

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE

COSTA LIRE 100

SOMMARIO

IL TELECOMANDA-
TO "M 3" di Tac-
chella, Premio Eaton
Bray.

STAR, modello di Stel-
la classe internazio-
nale, di R. Crispo.

MODELLI DI TRENI,
articolo di Linse
Tosi.

ELETTROTRENO BRE-
DA "AL e 79" (se-
guito e fine).

DOUGLAS D. 558
"SKYSTREAK", mo-
dello in scala.

COME PILOTO IL
MIO U. CONTROL,
di S. Mossotti.

CONCORSO NAZIO-
NALE A FIRENZE,
servizio speciale.

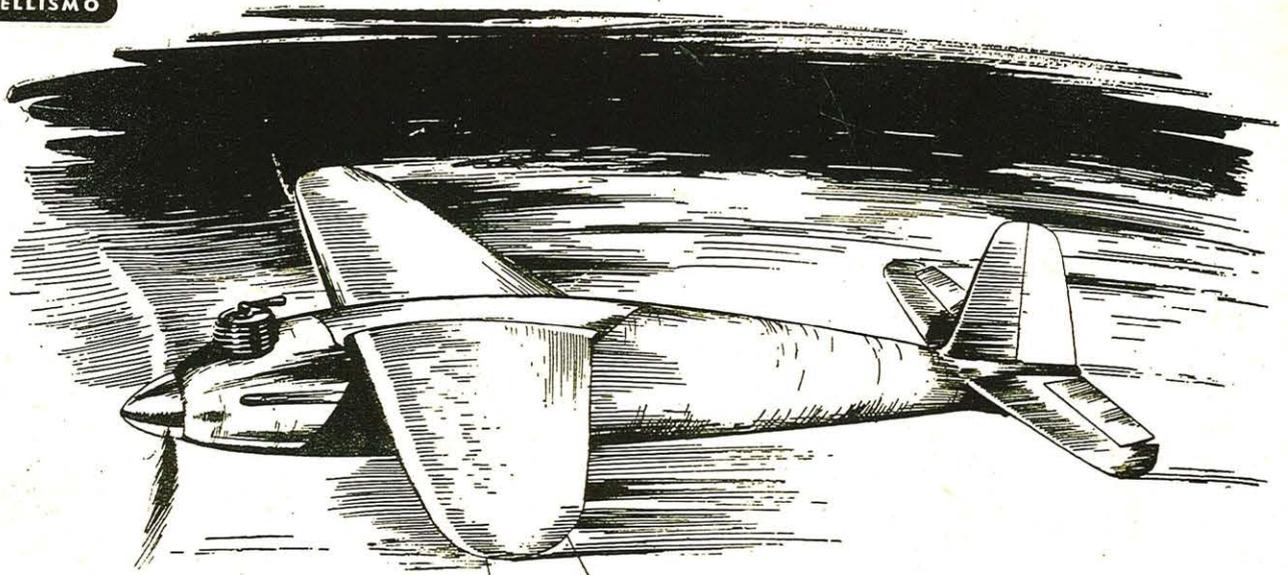
GRAN PREMIO DI
GINEVRA, servizio
speciale.

CONCORSO NAZIO-
NALE IN RUSSIA,
fotocronaca, servizio
esclusivo di "Mo-
dellismo".

PRIMA REGATA NA-
ZIONALE CLASSE
"V".

Corso di Aeromodelli-
smo. - Corso di Navi-
modellismo. - Spunti
quindicinali. - Cro-
nache. - Corriere





RISULTATI UFFICIALI:

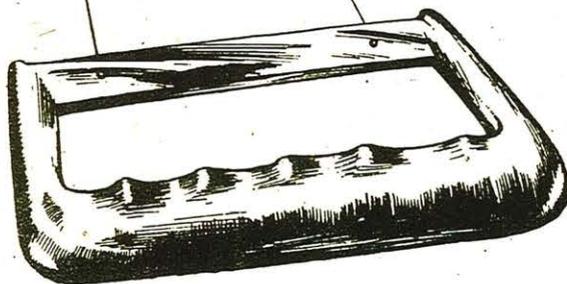
Arena di Verona - Aprile 1947
1° Assoluto (cavo di metri 15)
TACHELLA con motore
MOVO D.P. 23 • Km/h 127.
Livorno - Maggio 1947
1° Assoluto (cavo di metri 25)
CATTANEO con motore
MOVO D.10 • Km/h 139

ANCHE VOI

**POTRETE RAGGIUNGERE
E SUPERARE QUESTO
NOTEVOLE PRIMATO**

I disegni costruttivi in grandezza naturale del modello telecomandato di Tacchella ed il nuovo motore ad autoaccensione da 10 cc. di grande potenza sono a vostra disposizione presso la Ditta MOVO.

