveva persistere per tutta la gara: essa è forse la nota più lieta della «Coppa Tevere 1955», il motivo per cui vale la pena organizzare gare, faticare, lavorare, anche se tutto non va per il giusto verso; per essa i baresi hanno potuto sopportare per una notte intera le chiassate dei romani nella loro camerata, con essa ci si è aiutati sul campo e... fuori, quando si è trattato di organizzare recuperi e ritrovare modelli di gente che forse neppure si conosceva; a causa di questa cordialità dunque i tre giorni di Viterbo sono stati per tutti veramente del più ampio riposo spirituale.

I viterbesi sono veramente bravi; vogliamo ricordare soprattutto quelli che hanno lavorato all'oscuro, con abnegazione, come Costantini, Battisti e altri, nonché Carosi, che si è addossato buona parte dell'organizzazione.

Qualcuno ci ha raccontato che il viterbese Senia, secondo classificato nei veleggiatori, avrebbe litigato con la moglie pur di riuscire a vincere questa gara; un'altra farfallina maliziosa ci ha riferito che un romano, di cui ora ci sfugge il nome, ha provveduto a cospargere abbondantemente di collante le ascelle di un compagno di camerata profondamente immerso nel sonno; un altro romano, Federico Federico per la cronaca, ha cercato di «ingrippare», lanciando un motomodello non suo, con successiva inevitabile squalifica; eb-

bene, queste sono le cose che non bisogna fare, per non rovinare gare anche meno belle di questa.

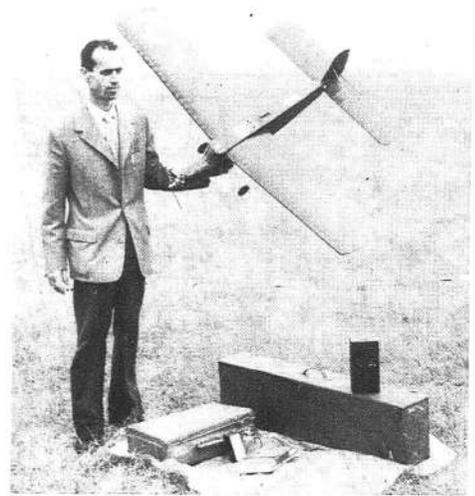
Di brutto c'è stato ancora un motomodello che, dopo aver pelato la giuria, si è infilato sul bancone del bar installato sul campo: cinque bicchieri e tre bottiglie di birra da pagare.

La cosa che più ci ha fatto meditare? Le parole del Colonnello Nannini durante la premiazione.

I concetti da lui esposti, e che noi non possiamo condividere, sono questi: l'aeromodellismo viene considerato come un bel gioco scientifico; esso serve a preparare i giovani allo studio delle leggi del volo per un loro futuro passo in avanti verso il volo a vela o il pilotaggio aereo; l'aeromodellismo è pur sempre una parte dell'aviazione, e per mezzo di esso viene diffusa l'idea aeronautica; infine l'aeromodellismo è il mezzo per educare, non il fine di una educazione.

Amici aeromodellisti: chi scrive è pienamente convinto che l'unica idea, che ci lega e ci fa ritrovare insieme sui campi di gare, sia il considerare l'aeromodellismo fine a se stesso. Noi ci siamo educati nell'aeromodellismo perché esso costituisce quasi uno scopo nella nostra vita. Se dispietiamo una gara è per essa che abbiamo fatto dei sacrifici; essa non è, come ci vogliono far credere, un primo gradino; se abbiamo studiato le leggi del volo è perché esse ci sono necessarie, sono un presupposto della nostra attività, e non l'inverso.

Quanto all'idea aeronautica, diffondiamola, perché giova anche all'aeromodellismo.



Il bravo Pelegi, vincitore della gara di radiocomando.

Per quel che riguarda l'organizzazione, ottima e meravigliosa sotto tutti gli aspetti, vorremmo porre alla giuria e al comitato organizzatore una sola domanda: se, invece di ottanta, i concorrenti fossero stati centocinquanta o duecento?

Alla fine ce ne siamo tornati a casa; chi aveva impiantato (ma di impiantate come si deve ce n'è stata una sola, negli elastici, di un tale qui innominabile) ha cercato di dimenticare il modello scassato e la brutta figura; chi aveva rotto la matassa, specie se al primo lancio, ha cercato di dimenticare una gara nata male; chi ha preso le discendenze ha emesso le solite maledizioni; chi con la bustarella premio e chi senza, con il cuore gonfio e pieni di sonno, abbiamo lasciato Viterbo e il suo aeroporto, mentre ai margini del campo i torinesi del gruppo FIAT continuavano a smontare la loro tenda.

MARIO GIALANELLA

Ecco le classifiche:

VELEGGIATORI SENIOR

1° Andreani Roberto	A.G.A. Roma	751
2° Senia Massimo	C.C.A. Viterbo	678
3° Zuberli Luciano	A.C. Livorno	677
4° Ranocchia Enzo	A.C. Roma	605
5° Varetto Carlo	FIAT Torino	597
6° Cavaterra Omero	A.C. Roma	552
7° Macera Silvano	A.C. Livorno	535
8° Lensi Valdemaro	A.C. Firenze	532
9° Aponte Livio	A.C. Napoli	510
10° Federici Giovanni	A.G.A. Roma	493

ELASTICO SENIOR

1° Scardicchio Vincenzo	A.C. Bari	900 (3'08")
2° Alinari Alessandro	A.C. Firenze	900 (2'45")
3° Fea Guido	FIAT Torino	871
4° Gialanella Mario	A.G.A. Roma	814
5° Federici Giovanni	A.G.A. Roma	807
6° Di Pietro Igino	A.C. Roma	802
7° Kannevorff Loris	A.C. Roma	799
8° Noceti Giuseppe	A.C. Perugia	762
9° Rosetti Augusto	A.C. Napoli	607
10° Vayr Angelo	FIAT Torino	419

MOTOMODELLI SENIOR

1° Cavaterra Omero	A.C. Roma	707
2° Cattaneo Sergio	FIAT Torino	588
3° Grifoni Franco	A.C. Firenze	503
4° Libertino Eugenio	A.C. Salerno	415
5° Grosso Ottorino	FIAT Torino	411
6° De Giorgi Fernando	A.C. Bari	394
7° Di Pietro Igino	A.C. Roma	274
8° Vittori Paolo	A.G.A. Roma	200
9° Wessely Giancarlo	A.C. Roma	36

VELEGGIATORI JUNIOR

1° Fiorletta Enzo	A.C. Latina	325
2° D'Angelo Guido	C.C.A. Viterbo	247
3° Francia Giuseppe	C.C.A. Viterbo	245
4° Fabbri Giorgio	A.C. Roma	228
5° Toto Brocchi Mario	A.C. Roma	219
6° Giubilei Ferruccio	A.C. Genova	213
7° Poli Lener Giorgio	A.C. Roma	211
8° Ciociola Amerigo	A.C. Napoli	210
9° Gulotta Aldo	A.C. Roma	202
10° Correnti Antonio	A.C. Firenze	197

ELASTICO JUNIOR

1° Bernardini Aris	A.C. Roma	306
2° De Marchi Carlo	A.C. Roma	278
3° Calvello Federico	A.C. Napoli	138
4° Giubilei Ferruccio	A.C. Genova	95
5° Di Matteo Mario	A.C. Napoli	85

MOTOMODELLI JUNIOR

1° Petrucci Enrico	A.C. Firenze	258
2° Fusco Bartolo	A.C. Napoli	228
3° Damasio Enrico	A.C. Genova	170
4° Cacciani Sergio	A.C. Roma	153
5° Gazzarini Vittorio	A.C. Firenze	137
6° Godi Franco	A.C. Firenze	123
7° Fabbri Giorgio	A.C. Roma	120
8° Forte Silvano	A.C. Latina	99

SQUADRE SENIOR

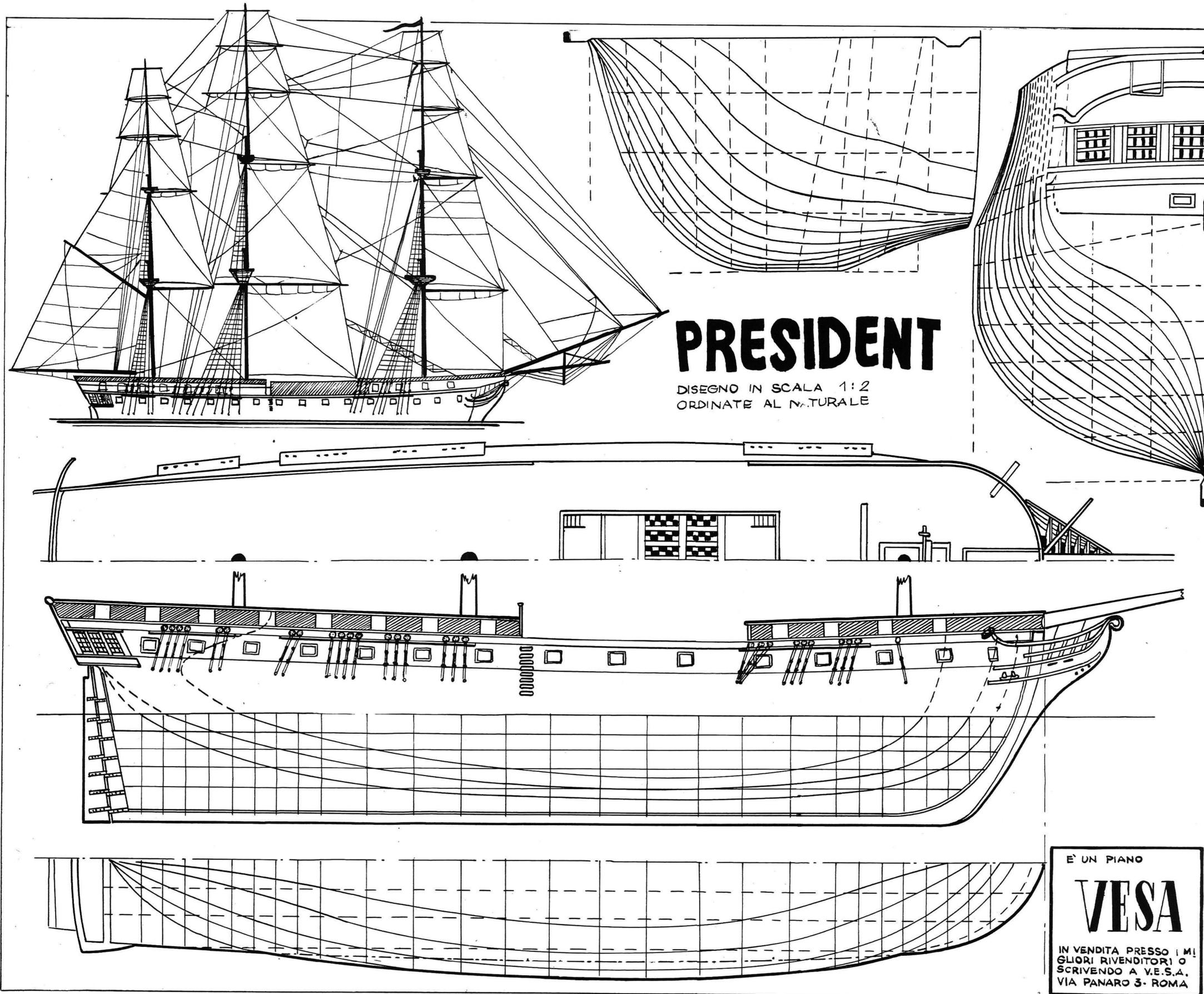
1° A.C. Roma	p. 2114
2° FIAT Torino	p. 2056
3° A.C. Firenze	p. 1935
4° A.C. Bari	p. 1772
5° A.G.A. Roma	p. 1765
6° A.C. Napoli	p. 1532

SQUADRE JUNIOR

1° A.C. Roma	p. 687
RADIOCOMANDI	
1° Pelegi Giulio A.C. Genova	p. 320
2° Marchetti-Mazzolini A.C. Roma	p. 202

UN BEL MODELLO STATICO

LA FREGATA U.S.F. « PRESIDENT »



PRESIDENT

DISEGNO IN SCALA 1:2
ORDINATE AL NATURALE

Uno dei migliori progettisti americani dell'epoca, il Dought, disegnò intorno al 1792 questa magnifica fregata di 44 cannoni. Questa nave ebbe vita difficile fino dalla nascita. La sua costruzione fu iniziata nel 1794, e già un anno dopo ne furono interrotti i lavori, a causa di una legge che proibiva la prosecuzione della costruzione di navi da guerra in tempo di pace. Superata questa difficoltà ci si trovò di fronte alla mancanza di materiali. Tre anni dopo, nel 1798, la costruzione fu ripresa definitivamente, e la *President* fu portata a termine il 1° aprile del 1800. Quattro mesi dopo (5 agosto 1800) prese il mare per la prima uscita ufficiale.