**RICHIEDETE LA TAVOLA COSTRUT-
TIVA MOVO M. 31 - PRENOTATE
IL NUOVO MOTORE DI SERIE
MOVO D.10 realizzato dalla:
FABBRICA ITALIANA MOTORI MOVO
V. S. Spirito, 14 - Tel. 70.666 - Milano**



**127. Km. / H.
a portata di mano**

RIVISTA QUINDICINALE

A. III - 1-15 OTTOBRE 1947
NUMERO 11

DIR. RED. AMM. PUBBLICITÀ
Piazza Ungheria, 1 - Roma

REDAZIONE MILANESE:
Via Carlo Botta numero 39

REDAZIONE TORINESE:
Corso Peschiera num. 252

TARIFE D'ABBONAMENTO

Italia Francia Svizzera

1 numero Lit. 100 Fr. 100 Frs. 1.50		
6 numeri 550 . 550 . . . 8.5		
12 1000 . 1000 . . . 16.00		
24 1900 . 1900 . . . 31.00		

TARIFE DI PUBBLICITÀ

Nel testo, in nero:

1 pag.	Lit. 12.000
1/2	7.000
1/4	4.000
1/8	2.500

In copertina, interna:

1 pag.	Lit. 15.000
1/2	8.000
1/4	5.000

Copertina, esterna, a colori:

1 pag.	Lit. 25.000
------------------	-------------

Per almeno 6 inserzioni consecutive sconto 10%. Alle ditte di materiali modellistici per lunghi contratti sconti speciali. - Annunci economici (rubrica AAAA): Lit. 25 ogni parola; in neretto Lit. 30 a parola, maiuscolo Lit. 35 a parola.

Spunti quindicinali

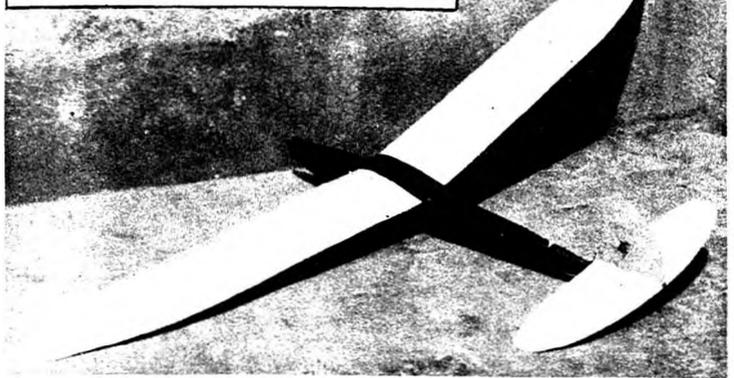
Codicillo a Frauenfeld

Veniamo ora un pò a parlare degli altri veleggiatori presenti sul campo e delle tendenze costruttive osservate nei modelli presentati dalle diverse squadre. I modelli svizzeri si notavano per la loro caratteristica linea, eguale nei modelli svizzeri e tedeschi, cioè ali rettangolari con estremità appena arrotondate con dietro ad estremità rialzate, fusoliera e timoni dalle linee piuttosto larghe e squadrate; modelli di dimensioni grandi ricoperti quasi esclusivamente in bianca od ecrù, marioncino rossiccio, ottimamente costruiti, meticolosamente rifiniti, magnificamente verniciati, con splendenti vernici a finire. In genere non adottato attacco a balneita, ma alti in un pezzo sovrapposte alla fusoliera in uno scivolo e tenute con delle caratteristiche linguette di compensato tirate ad elastico. Usati in genere legni duri, con scarso impiego di balsa. Modelli pesanti con carico superiore ai venti. Belli alcuni veleggiatori, inglesi, benchè di limitate dimensioni, ma dalle linee eleganti e con costruzione in balsa, fusoliera a guscio, ali ricoperte in seta. Notevole qualche veleggiatore olandese, come uno, ad es. dal discreto allungamento e dall'ala ricoperta in celluloido dal bordo d'entrata al longerone, e dalla caratteristica linea tedesco-svizzera (per cui mi sorge il dubbio della nazionalità, ma probabilmente è proprio olandese).