Date le sue notevoli qualità di potenza e di velocità, fu nave ammiraglia nel Mediterraneo dal 1801 al 1805. Qui vi mise al suo attivo la distruzione di sei unità minori e la cattura di un grosso veliero corsaro di origine inglese. Nel 1809 tornò in America, dove fu nuovamente Nave Ammiraglia della squadra americana nella guerra del 1812. Nel 1811, navigando in Atlantico, avvistò la veloce corvetta inglese *Little Belt*, che fu inseguita e colata a picco nel tempo record di nove minuti.

Il 21 giugno 1812 la squadra navale americana, sotto la guida del *President*, mosse incontro alla flotta inglese, che era in movimento dall'Inghilterra verso la Jamaica. Il *President* avvistò la grossa fregata inglese *Belvidera* e la attaccò ponendola in fuga. La *Belvidera*, sotto il cannoneggiamento del *President* era già per soccombere, quando l'improvvisa esplosione di un ponte di batteria del *President* le permise di porsi in salvo.

Nel 1815 il *President* era a New York con la squadra americana, bloccata in porto dalla flotta inglese e da una violenta bufera di neve e di vento. Il *President* prese il mare per farsi incontro alla flotta inglese, e così consentire al resto della squadra americana di uscire in mare aperto. Sfortunatamente, date le pessime condizioni del tempo, si incagliò. In questa situazione restò per più di un'ora, esposta al tiro incrociato della flotta inglese e della bufera di neve. Danneggiatissima riuscì a disincagliarsi, ma fu nuovamente avvistata e, dopo un lunghissimo inseguimento, fu costretta ad ingaggiare battaglia. La sua cattura, se pure molto importante per la flotta inglese, costò alla stessa l'affondamento della veterana fregata *Endeunion*, ed il grave danneggiamento di altre 4 unità.

Il *President* fu portato in Inghilterra dove fu distrutto, a soli 19 anni dalla sua costruzione. Dopo alcuni anni fu costruita una seconda fregata che portava lo stesso nome ed aveva la stessa linea del *President*, ma vi furono apportate moltissime modifiche.

I piani che Vi presentiamo risalgono all'epoca dell'affondamento della corvetta *Little Belt*, ovverosia durante la guerra del 1812.

Il *President*, tra le fregate della sua classe, era la meglio costruita e la più veloce. Il suo record, stabilito durante una crociera in Atlantico, si aggira intorno ai 14 nodi orari.

LUCIANO SANTORO

E' UN PIANO

VESA

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI RIVENDITORI O SCRIVENDO A V.E.S.A., VIA PANARO 3 - ROMA

Preghiamo i nostri lettori di voler scusare il sensibile ritardo con cui è avvenuta l'uscita di questo numero di «Modellismo», ritardo dovuto ad un riordinamento amministrativo avvenuto nella nostra Rivista, e che tornerà a tutto suo beneficio, nonché alle ferie dello stabilimento tipografico. Assicuriamo che a partire dal prossimo numero le pubblicazioni riprenderanno con la massima regolarità, e che la Rivista verrà migliorata nel suo contenuto tecnico.



BUONA RIUSCITA A MILANO DELLA "COPPA OSTALI" PER IDRO

La Coppa Ostali, la classica gara di idromodelli, è stata disputata a Milano, come in programma, il giorno 10 luglio. La partecipazione non è stata molto forte; erano presenti diversi concorrenti svizzeri e monegaschi, ma piuttosto arretrati tecnicamente, tanto che non sono riusciti a rientrare nei primi posti delle classifiche. Presenti anche Lanfranchi e Moulton, corrispondente di «Aeromodeller», con le rispettive consorti.

Purtroppo molti modelli sono andati

perduti, a causa del forte vento, e del terreno, alberato e privo di strade, circostante lo specchio d'acqua in cui si è svolta la gara. Fra gli altri il modello ad elastico di Sadorin, scomparso dopo 10'30" di volo cronometrato, è stato recuperato alcuni giorni dopo a 15 chilometri di distanza.

Alla fine della gara sono risultati vincitori Prandini e Bacchi, rispettivamente per le categorie E ed M. Quindi anche questa volta cappotto di Reggio Emilia.

Ecco le classifiche:

Cat. Elastico	
1° Prandini D., Reggio Emilia	488"
2° Pietralunga I., Reggio E.	435"
3° Sadorin E., Milano	405"
4° Garli L., Milano	365"
5° Aubertin R., Monaco	164"

Cat. Motomodelli	
1° Bacchi R., Reggio E.	417"
2° Bizzozero, Varese	267"
3° Baracchi G., Reggio E.	258"
4° Novaro,	256"
5° Gaslani P.,	238"

GARA DI ACROBAZIA A TORINO INDETTA DALLA DITTA AEROPICCOLA

La Ditta AEROPICCOLA indice ed organizza una gara di aeromodelli telecomandati a motore, denominata «1° COPPA SENIOR».

La gara è libera a tutti gli aeromodellisti, purché muniti di modello corrispondente alle norme più sotto indicate.

La competizione si svolgerà il giorno 11 settembre c.a. sul campo sportivo MICHELIN di Torino, con inizio alle ore 10 e termine alle ore 18.

NORME TECNICHE

Alla gara sono ammessi unicamente aeromodelli telecomandati costruiti con la scatola di premontaggio Senior del Ns. standard di catalogo.

Non è ammessa la minima variazione o modifica dal disegno originale.

Ogni concorrente può partecipare con uno o più modelli (massimo 3).

La gara comprende due lanci, durante i quali saranno assegnati i seguenti punti:

Per decollo buono punti 5-Mediocre punti 3-Cattivo punti 0.

Volo orizzontale ad un'altezza non superiore a 3 metri e per durata minima di tre giri completi punti 5-Volo ondulato ben eseguito punti 5.

Passaggio sulla verticale perfetto punti 10-mediocre punti 5-cattivo punti 2 (massimo 3 volte).

Looping perfetto punti 15-mediocre punti 10 (massimo 2 volte).

Volo rovescio punti 15 (uno solo non inferiore ad un giro completo).

Un ulteriore punteggio da 0 a 20 punti sarà dato a valutazione personale della giuria per ulteriori figure ben eseguite e non comprese nel giudizio normale, eseguite dopo le figure d'obbligo.

Atterraggio perfetto punti 5-Mediocre punti 3-cattivo 0.

Il motore non deve essere di cilindrata superiore a 2,5 cc.

I cavi dovranno essere di lunghezza non inferiore a 16 metri e non superiore a 18. Il diametro dei medesimi non inferiore a 3/10 se a treccia e 2/10 se a filo unico.

Il modello dovrà essere pilotato dal concorrente iscritto alla gara.

Al fine del punteggio totale sarà tenuto conto del maggior punteggio totalizzato in uno dei due lanci.

Per l'avviamento del motore è concesso un tempo massimo di 4 minuti.

PREMI

Al primo classificato verrà assegnata la «COPPA SENIOR» e buono materiale

di L. 10.000

Al secondo classif. verrà assegnata la targa con medaglia oro e buono materiale

di L. 6.000

Al terzo classif. verrà assegnato buono materiale

di L. 5.000

Dal 4° al 10° compreso verrà assegn. buono materiale

di L. 2.000

Al più giovane aeromodellista classificatosi nei primi 10 verrà assegnato un premio speciale.

ISCRIZIONI

Le iscrizioni si ricevono sino alle ore 16 del

giorno 10 settembre e si intendono completamente gratuite, basterà compilare un foglietto nel quale sia indicato Nome, Cognome, età, indirizzo, città di provenienza, indirizzando: Ditta AEROPICCOLA - Corso Sommeiller 24 - Torino.

La Ditta AEROPICCOLA non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni arrecati dai concorrenti a se stessi, a terzi o a cose di terzi.



Nel titolo, a sinistra: la prova di galleggiamento dei modelli. A destra: il gruppo dei concorrenti di Monaco. Sopra: Roberto Bacchi e Prandini, vincitori di categoria.

VITTORIA DELL'AERO CLUB DI GENOVA NELLA QUARTA EDIZIONE DELLA «COPPA AERO CLUB DI GENOVA»

**Affermazioni individuali di
Giusti, Pelegi e Bergamaschi**

Il 17 luglio si è svolta, sul campo di Novi Ligure, la quarta edizione della «Coppa Aero Club di Genova», gara interregionale per modelli a volo libero.

La competizione, dotata di ricchi premi e numerose Coppe, è stata disputata in condizioni atmosferiche ideali, con calma assoluta, ed ha visto l'affermazione collettiva della squadra dell'Aero Club di Genova. Individualmente si sono affermati Giusti, Pelegi e Bergamaschi, rispettivamente per le categorie V, E, M.