Di buone caratteristiche di volo è anche il veleggiatore jugoslavo di cui ho già accennato. Originali i due veleggiatori finlandesi con la fusoliera ricavata da un blocco di legno duro, non perfettamente identificato, magistralmente lavorato e ridotto a guscio sottilissimo e leggero, caratteristici l'ala ad uccello o, meglio, a lastra curva, sottilissima e con una strana struttura che non saprei precisare. Buoni alcuni veleggiatori francesi e belgi, in genere di dimensioni medie e piccole, e spesso forniti di pinna, pregevoli più per doti di volo che per linea e tecnica costruttiva e finitura.

Ma anche circa i veleggiatori, bisogna sinceramente riconoscere che i nostri modelli non sono stati inferiori a nessuno, sia per le loro magnifiche caratteristiche di volo, che per bellezza di linee, nonché eleganza di concezione costruttiva e organicità di progetto.

Il "Darius" di Tognazzi in una bella riproduzione di Valerio Franceschi di Pontedera.



Forse precavano un poco nella rifinitura, specie come brillantezza e cura nella verniciatura, per la tenerezza venuta; a stabilire presso i nostri costruttori di non più adottare vernici brillanti a finire.

E ora alcune riflessioni di carattere generale. La nostra squadra rappresentava gli elementi più giovanili presenti sul campo; la media dei rappresentanti delle altre squadre, specie per alcune (Inghilterra, Svizzera, Olanda, Cecoslovacchia e Monaco) era elevatissimo e non poche teste caute spiccavano sul campo. E' questo un indice della gran considerazione in cui è tenuto l'aeromodellismo, che non è davvero un gioco. Ciò è anche confermato dalla enorme dolenza e considerazione in cui è tenuto l'aeromodellismo in Svizzera e dall'interesse con cui è seguito da larghi strati della popolazione. Quando potremo vedere anche presso di noi mutata l'opinione, non solo del pubblico, ma anche di autorità ed enti preposti ad attività e a compiti a noi anni, e che dovrebbero aiutarci, mentre spesso fingono d'ignorarci, sarà una grande consolazione. Certo a qualcuno avrebbe fatto una certa impressione se avesse accompagnato, autorevolmente, la squadra italiana a Frauenfeld!

Aldo La Rocca

Sorte della F.A.N.I.

Mentre congediamo la rivista non abbiamo ancora ricevuto nessuna comunicazione ufficiale relativa ad un presunto mutamento di persone alla direzione della F.A.N.I. Secondo certe voci raccolte sembrerebbe che l'amico Barthel e Bonsi si sarebbero dimessi, per loro ragioni personali inerenti alla loro attività privata e professionale. Secondo le medesime voci sembrerebbe che la direzione passasse a Milano e la vice direzione a Roma.

Dichiariamo ancora una volta che non abbiamo nulla contro le persone che hanno finora tenute le redini della F.A.N.I. e che riconosciamo loro, anzi, il merito di avere creato questo importante organismo. Né abbiamo nulla contro la F.A.N.I. Riteniamo soltanto che questa Federazione, se esiste, debba essere un'organizzazione imparziale e che i suoi dirigenti si dimentichino i loro luoghi di origine e di residenza. Questo sia detto con riferimento al passato e al futuro, a Firenze e a Milano e a Roma. L'Italia è vasta, relativamente, e fatta da Madre Natura in modo che la maggioranza degli aeromodellisti risente sem-

pre degli effetti di qualsiasi campanilismo, anche del più tenue o magari inconscio.

Tengano sempre presente questo gli eventuali nuovi dirigenti. Ma torneremo sull'argomento.

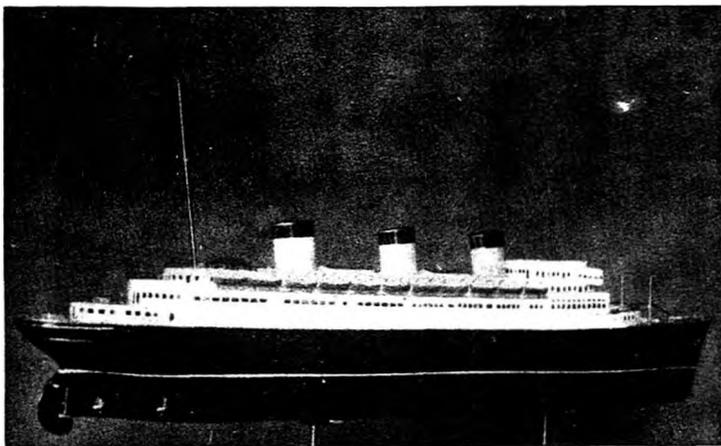
Meno gare

Ci richiamiamo al nostro articolo pubblicato nel n. 7 di « Modellismo » intitolato: « Più scuole e meno gare ». Noi facevamo notare, in quell'articolo, che pur essendo utili le gare, se ne disputavano troppe e con ciò si spezzava non soltanto quantitativamente e qualitativamente la partecipazione degli aeromodellisti, ma si stremavano gli Enti (che son sempre quelli) chiamati a offrire (più o meno spontaneamente) i premi per dette gare.