Ecco le classifiche:

Cat. Veleggiatori

- 1° Giusti, Livorno 540"
- 2° Lensi, Firenze
- 3° Buglioni, Torino

Cat. Elastico

- 1° Pelegi, Genova 540"
- 2° Cassi, Firenze
- 3° Resemini, Genova

Cat. Motomodelli

- 1° Bergamaschi, Milano 540"
- 2° Grosso, Torino
- 3° Podda, Genova

Cat. Vel. junior

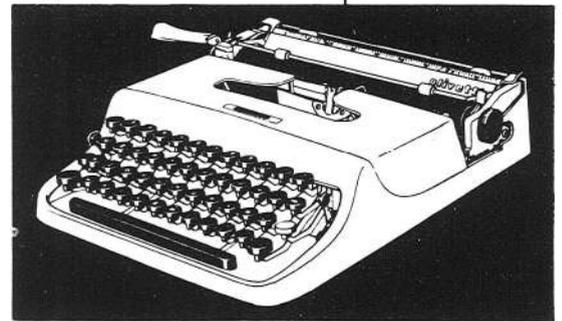
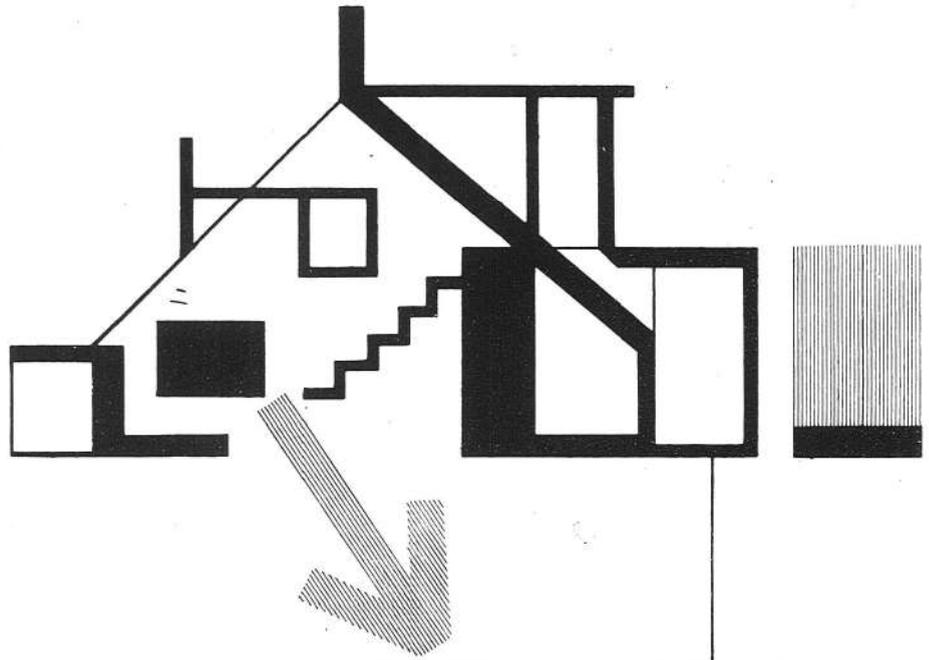
- 1° Sotellino
- 2° Piazzoli

Squadre

- 1° Aero Club Genova
- 2° F.I.A.T. Torino
- 3° Aero Club Milano



Il milanese Carletto Bergamaschi, col suo motomodello vincitore della Coppa Aero Club di Genova.



Lettera 22

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

olivetti

prezzi

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

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

Svolta a Genova la prima prova del Campionato Sociale dell'A.M.M.I.

Il 26 giugno u.s., nello specchio acqueo di Genova Calcinara, con la collaborazione della locale Sezione della Lega Navale Italiana Sez. Vela, si sono svolte le regate per yachtmodellisti della Classe «M» 50/800.

Le regate, valide quale prima prova di Campionato Sociale, per la disputa della Coppa messa in palio dalla «Unione Società Veliche Italiane», hanno avuto i seguenti risultati:

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| 1° «Zina» | di Gazzano Domenico p. 1055 |
| 2° «Matilde» | di Biassoni Giorgio p. 754 |
| 3° «Gianchettu» | di Galvani Francesco p. 578 |
| 4° «Franca» | di Semino Rinaldo p. 453 |
| 5° «Rosy» | di Pisoni Filippo p. 356 |
| 6° «Loredana» | di Caneva G. B. p. 277 |
| 7° «Drino» | di Dellacasa Andrea p. 210 |
| «Legionario» di | Terrarossa L. e «Sagittario» |
| di Bedocchi M. | si sono ritirati. |

BRILLANTE SUCCESSO DELLA I^A «COPPA RAPI»

Vinta dall'Associazione A. M. M. I. di Genova



Si è svolta il 29 giugno nello specchio d'acqua prospiciente la sede del Circolo della Vela del lago di Como, l'attesa Coppa L.F. RAPI per la classe M. - 50/800.

Prima di iniziare la cronaca diamo alcuni accenni sulla coppa stessa. E' stata offerta dall'ing. Luigi Rapi presidente della F.M.N.I., e la Navi-Model che l'ha saputo magistralmente organizzare, ne è stata la consegnataria.

Data la speciale assegnazione della coppa, (sarà infatti assegnata definitivamente all'Associazione che l'avrà vinta per tre volte anche non consecutive) la competizione si è svolta a squadre; hanno perciò aderito alla manifestazione le squadre delle associazioni affiliate alla F.M.N.I. e precisamente: G.M.J.C. di Genova, A.M.M.I. di Genova e la NAVIMODEL di Milano. Ogni squadra si componeva di un capo-squadra (non concorrente) e sei timonieri regolarmente iscritti, specificatamente preposti alla manovra di sei modelli classe M. 50/800. La gara comprendeva lo svolgimento di sei regate distinte con la rappresentanza di ciascuna associazione di ogni singola regata. E veniamo alla cronaca.

Alle ore undici circa, con mezz'ora di ritardo sull'orario previsto dal Bando di Regata, ha avuto inizio la manifestazione. La prima operazione della Giuria, presieduta in modo autorevole dal ragioniere Mauri è stata quella di assegnare le stazioni di partenza alle barche di appoggio mediante estrazione a sorteggio, poi in base ai moduli presentati ai capi-squadra delle tre associazioni partecipanti sono stati determinati i concorrenti alle singole regate; sempre per estrazione a sorte è stata assegnata ad ogni concorrente la propria barca appoggio.

Alle ore tredici e quindici circa, dopo l'intervallo per la colazione, consumata nel locale del Circolo della Vela che gentilmente ci ospitava, è stato illustrato in breve il percorso ai capi-squadra. Percorso che è stato predisposto a triangolo su una lunghezza di circa m. 500; più ampio non è

stato possibile per varie ragioni indipendenti dalla volontà degli organizzatori, (vento scarso, navigazione battelli, motoscafi, ecc.).

Ore tredici e trenta inizio gara con la partenza della prima regata; vediamo allineati i modelli: Egle di Rebosio G.M.J.C. - Zina di Gazano A.M.M.I. e Simbad di Corrado Nav. Milano. Al colpo di pistola i tre scafi prendono il largo, ed è Zina che prende il comando della piccola flottiglia, con tutta l'intenzione di non mollare; infatti il suo vantaggio va progressivamente aumentando ed alla prima boa passa sempre in testa indisturbata; nel ritorno viene ad aumentare il vantaggio su Simbad, che è ora seconda, ed Egle in ultima posizione. Nell'ultimo tratto nulla viene a mutare, e Zina vira indisturbata all'ultima boa, seguita a distanza da Simbad ed Egle nell'ordine.

Alle quattordici prende il via la seconda batteria, che vede in lizza l'Ippocampo di Guerra G.M.J.C., Franca di Semino A.M.M.I. e Wilma di Marani Nav. Milano.

I concorrenti partono staccati, e vediamo che Wilma di Marani perde subito terreno rispetto agli avversari più veloci; ma prima dell'arrivo alla boa assistiamo ad un recupero formidabile di Wilma, alla boa passa seconda, scappando poi di mano al timoniere che la insegue, venendo così a perdere il terreno guadagnato sui suoi avversari, che intanto conducono la regata con un vantaggio che sembra incolmabile. In prossimità della seconda boa un altro prodigioso quanto inutile ritorno del modello di Marani; ormai però nulla può ostacolare la corsa di Franca, che termina vincitrice all'ultima boa.

La terza batteria vede allineati alla boa di partenza Edmea di Bolognese G.M.J.C. - Matilde di Firenze A.M.M.I. e Moreno di Tavazzani Nav. Milano; quest'ultimo è al battesimo dell'acqua e presenta un interessante scafo in due pezzi, smontabile sul posto con estrema facilità, venendo ad essere praticissimo per il trasporto.



Nel titolo: alcuni modelli partecipanti; da sinistra: Zina, Gianchetta, Legionario, Lew V° e Matilde. Sopra, da sinistra a destra: Semino con lo scafo vincitore della seconda batteria. Il modello di Rota. Brusotti mette a punto il suo scafo prima della regata.

Appalati i concorrenti alla partenza, Edmea passa prima alla boa, poi alla seconda sfugge di mano al timoniere per ben due volte, con conseguenti perdite di tempo.

Al doppiaggio della terza boa, che segna la dirittura d'arrivo, vediamo delle irregolarità, e perciò vi è poi da parte della Giuria la giusta deliberazione di squalificare il concorrente Firenze per le irregolarità commesse ai danni degli altri.

Edmea vince la batteria e Moreno di Tavazzani è secondo.

Il vento va però scemando, come dimostrano i tempi sempre più alti dei concorrenti man mano che si susseguono le batterie.

Sono circa le 15 quando scendono in acqua i concorrenti della quarta regata. Alla partenza Nora di Gulli G.M.J.C. - Gianchetta di Galvani A.M.M.I. e Gigi di Rota Nav. Milano.

Mentre i modelli dei due genovesi partono rapidi, Gigi rimane un po' attardato. Alla prima boa sfugge poi di mano al timoniere e se ne torna velocemente a terra. Questo incidente costerà poi il ritiro del concorrente rappresentante la Nav. Milano. La gara continua, e gli altri concorrenti si appressano alla seconda boa ove il modello di Gulli G.M.J.C., viene squalificato per irregolarità. Rimane in gara il solo Gianchetta che, portato a termine il percorso, si aggiudica la batteria.

Siamo alla penultima regata ed è una delle più attese; infatti allinea il Lew V di Rapi (Nav. Milano), Mariuccia di Cressi G.M.J.C. e Rosj di Pisani A.M.M.I. Infatti i primi due al colpo di pistola si portano alla testa e proseguono appalati sino alla prima boa; vira primo Cressi, sulla sua scia passa Rapi, che subito dopo segnala di aver rotto un remo alla barca appoggio, incidente questo che viene a togliere uno dei migliori difensori della Nav. Milano. La regata continua senza storia ed è vinta dal modello di Cressi. Siamo all'ultima batteria della giornata, il vento è ancora diminuito. Vediamo allineati in quest'ultima i modelli: Elvira di Danovaro G.M.J.C. Legionario di Terrarossa A.M.M.I. e Antares di Brusotti Nav. Milano.

Francamente speriamo in un successo di quest'ultimo al fine di poter chiudere in bellezza la splendida giornata. Infatti alla partenza l'Antares di Brusotti sembra rispondere all'aspettativa e si porta alla testa, il suo vantaggio però diminuisce con l'avvicinarsi alla boa, che vira in posizione favorevole. Dopo di che il modello parte veloce verso terra, con conseguente perdita di tempo per la sua rimessa in linea.

Si porta pertanto alla testa il Legionario che passa primo alla boa e prosegue indisturbato la sua rotta sino al traguardo, raggiunto piuttosto lentamente a causa della mancanza di vento.

Finite le regate i membri della Giuria si ritirano per affidare i punteggi relativi alle singole batterie. Vengono così anche a risultare le due squalifiche per il comportamento non troppo regolare di alcuni concorrenti, episodi questi che vorremmo non dovessero più ripetersi nelle manifestazioni sportive.

Ha avuto poi luogo nel locale del Circolo che ci ospitava la premiazione della squadra vincente.

Oltre alla coppa vinta dalla Associazione Genovese A.M.M.I. sono state assegnate delle medaglie alle altre associazioni, nonché una medaglia ricordo a tutti i partecipanti di squadra iscritti. A chiusura di questa breve cronaca vada da queste pagine un ringraziamento ai membri della Navimodel organizzatori della gara e in particolare all'ing. Rapi; un grazie anche ai concorrenti che con la loro passione hanno fatto in modo che la manifestazione riuscisse.

A tutti un arrivederci alla prossima prova.

BATTISTA FRARE

Ecco le classifiche:

I REGATA	Modello	Associaz.	Timoniere	Tempo imp.	Punti
	Zina	A.M.M.I.	Sig. Gazzano D.	16'10	6
	Simbad	Nav. Milano	Sig. Corrado M.	17'30	5
	Egle	G.M.Y.C.			
II REGATA			Sig. Rebosio	17,40	4
	Franca	A.M.M.I.	Sig. Semino R.	13'	6
	Ippocampo	G.M.Y.C.	Sig. Guerra	14'	5
	Wilma	Nav. Milano	Sig. Marani B.	20'	4
III REGATA					
	Edmea	G.M.Y.C.	Sig. Bolognese	18'20	6
	Morena	Nav. Milano	Sig. Tavazzani R.	22'	5
	Matilde	A.M.M.I.	Sig. Firenze S.	—	Sq.
IV REGATA					
	Gianchetta	A.M.M.I.	Sig. Galvani F.	15'22	6
	Nora	G.M.Y.C.	Sig. Gulli	—	Sq.
	Gigi	Nav. Milano	Sig. Rota S.	R	R
V REGATA					
	Mariuccia	G.M.Y.C.	Sig. Cressi	20'50	6
	Rosj	A.M.M.I.	Sig. Pisoni F.	24'	5
	Lew V	Nav. Milano	Sig. Rapi L.	24'10	4
VI REGATA					
	Legionario	A.M.M.I.	Sig. Terrarossa L.	30'45	6
	Elvira	G.M.Y.C.	Sig. Danovaro	32'	5
	Antares	Nav. Milano	Sig. Brusotti C.	36'5	4

CLASSIFICA Punteggio Regate

Associazione	1a	2a	3a	4a	5a	6a	Totale	Class.	punti
A.M.M.I.	6	6	—	6	5	6	29	I	
G.M.Y.C.	4	5	6	—	6	5	26	II	
Navimodel Milano	5	4	5	R	4	4	22	III	

Per assoluta indisponibilità di spazio siamo costretti ad omettere la pubblicazione del corso di radiocomando. Assicuriamo gli interessati che le lezioni riprenderanno a partire dal prossimo numero.



Modellisti attenzione!

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

La T.P.M. Tutto Per il Modellismo

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

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

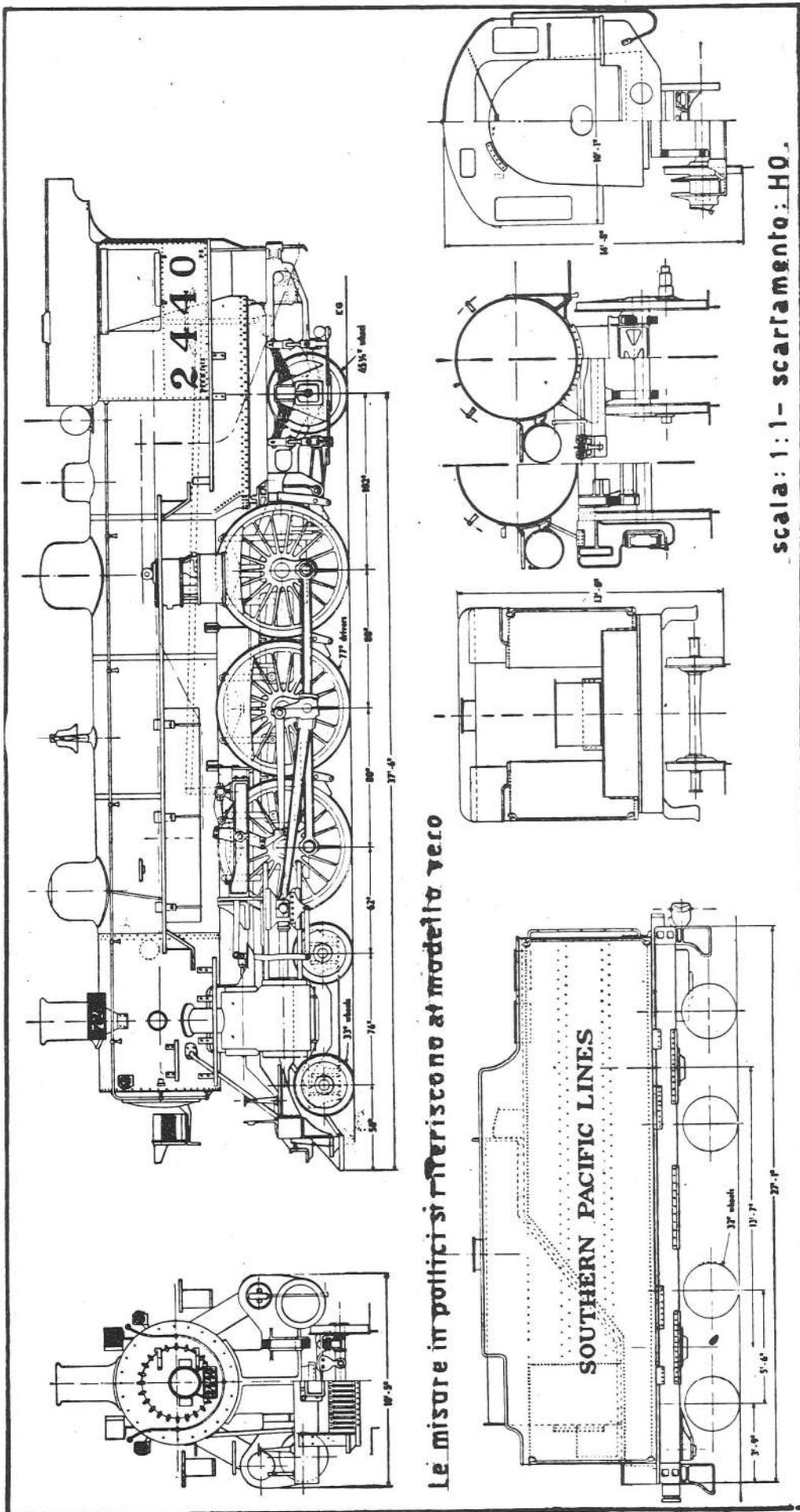
La T.P.M. inoltre ha il piacere di annunciare prossima la vendita, a prezzi di assoluta concorrenza, dei nuovi motori «**BONTOR**», sia ad autoaccensione che glow plug, nelle cilindrate: 0,25 - 0,8 - 1,5 - 2,5 - 3,5 - 5 cc.

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

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

★

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



L'angolo del trenimodellista

LA LOCOMOTIVA «P.R.R.-P. 5 PACIFIC»

Come i nostri amici lettori ricorderanno, nel numero scorso ci soffermammo ad illustrare una caratteristica locomotiva, che scegliemmo non soltanto per le sue caratteristiche, adeguate ai tempi, ma anche per la sua storia così ricca e quasi gloriosa per una locomotiva, che si evolve nel tempo in numerosi esemplari ed in tipi diversi, fino a farcela ancora incontrare sulle strade ferrate ai giorni nostri.

Se questo discorso è valido per la «Mogul 555», descritta la volta passata, lo è ancor di più per la locomotiva che presentiamo in questa nuova puntata della rubrica. Si tratta infatti in questo caso di una macchina non solo più recente, ma di livello molto più elevato della «Mogul»; si tratta di una locomotiva di «alto rango», che, ulteriormente perfezionata, presta tuttora servizio con grande onore su parecchie linee ferrate, specie degli U.S.A., adibita al traino di convogli merci su percorsi particolarmente accidentati ed in lieve pendenza, dove il fattore base richiesto è costituito dal «tiro», cioè bassa velocità ma grande potenza.

Si tratta dunque, come già indica il nostro titolo, della «P.R.R. - P.5 - Pacific». Il suo progetto risale all'anno 1912, quando con l'aumentare del traffico commerciale ferroviario si incominciò a sentire la ne-

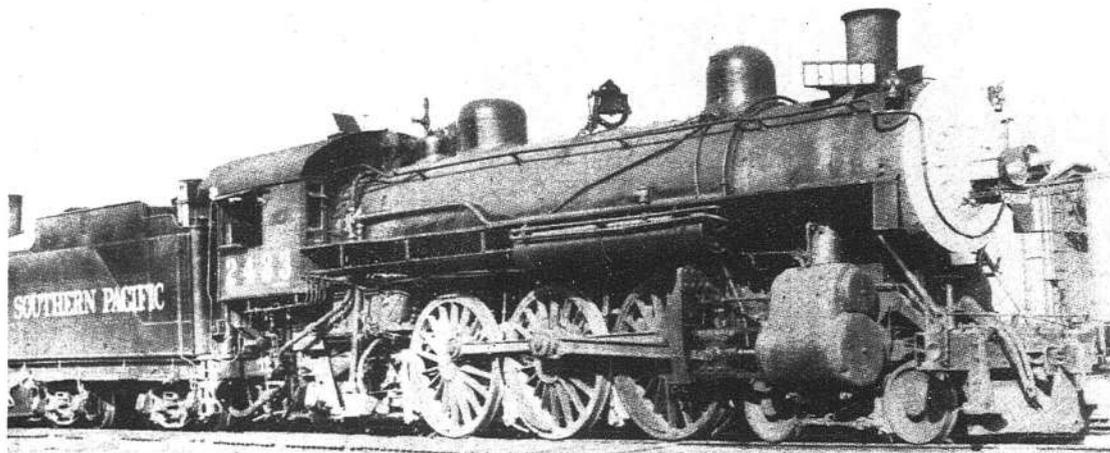
cessità di aumentare la lunghezza dei convogli merci, e di far fronte con una certa rapidità al fabbisogno.

Poco tempo dopo nelle grandi officine della Varney Pacific veniva impostata la prima serie di queste locomotive. Siglata col numero di fabbrica « 600 », questa macchina, che si presentava con grande compattezza di linee, era realizzata con un sistema costruttivo particolarmente robusto, avendo il telaio in un sol pezzo con l'unione di due elementi in acciaio speciale, oltre a particolari sistemi di irrigidimento. La caldaia, di ampio volume, aveva una lunghezza di circa m. 9,80. Tre assi motori a distanza di due metri l'uno dall'altro, equipaggiati inizialmente con ruote da 1,80 metri di diametro. I cilindri a corsa lunga erano collegati alle ruote con un biellismo semplice ma particolarmente robusto, essendo i suoi organi surdimensionati, appunto per i particolari scopi cui la macchina era destinata. Il carrello guida invece aveva ruote da 85 cm., con un interasse di metri 1,90. Quello posteriore aveva ruote da 115 cm. Questo tipo che, impiegato su vasta scala, ebbe un meritato successo, era contraddistinto come modello P.3.

Dovevano passare diversi anni prima che questo modello dovesse evolversi con ulteriori perfezionamenti; il modello che ne risultò fu denominato P.5, e fu realizzato in tre serie susseguenti: la prima siglata 602, mentre la seconda e la terza, ancora più recenti, siglate 605 e 606. Quest'ultima particolarmente presentava caratteristiche di potenza ancora più elevate, impiegando ruote motrici di 192 cm. di diametro, maggiormente adatte al tiro.

Le locomotive Pacific che ancora sono in servizio sono appunto di queste due serie. Esse, oltre ad un più moderno impianto di illuminazione e segnalazione, sono munite di un sistema oleopneumatico, che permette di bilanciare il peso della macchina secondo il percorso ed i dislivelli, favorendo una maggiore aderenza alla strada ferrata, specie in salita; inoltre sono equipaggiate con un tender tipo Vanderbilt di più ampia capacità.