Nel nostro pezzo, intitolato « Una questione di forma », e pubblicato nel numero 10 di « Modellismo », tra l'altro scrivevamo che, essendo ora di finirla con la deplorevole dispersione di forze e di capitali, sarebbe tempo di organizzare (iniziativa F.A.N.I.) una importantissima gara nazionale, intitolata « Concorso Nazionale Aeromodelli », alla quale competizione fossero ammesse tutte le categorie (dai gloriosi veleggiatori agli elastici delle varie formule, dai motomodelli vari cilindrate agli « U. Control », dagli sperimentali agli idro, ecc.) e per la quale competizione fossero messi in palio dei sostanziosi e numerosissimi premi, da quelli cospicui dell'Aereo Club a quelli delle Ditte e degli editori di Riviste aeromodellistiche.

Ed ecco che nella cronaca dedicata alla « Coppa Corriere del Popolo » il nostro corrispondente da Genova ribatte sul motivo. « A questo fatto (l'attenzione degli aeromodellisti è rivolta a troppe gare contemporaneamente), che fa compromesse in questi ultimi tempi diverse promettenti gare, bisognerà pensare compilando per il prossimo anno un calendario che faccia coincidere le gare meno importanti con la stagione morta « maggio giugno ». Così scrive il nostro corrispondente, e non è il solo a rilevare il danno che deriva dallo spezzettamento delle iniziative agonistiche. Ci si pensi in tempo, dunque. Questo spunto è dedicato, di bel nuovo, alla F.A.N.I., a quella F.A.N.I. che, spostando il suo cervello direttivo da Firenze a Milano (anzi Milano-Roma, come ci è parso di capire), dovrà diventare più importante e più potente.

Noi, difatti, non vogliamo la sorte della F.A.N.I., vogliamo bensì una F.A.N.I. che abbia una ragione di essere.



Il nostro vecchio amico Michele Simoncini di Palermo ha costruito questo modello di transatlantico, scala 1:250. Lo scafo è tutto in striscie di metallo saldato. Il modello è lungo cm. 108. È illuminato elettricamente.

VIAGGIO INTORNO ALLA MIA CAMERA

La locomotiva di manovra è la più modesta della rete ferroviaria; pensate! Tre assi accoppiati tutti portanti, quasi come un parente povero paragonata alle altre di maggiore potenza. Ma questo mattino quando essa è uscita dal suo deposito, le rotaie sono risonate gaiamente sotto le sue ruote; era il suo giorno di rivincita, il giorno atteso da molto tempo.

Essa correva essendo designata a ricalcare i binari fino alla banchina numero tre per portarvi le carrozze, precisamente quella dei rapidi, del materiale Pulmann, orgoglio della compagnia. A missione terminata la piccola locomotiva ha regresso, e s'allontana per lasciare la via libera alla rivale, che non tarda ad incrociare disotto alla cabina di manovra.

Questa rivale ha un'andatura vertiginosa, trascina il treno gagliardamente per quanto molto lungo; non può essere più tanto giovane, ma essa porta le tracce recenti della sollecitudine degli uomini; doppia espansione, scatole cilindriche, distribuzione a valvole; non c'è un perfezionamento moderno che essa non possieda.

Il suo numero comincia d'altreonde con tre cifre che sono un titolo di nobiltà nel mondo ferroviario, 231, il simbolo della Pacific. Due, i due assali dell'avantreno; tre le due sale motrici; uno, la sala che porta il focolare.

La via è libera. Lentamente inizia la marcia, poi di più e con più vita, le ruote cominciano la loro ronda infernale sotto la potenza coniugata delle bielle motrici e delle sbarre d'accoppiamento. E il rapido pesante si impegna sotto la multipla potenza, sotto i molteplici fuochi che, per essere un segno di gloria, si spengono e si riaccendono, cambiano di colore.