Dunque, cari lettori, queste sono le principali caratteristiche e la storia di questa magnifica macchina, che, se è un pezzo classico per le ferrovie, ben a ragione potrebbe esserlo per il vostro plastico. Negli Stati Uniti d'America, paese sotto un certo aspetto felice, gli appassionati di modellismo ferroviario possono trovare in commercio, per un certo numero di dollari, la scatola di montaggio di questa locomotiva, che permette di realizzarla come una



miniatura. Noi, meno fortunati dei nostri colleghi d'oltreoceano, dobbiamo invece, se vogliamo, realizzarla interamente con le nostre mani, e magari con mezzi di fortuna. Ma non per questo ci sgombereremo, e, muniti di quella tenacia e di quella bravura che nascono dalla necessità, inizieremo il nostro paziente lavoro.

Nel numero scorso, a proposito della « Mogul 555 », ci soffermammo a descriverne la possibile realizzazione pratica. Questa volta il lavoro è un po' più complesso, essendo questa locomotiva più ricca di particolari, e nel complesso un pochino più complicata. Più che le parole potrà essere utile un attento esame dell'unito disegno e delle fotografie, che, oltre a darci una chiara visione del lavoro da svolgere, ci suggeriranno numerose semplificazioni, facendoci capire anche se siamo o meno all'altezza della si-

tuazione. Ma poichè l'impossibile nel modellismo non esiste, e in genere tutti gli appassionati italiani sono forniti di una notevole pazienza e bravura, il lavoro non risulterà poi tanto laborioso.

Prima di concludere queste note comunque desideriamo suggerire qualche modesto ma utile consiglio. Eccezion fatta per il motore, le ruote, i carrelli, i ganci d'attacco, e tutti quei particolari che potremo trovare in commercio presso le ditte specializzate, anche come ricambi, possiamo ricavare lo chassis in materia isolante, come ad esempio da lastra di plexiglass da 4 mm., oppure da cartone bachelizzato, etc.... La caldaia potremo ricavarla, seguendo la sagoma fornita dal disegno, in modo semplice da un blocchetto di cirmolo tornito, come pure i fumaioli, i duomi, etc. La cabina invece potremo ottenerla con pezzi traforati da

compensato di mm. 1 di spessore. I cilindri potremo ottenerli prelevandoli magari da una macchina fuori uso, oppure ricavandoli in legno, imboccolando il punto in cui scorre la testa del biellismo; quest'ultimo invece, se non potremo trovarlo già pronto, dovremo costruirlo ricavandolo da barretta d'ottone da mm. 1. Le tubazioni ed il corrimano li ricaveremo con filo d'ottone cotto di differente diametro. L'uso di ribattini o di chiodini in ottone potrà esserci utile per simulare la bulloneria. In ultimo verniceremo a spruzzo con le speciali vernici della Rivarossi. I colori sono: nera la macchina, color metallo la parte anteriore della caldaia, rosse le ruote e i serbatoi di aria compressa del sistema frenante. Per le scritte ed i numeri di matricola potremo far ricorso a delle decalcomanie.

GIUSEPPE CIAMPPELLA

ALLEGANDO ALLA RICHIESTA L. 25 IN FRACCOLLI
RICEVERETE IL FOGLIO ILLUSTRANTE LE ALTRE
NOSTRE SCATOLE DI MONTAGGIO



FURRINI
MOTOSCAFO DA CORSA
PER MOTORI FINO AD 1,5 CC.
SCATOLA DI MON.
TAGGIO L. 1900

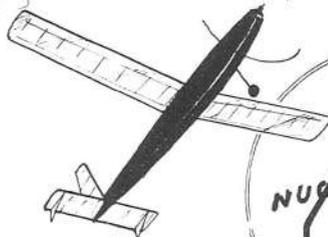


COMPLETA DI
MOTORINO DA 1 CC.
E VOLANO L. 5900



Bikini
MOTOSCAFO DA CROCIERA PER
MOTORINI ELETTRICI TIPO BEREC.
SCATOLA DI MONTAGGIO L. 2400
CON MOTORINO BEREC. L. 3700

NUOVE SCATOLE
4
DI MONTAGGIO!

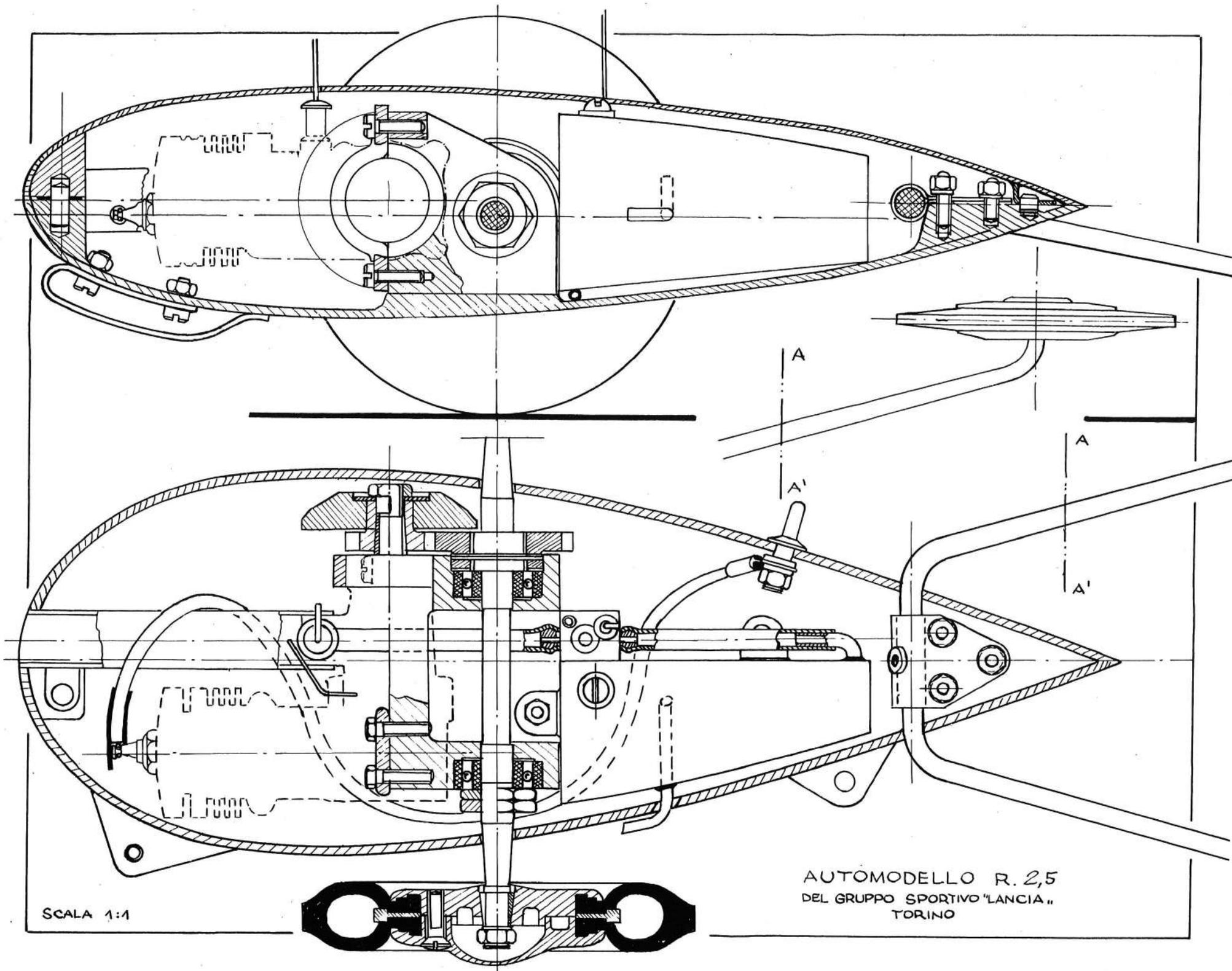


SUPER Cico
IL NUOVO CICO DI ALTO
RENDIMENTO - SCATOLA DI MONTAGGIO
PREZZO L. 700



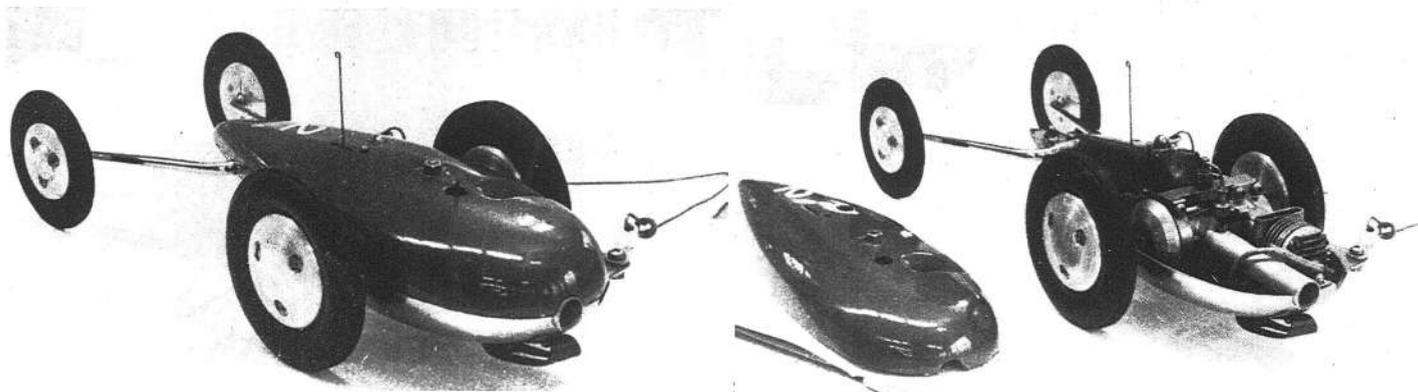
"Spitfire"
Cela comandato PER MOTORI
DA 2,5 Tipo G.20 e G.23
SI PRESTA A MONTARE MOTORI DI
CILINDRATA FINO A 5 CC.
SCATOLA L. 3200

VIA S. MANOLO 64
INDIRIZZARE RICHIESTE ALLA: ZEUS MODEL FORNITURE BOLOGNA



SCALA 1:1

AUTOMODELLO R. 2,5
DEL GRUPPO SPORTIVO "LANCIA."
TORINO



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

La «rana» da 2,5 cc. di Marco Eiraudò

CAMPIONE ITALIANO 1954

Continuando nella presentazione degli automodelli da velocità della Scuderia del G. S. Lancia, è ora la volta della rana da 2,5 cc. vincitrice del Campionato Italiano 1954, primatista italiana sulla base di 500 metri, che annovera inoltre fra le sue affermazioni la vittoria di categoria nella Coppa Città di Bolzano e il terzo posto (primo dei continentali) ai Campionati Europei di Automodelli da Velocità 1954.

Progettata nel 1952, fu la prima della serie di nuovi modelli che, nei piani di rinnovamento della nostra scuderia, dovevano sostituire gli ormai superati vincitori del Campionato Assoluto 1952.

Parecchie delle soluzioni nuove messe in atto nel suo progetto, dovevano poi essere la base per la progettazione e la realizzazione dei 5 e 10 cc., che hanno vinto le più recenti gare di automodelli.

La cura particolare posta nella profilatura della linea della carrozzeria, il disegno delle ruote motrici a cerchio chiuso, il fissaggio e la chiusura a tenuta di lubrificante dei cerchi delle ruote folli, l'adozione di più efficienti e razionali dispositivi di arresto, si ritrovano infatti sugli automodelli delle altre cilindrate realizzati in seguito.

Il suo debutto nelle gare del Campionato Italiano 1953, non fu dei più promettenti, la sua leggerezza eccessiva provocava una perdita di aderenza non indifferente, accentuata dalla sua scarsa stabilità sulle piste italiane, e pertanto, non ottenne risultati degni di rilievo, salvo qualche buon piazzamento a fine stagione.

Ripresa in esame, modificata in alcuni particolari, aumentata di peso, fino a portarla agli attuali 950 grammi, migliorò notevolmente la sua stabilità e la sua aderenza in pista.

L'anno 1954 segna l'inizio della sua lunga serie di affermazioni, incominciando colla prima Prova di Campionato Italiano che vinse, stabilendo il nuovo primato italiano sulla base di 500 metri, alla velocità di 120, 240 km/ora.

Nello stesso anno, a Luton, in occasione dei Campionati Europei raggiunse i 124 km/ora, che rappresentano tuttora la sua punta massima di velocità.

Nell'anno in corso ha già vinto la prima prova del Campionato Italiano 1955, disputatasi il giorno 1 Maggio sulla pista del G. S. Lancia a Torino, e si è piazzata al secondo posto nel 2° Trofeo Supercortemaggiore del 29 Maggio a Monza, preceduta dalla rana di Bono, di identica costruzione e disegno.

Questa la storia del mio automodello; per chi volesse trarre spunto da questa presentazione per costruirsi un modello simile come caratteristiche, fornirò ora alcuni dati.

Il motore è un G 20 Speed del tipo a fasce elastiche; quanto prima intendo però sostituirlo col nuovo tipo lappato, col l'intento di migliorare ancora le prestazioni.

La trasmissione monta ingranaggi a dentatura cilindrica elicoidale, opportunamente smerigliati e rodati prima del montaggio; il suo attuale rapporto di riduzione è di 1:1,9.

L'assale anteriore motore è in acciaio da bonifica ad elevata resistenza; porta calettate all'estremità, mediante un cono spaccato, le ruote del tipo a cerchione chiuso, montate con gomme Penna del diametro di 80 mm.

Per determinate piste ad elevata aderenza è conveniente che il diametro delle gomme sia ridotto a 75 mm.

L'assale posteriore è in acciaio da molle allo stato temprato; porta alle estremità le sedi per gli anelli elastici di fissaggio dei cuscinetti delle ruote folli.

Scocca e carrozzeria sono in lamiera di alluminio, la prima di spessore 2,5 mm, la seconda di spessore 1 mm, battute su modelli in legno, su cui vengono saldate le basi di supporto del castello motore.

Il castello motore è consigliabile sia in bronzo, allo scopo di aumentare il peso gravante sull'assale anteriore; se realizzato in alluminio, sarà opportuno zavorrare la macchina con un blocchetto di piombo, per non avere perdite di aderenza sulle ruote motrici.

Il serbatoio del carburante è alloggiato posteriormente al motore, in posizione tale da non provocare variazioni di carburazione, quando il modello è sottoposto

alle sollecitazioni centrifughe derivanti dal movimento sulla pista.

Sulla parte anteriore della scocca è fissato il pattino in acciaio da molle, che assorbe elasticamente gli eventuali urti a vettura lanciata.

Per i dettagli di costruzione e il dimensionamento dei vari organi, lo schema in scala dell'automodello vi potrà fornire ogni altra indicazione necessaria, anche per quanto riguarda la posizione del serbatoio, del rubinetto a pistoncino e della presa di corrente isolata per l'accensione.

MARCO EIRAUDO

È l'unica Rivista del genere
che esiste in Italia

LA RIVISTA DEL GIOCATTOLO

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

LA RIVISTA DEL GIOCATTOLO

Riccamente illustrata

Ogni numero . . . L. 300

Abbonamento annuo L. 1200

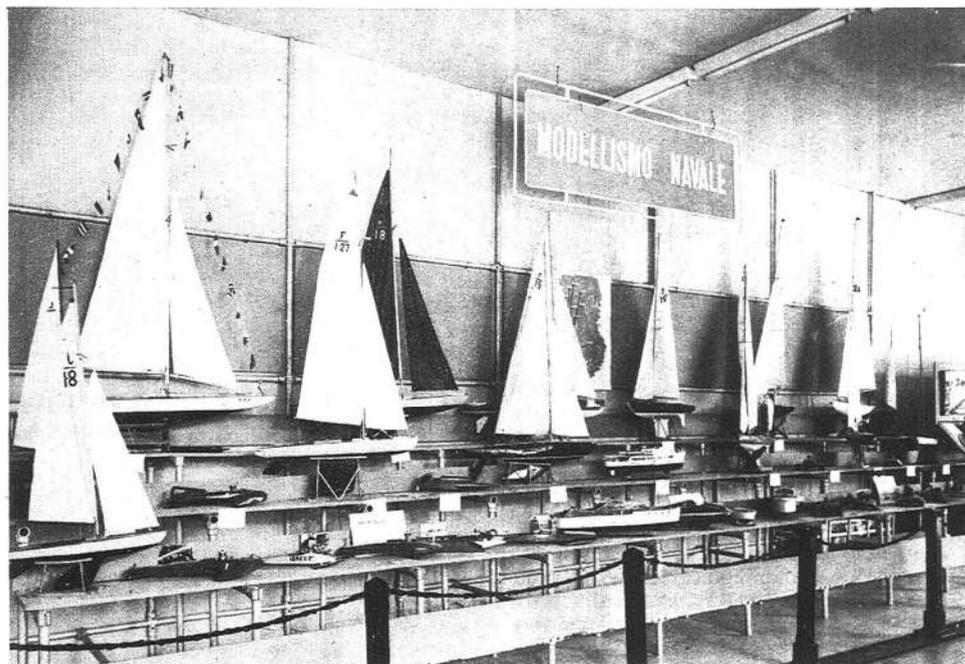
Abbonamento triennale L. 3000

Per ogni informazione scrivere alla;

«RIVISTA DEL GIOCATTOLO»

VIA CERVA, 23 - MILANO

IL MODELLISMO ALLA MOSTRA INTERNAZIONALE DELLO SPORT



LA RIVISTA
PER I MAESTRI È

La Vita Scolastica

Rassegna quindicinale dell'istruzione primaria
ANNO IX

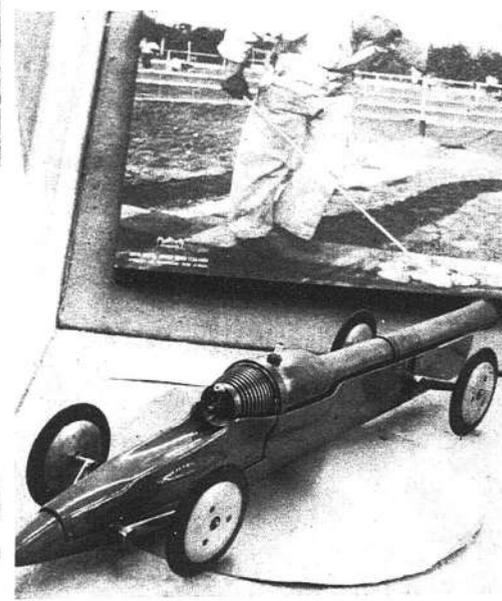
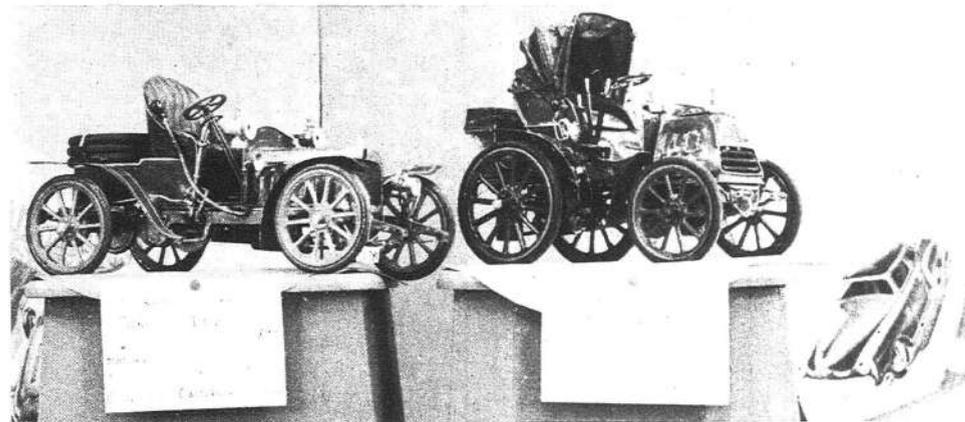
Condizioni di abbonamento:
Italia L. 1500 • Estero L. 2300

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

Saggi della Rivista e cedola programma
si spediscono a richiesta gratuitamente

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE IN ROVIGO

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



Alla Mostra Internazionale dello Sport, tenutasi a Torino dal 25 maggio al 29 giugno, sono stati creati degli interessantissimi stands per i vari rami del modellismo, assai ben riusciti, che hanno ottenuto il più vivo successo fra il pubblico, e riscosso vivo interessamento da parte delle Autorità del C.O.N.I. e di altri Enti sportivi, che li hanno visitati ufficialmente. Presentiamo qui alcune fotovisioni della Mostra. Dall'alto in basso: lo stand della F.M.N.I., con yachtmodelli classe M, classe F e Junior, ed un classe «X Rater» (lunghezza m. 1,78) dell'ing. Rapi, oltre a vari racers e scafi radiocomandati. Più in basso: l'interessantissimo stand dell'A.M.S.C.I. Ancora sotto: le due perfettissime riproduzioni della «Panhard Levasseur 1899» e della «Darracq 1904» realizzate dal conte Castelbarco, marcianti alle rispettive velocità di 17 e 15 kmh., azionate da un D 2 e da un G. 25. A destra: la macchina munita di Dynajet del G. S. Lancia, con carrozzeria in alluminio battuto a mano e sospensione a ruote indipendenti con molle di tensione.



A coronamento del lusinghiero successo ottenuto dallo Stand dedicato all'Automodellismo, allestito nell'ambito dell'Esposizione Internazionale dello Sport a cura dell'Amsci, si è svolta, domenica 12 giugno, la Gara Nazionale per automodelli da velocità valevole per la Targa EISport.

Effettuata, per motivi di carattere organizzativo, con una settimana di anticipo sul calendario previsto, non ha potuto raccogliere il solito numero di partecipanti, e ad essa ha dato vita essenzialmente la Scuderia del G.S. Lancia, presente al gran completo.

L'intervento di un pubblico numeroso ed entusiasta ha sottolineato il vivo successo ottenuto dalla competizione, disputata sulla pista allestita nell'interno del Palazzo di Torino-Esposizioni; successo concretatosi nel miglioramento dei due primati relativi alle classi 1,5 e 2,5 c.c. sulla base di m. 500. Infatti, per merito dei torinesi Paiuzzi ed Eiraudò, i nuovi limiti sono stati portati rispettivamente a 112,500 e 124,138 Km/h.

Inoltre è stata esibita a varie riprese una macchina munita di pulsoreattore Dyna-Jet, il cui «urlo», ingigantito dalla volta del Salone, era veramente impressionante.

Un vivo ringraziamento vada, anche da questa sede, al Comitato Organizzatore di To-Esposizioni, al G.S. Lancia, all'Automobile Club di Torino ed a tutti coloro che con il loro fattivo intervento hanno contribuito alla riuscita della Mostra e della Manifestazione.

ADRIANO MIRETTI



In alto: Eiraudò, vincitore della classe 2,5 alla Targa EISport, lancia con la forcella la sua rana. Sopra: Paiuzzi e Miretti all'avviamento del bolide con il Dynajet.