Straordinario minuto! Sarei dunque una specie di gigante? Il mio dito preme ancora il bottone smontato da un motto e da una cifra: « Via 3 ». Per questo gesto, io ho fatto vivere un mondo, un mondo quarantacinque volte più piccolo del nostro, perché questa rete ferroviaria che cerchia le città, che attraversa i villaggi, non ha che 32 millimetri di scartamento fra le due rotaie. Ma eccomi qui dunque oggi in presenza di questa miniatura che io non avrei mai sognato di sognare.

Un gruppo di giovani consacra le ore di libertà alle strade ferrate. Tutto qui è disposto per evitare la perdita di tempo prezioso. Questa ragguardevole rete ferroviaria è installata in uno stanzone avente 10 metri di larghezza e 24 m. di lunghezza, su dei tavoli alti un metro dal pavimento. Le linee si dividono in tre tronconi separati. Su tutta la lunghezza della stanza il primo troncone è interamente equipaggiato con materiale delle strade dello stato francese, il secondo comprende materiale vario, quello delle altre reti francesi; il terzo troncone non impiega altro che materiale inglese.

Le vie sono a scartamento « Zero » (32 millimetri), e riposano su un pietrisco veritiero, ma però in scala. Ne è occorso qualcosa come 1000 kg. per l'intero impianto. E questi piccoli dettagli sono la copia esatta della realtà, ma a 1/45. Così i piccoli orologi delle stazio-

ni misurano il tempo con la precisione degli orologi delle torri.

Molte installazioni di questo genere esistono d'altra parte nel mondo. I modellisti, cioè a dire i proprietari e costruttori della rete in scala, restano sempre in collegamento per mezzo dei club del quale essi sono membri. E' così che il signor Aufrière è stato chiamato a dirigere la sezione modelli dell'Associazione Francese degli Amici delle Strade Ferrate.

Egli oltre ad essere un modellista, è un collezionista ed un tecnico. Il collezionista tende a riunire tutti i pezzi importanti e caratteristici. Quanto al tecnico, egli utilizzerà le sue installazioni per risolvere numerosi dei problemi ferroviari. Da ciò il valore educativo incontestabile della sua rete modello. Per rendercene conto, basta osservare la rete dell'Associazione dal 1° piano. Una finestra s'apre sulla sala e da questo osservatorio le cause delle manovre sono più complesse di quanto in apparenza potrebbero sembrare. Contatazione « de visu » evidentemente impossibile su una rete a via normale.

Trenta metri appena separano qui i termini importanti. Trenta metri che rappresentano delle centinaia di chilometri. Un treno può allora essere sorvegliato nella totalità del suo percorso. Tutto è elettrico, dopo i segnali; dai motori degli aghi degli scambi fino alle locomotive che prendono la corrente per i loro movimenti dalla rotaia centrale con contatto a rullo.

Ed è giustamente questa trazione elettrica, applicata anche alle macchine del tipo a vapore, che conferisce a questa installazione un aspetto di verosimiglianza.

La corrente di trazione non agisce solamente come energia motrice, ma come trasmittitrice di ordini per rimpiazzare i meccanici forzatamente assenti dalle cabine. Questa facoltà di arrestare e di far ripartire una locomotiva non è solamente legata ad un interruttore arreante o chiudente un circuito; i binari di via la possiedono grazie ad un automatismo rigoroso. Questo automatismo, capolavoro di elettricità, ha per base i numerosi tagli che interrompono la rotaia centrale. E i centodieci circuiti elettrici facenti capo ad un posto centrale, la grande stazione di testa a 14 vie, gli arabeschi movimenti dei binari donano a questa installazione il valore di un laboratorio di traffico. Degli orari esatti si potrebbero stabilire.

E a ciascun giorno il treno che vi culla al ritmo regolare delle sue ruote battute alle giunture delle rotaie, seguirà le tracce d'un piccolo cartellino — scartamento 0 — replica d'un treno espresso di questa rete ferroviaria in miniatura.

Questo è quanto scriveva Mr. Jean Falaize nella rivista « Plaisir de France » nel lontano Gennaio 1937, articolo corredato da bellissime foto che riproducono l'immane lavoro di buona volontà che un gruppo d'amici legato dalla stessa passione ha saputo creare. E non credo che questo gruppo sia rimasto inoperoso in tutti questi lunghi anni, ma avrà seguito la spinta formidabile che nelle nazioni civili ha sempre l'iniziativa personale e privata. Anche in altre nazioni, nel Belgio, in Olanda, in Svizzera, Spagna, Svezia,

Germania e Gran Bretagna per citare solo le nazioni europee, esistono associazioni analoghe, sorte anche sotto la spinta formidabilmente commerciale della famosa casa germanica « Marklin ». Ma dove la divulgazione è stata maggiore è stato negli Stati Uniti d'America, grazie ad una attrezzatura industriale perfettissima che ebbe per esempio da emulare la casa germanica.