LA GARA NAZIONALE DI AUTOMODELLI «TARGA EISPORT»

Classifiche

Classe	Scuderia	Città	Vel. Mass. Km/h.	Motore
Classe 1,5 c.c.				
1° PAIUZZI M.	Lancia	Torino	112,500 *	Oliver
2° COSSETTA V.	»	»	110,429	»
3° MIRETTI A.	»	»	95,886	»
Classe 2,5 c.c.				
1° EIRAUDO M.	Lancia	Torino	124,138 *	G.20
2° BONO A.	»	»	121,622	»
3° PAIUZZI M.	»	»	94,736	»
Classe 5 c.c.				
1° MIRETTI A.	Lancia	Torino	147,783	Dooling 29
2° COSSETTA V.	»	»	145,161	»
3° CECCHIN V.	»	»	143,885	»
Classe 10 c.c.				
1° GONELLA G.	Lancia	Torino	155,844	Hornet 60
2° ZAGAMI S.	»	»	140,625	»
3° ALLEMANO M.	»	»	138,996	»

* Nuovi primati italiani sulla base di m. 500

Due nuovi primati europei ottenuti alla gara internazionale di Zurigo - 8 maggio 1955

Discreti risultati raggiunti dai pochi concorrenti italiani

Con la partecipazione di concorrenti svizzeri, tedeschi ed italiani si è svolta, l'8 maggio 1955 una gara per automodelli da velocità sulla pista di Landikon - Zurigo.

I risultati raggiunti sono stati notevoli, e si sono concretati nel miglioramento di ben due primati europei: quello per la Classe 5 cc., che ora è detenuto dallo svizzero Waeffler con 153,19 Km/h., e quello per la Classe 10 cc., che ha visto l'affermazione del simpatico Presidente della F.E.M.A., Philip Rochat, vincitore della categoria con la sua macchina munita di

Dooling 61 a 199,77 Km/h. Per un pelo...

Da rilevare la velocità raggiunta dal G. 21 di B. Benazzi (146,22 Km/h.), ormai abituato a fornire delle prestazioni eccellenti sulla bella pista di Landikon. A questo proposito sarà utile rilevare la perfetta efficienza di questo impianto, che ha contribuito notevolmente agli effetti delle velocità ottenute.

Nella Classe 2,5 c.c. la vittoria è andata all'Oliver dello svizzero Gluck, che ha marciato a 116,05 Km/h.

Ecco le Classifiche:

Classe	Paese	Motore	Velocità Km/h.	Km/h.
Classe 1,5 c.c.				
1° Benazzi	Italia	Oliver	42,50	42,80
Classe 2,5 c.c.				
1° Glück	Svizzera	Oliver	115,01	116,05
2° Jaberg	»	»	111,94	114,57
3° Schönmann	»	G. 20	—	113,28
4° Lallinger	Germania	Oliver	113,06	112,15
5° Magnoni	Italia	G. 20	—	112,50
7° Aspesi	»	»	105,75	107,14

Classificati dodici

Classe	Paese	Motore	Velocità Km/h.	Km/h.
Classe 5 c.c.				
1° Waeffler	Svizzera	Dooling 29	144,92	153,19 *
2° Benazzi	Italia	G. 21	146,22	144,92
3° Streun	Svizzera	Mc Coy 29	143,42	140,84
4° Jaberg	»	G. 21	123,20	142,29
5° Berner	»	Dooling 29	—	142,18
7° Magnoni	Italia	G. 21	139,53	123,79
11° Aspesi	»	»	127,75	133,82

Classificati diciassette

Classe	Paese	Motore	Velocità Km/h.	Km/h.
Classe 10 c.c.				
1° Rochat	Svizzera	Dooling 61	167,44	199,77 *
2° Fausch	»	Mc Coy 60	159,29	180,00
3° Amrein O.	»	Amro	163,78	173,91
4° Amrein E.	»	»	—	161,29
5° Keller	»	Dooling 61	146,22	154,24
7° Bona	Italia	Mc Coy 60	139,64	—

Classificati dieci

* Nuovi record europei

La seconda edizione del Trofeo Internazionale Supercortemaggiore si è svolta domenica 29 Maggio sulla pista AMSCI nell'Autodromo di Monza, con la partecipazione di concorrenti svizzeri, tedeschi ed italiani.

Particolarmente attesi alla prova erano gli svizzeri, reduci dai brillanti risultati ottenuti l'8 Maggio u.s. a Zurigo, dove migliorarono ben due primati europei. Purtroppo la pista di Monza, come aderenza, non vale certo quella di Landikon, e perciò le velocità dei loro automodelli sono state sensibilmente inferiori a quelle raggiunte sulle piste di casa.

Il Trofeo in palio nella gara, retta dall'originale formula ad handicap che vede concorrere per un'unica classifica le macchine di tutte le cilindrata, è stato appannaggio del torinese Adriano MIRETTI il quale ho ottenuto con la sua rana munita di Dooling 29 la velocità di kmh. 148,760.

Nelle classifiche parziali affermazione generale dei torinesi, che si sono aggiudicati le quattro categorie con A. MIRETTI nella c.c. 1,5 e 5, A. BONO nella c.c. 2,5 e G. GONELLA nella 10 c.c., fregandosi le coppe in palio tra le... proteste degli altri concorrenti.

Da rilevare che la rana di BONO montava il nuovo G. 20 Speed con pistone lappato, che si avvia ad ottenere anche negli automodelli da velocità le brillanti affermazioni già conseguite sui tele da velocità. Molto interessante la 5 c.c. dello svizzero BERNER, che aveva il Dooling 29 ad accensione elettrica con magnete azionato da ingranaggi cilindrici, e notevole la carrozzeria in fibra di vetro montata sulla 5 c.c. del tedesco LALLINGER. Alquanto sfortunato lo svizzero ROCHAT, neo-primatista europeo per la classe 10 c.c., che presentava due bellissime macchine munite di Dooling 61 ad accensione elettrica.

Complessivamente, una gara interessante e combattuta, che ha lasciato in tutti i concorrenti una viva soddisfazione per la perfetta organizzazione offerta dalla AGIP e dall'AMSCI. (Notevole il cestino con la colazione, il cui contenuto era, a parere generale, semplicemente formidabile).

ADRIANO MIRETTI



Adriano Miretti, il vincitore del Trofeo Supercortemaggiore, alla « Targa ElSport », mentre provvede alla sostituzione degli pneumatici alla sua rana col Dooling 29, presentata sullo scorso numero di Modellismo.

Ottima riuscita del II° Trofeo Internazionale Supercortemaggiore

Vittoria di Miretti nella classifica ad handicap Monza - 29 maggio 1955

Classifiche per Classi a velocità effettiva

Classe 1,5 c.c.	Città	Motore	Velocità	
			1° Lancio Kmh.	2° Lancio
1° MIRETTI A.	Torino	Oliver	98,468	101,925
2° MARMINI A.	Milano	Oliver	94,200	92,260
3° COSSETTA V.	Torino	Oliver	87,082	—
4° BORDIGNON A.	Milano	Oliver	—	75,282

non classificati uno

Classe 2,5 c.c.

1° BONO A.	Torino	G. 20	»	115,606	114,285
2° EIRAUDO M.	Torino	G. 20	»	114,068	112,009
3° MARMINI A.	Milano	Oliver	»	96,411	106,638
4° BERNER F.	Varese	G. 20	»	101,867	105,882
5° MAGNONI D.	Berna	G. 20	»	99,612	104,651
6° GLUCK W.	Zurigo	Oliver	»	103,926	98,032
7° MACCHI A.	Gallarate	G. 20	»	—	101,010
8° BENAZZI B.	Gallarate	G. 20	»	97,132	99,228
9° CALDERARO C.	Ivrea	G. 20	»	99,173	85,905
10° DOSSENA E.	Milano	G. 20	»	96,539	—
11° LALLINGER A.	Monaco	Oliver	»	89,552	—

non classificati tre

Classe 5 c.c.

1° MIRETTI A.	Torino	Dooling	»	148,760	—
2° MAGNONI D.	Varese	G. 21	»	137,931	139,318
3° BERNER F.	Berna	Dooling	»	138,036	134,228
4° ZAUGG M.	Berna	G. 21	»	133,828	131,931
5° NEGRO U.	Ivrea	G. 21	»	133,333	130,909
6° LALLINGER A.	Monaco	Dooling	»	—	131,964
7° NEGRO B.	Ivrea	G. 21	»	127,298	—
8° BENAZZI B.	Gallarate	G. 21	»	—	125,786
9° STREUN F.	Berna	Mc Coy	»	124,653	112,872
10° MOTTA U.	Ivrea	G. 21	»	113,047	—
11° BRIANZOLI A.	Milano	Dooling	»	111,801	108,043
12° COSSETTA V.	Torino	Dooling	»	—	98,901

non classificati sette

Classe 10 c.c.

1° GONELLA G.	Torino	Hornet	»	161,870	169,91
2° CARUGATI V.	Milano	Dooling	»	163,636	164,810
3° MANCINI F.	Milano	Dooling	»	164,533	158,—
4° ROCHAT F.	Basilea	Dooling	»	—	164,083
5° CASTELBARCO L.	Milano	Dooling	»	160,142	161,001
6° PRED A.	Milano	Hornet	»	146,103	152,801
7° EIRAUDO M.	Torino	Hornet	»	148,883	—
8° CIRANI G.	Milano	G. 24	»	145,161	144,810
9° MOTTA U.	Ivrea	G. 24	»	131,770	—
10° BORDIGNON A.	Milano	Mc Coy	»	104,590	—

non classificati cinque

CLASSIFICA TROFEO INTERNAZIONALE SUPERCORTEMAGGIORE AD HANDICAP

			Vel.	hand.	Kmh.
1° MIRETTI A.	Torino	Dooling c.c. 5	148,760	+ 30 =	178,760
2° MIRETTI A.	Torino	Oliver » 1,5	101,925	+ 70 =	171,925
3° GONELLA G.	Torino	Hornet » 10	169,911	+ — =	169,911
4° MAGNONI D.	Varese	G. 21 » 5	139,318	+ 30 =	169,318
5° BERNER F.	Berna	Dooling » 5	138,036	+ 30 =	168,036
6° BONO A.	Torino	G. 20 » 2,5	115,606	+ 50 =	165,606
7° CARUGATI V.	Milano	Dooling » 10	164,810	+ — =	164,810
8° MANCINI F.	Milano	Dooling » 10	164,544	+ — =	164,533
9° MARMINI A.	Milano	Oliver » 1,5	94,200	+ 70 =	164,200
10° ROCHAT F.	Basilea	Dooling » 10	164,083	+ — =	164,083

seguono altri 20 classificati

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

Vi ricorda i suoi impareggiabili accessori per navi antiche e moderne



ANCORE AMMIRAGLIATO in metallo brunito - ceppo sfilabile

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



ANCORE HALL a marre mobili - in metallo brunito

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



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

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



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

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



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

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



BITTE in ottone lucido

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



GALLOCCE in bronzo lucido con fori di fissaggio

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



PASSACAVI a bocche dritte - in bronzo lucido

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



PASSACAVI a bocche inclinate - in bronzo lucido

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



RIFLETTORI GIREVOLI in ottone - alloggiamento per lampadina

L.	330	390	450
Φ faro mm.	8	10	15

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

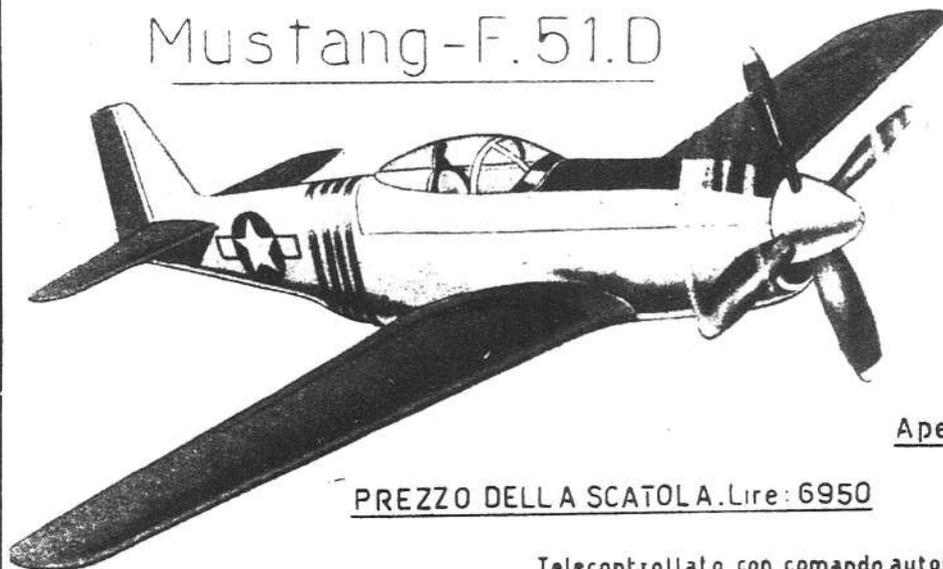
CIGIITALIA - Costruzioni Modellistiche

VIA SALENTO, 14 - ROMA 753 - TEL. 838357

Mustang-F.51.D

.... a carrello retrattile si a a terra che in volo!....

Per fetta riproduzione in scala del noto caccia ancora oggi in servizio presso le aeronautiche militari dei paesi della NATO.



Aper. alare .cm. 92,5.

PREZZO DELLA SCATOLA. Lire: 6950

Per motori da 2 a 5cc.

Telecontrollato con comando automatico del direzionale e comando sui flaps.

La scatola comprende tutti i pezzi tagliati, comprese parti in metallo, carrello, accessori, decals originali.

ASSORTIMENTO SCATOLE DI MONTAGGIO DEL MOTOSCAFO "CHRIS - CRAFT"

CIGITALIA - Costruzioni Modellistiche

"CESSNA - 180"

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



ELEVATE CARATTERISTICHE DI VOLO

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

PER MOTORI FINO AD 1 CC. DI CILINDRATA.

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

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

Prezzo della scatola montaggio completa
 Prezzo del solo disegno dettagliato
 Prezzo del modello finito escluso motore

L. 1.500
 L. 300
 L. 4.500

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

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

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

Disponibilità di materiale e scatole di montaggio estere.

Accessori e parti staccate per automodelli, telai, frizioni, ingranaggi.

Visitate il nostro assortimento.

Ricordiamo agli appassionati che possiamo fornire qualsiasi lavoro su ordinazione. Servizio di consulenza. Specificare sempre le richieste allegando L. 50 per la risposta. La CIGITALIA è solo un laboratorio creato per collaborare con tutti i modellisti.

Catalogo completo illustratissimo; inviare L. 300 per la richiesta.

Ricordate: CIGITALIA - Via Salento 14 - ROMA (753)

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

ALI

* n u o v e *

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

"TUTTA L'AVIAZIONE"

Se vi interessa, richiedete una copia gratuita indicando:

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

scrivendo a

ALI NUOVE

ROMA - Via Tembien, 3 - ROMA



FULCAR

ROMA

GALLERIA TERMINI

FOTO - CINE - OTTICA

è in distribuzione la

GUIDA FULCAR 1954-55

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

INTERPELLATECI

FOCHIMODELS

CORSO BUENOS AIRES, 64 - TEL. 221875 - MILANO

*L'assortimento più completo a disposizione
del modellista*

AEROMODELLISMO - AUTOMODELLISMO

NAVIMODELLISMO - FERMODELLISMO

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

NAVIMODELLISTI ESPERTI

Per il vostro motoscafo di oltre un metro, con o senza il radiocomando, è disponibile un tipo speciale di motore elettrico americano L.E.A.R. di grande potenza. Perfetta e robusta costruzione, cuscinetti a sfere, frizione elettromagnetica. Funzionamento a 6, 12, 24 Volta con apposite batterie irrovesciabili e ricaricabili.

MOTORE (per scafi fino a 2 metri)
peso gr. 1100 Lire 10.000

BATTERIE DA 6 VOLTA
tipo piccolo peso gr. 1000 Lire 5.200
tipo grande peso gr. 1400 Lire 6.300

MOVO - Modelli Volanti
MILANO - VIA S. SPIRITO, 14



AEROMODELLI

PIAZZA SALERNO 8 - TEL. 846786
ROMA

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

★

NOVITÀ ASSOLUTA:

Motoscafo «NEMI»

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

★

Accompagnare le ordinazioni con vaglia



AEROMODELLISTI - NAVIMODELLISTI - APPASSIONATI

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

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

Consigli tecnici ai principianti
CONSULTATECI!

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

AEROMODELLISTICA
VIA ROMA 368 - NAPOLI



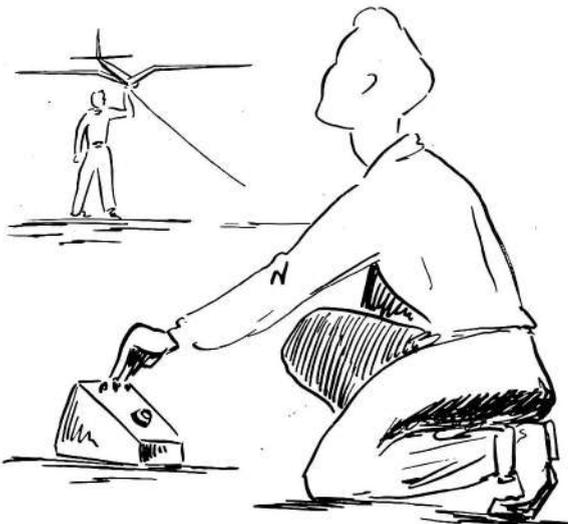
MODELLISTI

ECCO FINALMENTE CIÒ CHE ATTEDEVATE!

La



Autorizzata dal Cons. Prov. per l'Istruzione Tecnica



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

RADIOCOMANDO

di modelli aero-navali.

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

Rimarrà di vostra proprietà!

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

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

Richiedeteci SUBITO, specificando chiaramente, l'interessante opuscolo

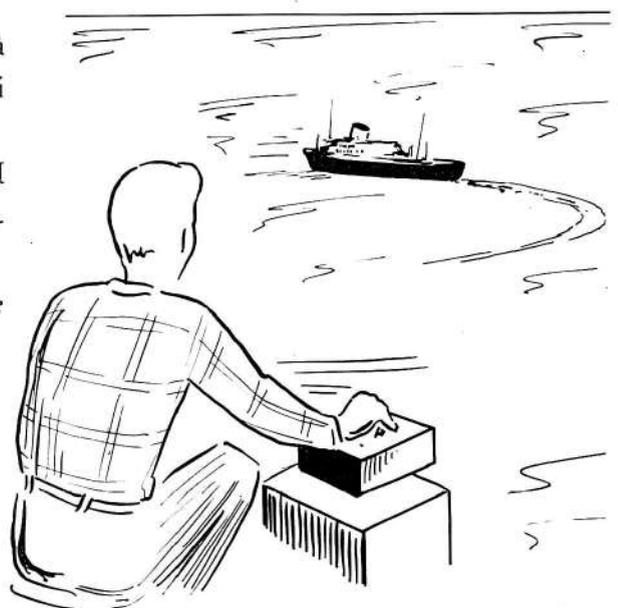
IL RADIOCOMANDO

che Vi verrà inviato gratuitamente

RADIO SCUOLA ITALIANA

Via Don Minzoni 2/RC

TORINO (104)



La Ditta "AEROPICCOLA" - Torino

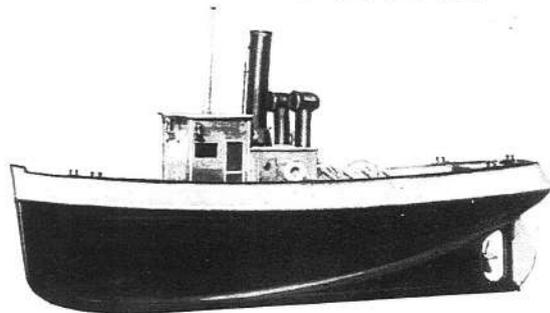
presenta le sue ultime NOVITA'

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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 5500

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

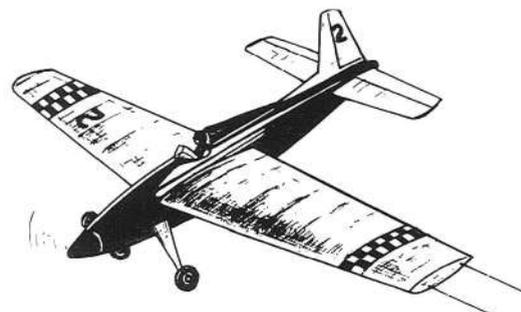
Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 150



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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 1900

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



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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 2600

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

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



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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 1500

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



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

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

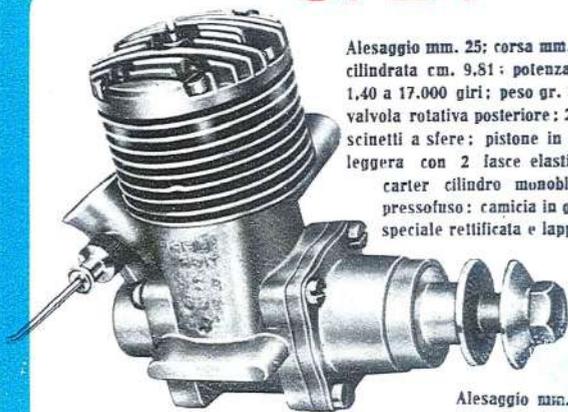
(se non volete servirvi da noi richiedete la ns/ produzione ai 150 rivenditori specializzati sparsi per tutte le principali città italiane)

AEROPICCOLA

Corso Sommeiller 24 - Torino - Tel. 528542

SUPERTIGRE

G. 24



Alesaggio mm. 25; corsa mm. 20; cilindrata cm. 9,81; potenza HP 1,40 a 17.000 giri; peso gr. 385; valvola rotativa posteriore; 2 cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con 2 fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso; camicia in ghisa speciale rettificata e lappata.

L. 15.000

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

ECCO I VOSTRI MOTORI

G. 20 SPEED

Alesaggio mm. 15; corsa mm. 14; cilindrata cmc. 2,47; potenza CV. 0,29 a 16.500 giri; peso gr. 108; velocità max. 25.000 giri; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso; camicia in ghisa al nichel rettificata e lappata.



L. 6.500

G. 21

Alesaggio mm. 19; corsa mm. 17; cilindrata cm. 4,82; peso gr. 198; potenza a 17.500 giri CV. 0,50; velocità max. 25.000 giri ed oltre; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche.



L. 8.900

Tipo lappato L. 9.600

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

G. 23

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



L. 5.900

G. 25

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



L. 3.900

G. 26

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



L. 4.900

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



DAL 1 MARZO SONO IN VIGORE I NUOVI PREZZI RIBASSATI ESPOSTI