Personalmente ritengo che, anche in Italia, il modellismo ferroviario sia molto praticato. Se si confrontano le ditte commercianti in prodotti (pietra di paragone) aeromodellistici a quelle di prodotti per ferrovie in miniatura, esiste un rapporto di circa uno a tre (per quante io ne conosca) a nostro favore.

L'articolo pubblicato nel N. 8 di « Modellismo » è bello e meglio ancor illustrato dall'Arseni. Ma, mi permetto di dirlo, quella piccola locomotiva è morta. Morta perché non ha vita, non ha una forza racchiusa in sé; è comandata dal capriccio del costruttore e guidata da binari. Altri hanno avuto l'idea di dare una guida ai loro modelli, di farli andare secondo la propria volontà, questi modelli che originariamente ne erano sprovvisti; automobili (Racin-Car) ed aeromodelli (U-Control). Resta da mettere dei fili ai modelli di navi e poi tutto ritorna legato alla terra, dalla quale la civiltà parti desiderosa di altre vie.

Dobbiamo restare indietro noi che fra i modelli abbiamo scelto il mezzo di locomozione terrestre più sentimentale oltre al più antico?

Nei ritagli di tempo che ho avuto liberi, qualcosa ho fatto in un anno di lavoro e con la difficoltà di provvedermi delle molte cose occorrenti che non sono tutte in commercio, per la realizzazione di un treno — con scartamento 32 m/m — perfettamente in scala con quelli reali e che appagasse la mia incontentabilità nella riproduzione. E' dall'anno 1932 che sono in caccia per raccogliere disegni schematici. Basti dire che per avere fusioni di pezzi porta ruota per vagoni merci e fiancate per carrelli per carrozze passeggeri e locomotori tipo 636 e 424 e per gli elettrotreni articolati, impiegai quattro mesi per trovare un fonditore che eseguisse il lavoro in pressofusione di zama e senza una spesa eccessiva. Mi sono costruito curve del diametro di mt. 3,60 con uno sviluppo di circonferenza di oltre 11 metri e nel mio impianto ho abolito quella antiestetica terza rotaia cara alla « Marklin » pur senza impiegare il filo aereo tanto noioso in un impianto smontabile facilmente e che, riposto, richieda poco spazio.

Non mi dilungo di più, oggi. Scopo per noi modellisti di ferrovie italiane sarebbe di riunirci, di collegarci in qualche modo, e chi ha più idee più ne esponga, al fine di costituire anche noi la nostra associazione, attraverso la quale ci potremmo scambiare i nostri pensieri e i nostri studi.

In Bologna so che molti sono gli appassionati e li pregherei, come prego tutti gli altri nelle altre città di comunicarmi il loro indirizzo e le loro idee. Qualcosa di buono saiterà fuori.

Linse Tosi

Via S. Stefano, 11 - Bologna

Dall'alto in basso: 1. Vagone merci delle D. R. (Germania). - 2. Carrelli completi per elettrotreno articolato Breda su binari e pezzi scolti in fusione per fiancate e carrelli per carrozze passeggeri, respingenti a molla, ruota locomotiva, carrelli per elettrotreni e per locomotori 636 e 424. - 3. Un vagone merci D. R. e un vagone per spedizione mobili su binari dritti e in curva. - 4. Carrozze passeggeri, postale e merci su binari a due vie. - Carrozza postale delle F. S. tipo 1928. - 6. Vagoni e carrozze su binari a due vie. - 7. Carrozza passeggeri di III classe delle F. S. (particolare della testata).



FATTI GRAVI

Si sente dire spesso che ad ogni gara aeromodellistica c'è il solito « furbo » che buggera la giuria e vince magari la competizione. A me non era mai successo, prima d'ora, di constatare personalmente alcuna frode, ma, ad essere sincero, nei tre giorni durante i quali assistetti al concorso di Firenze, ebbi modo di vedere frode su frode e, a dire il vero, di frodare personalmente io stesso. Se per tante ragioni questa gara dovrà essere annullata, ebbene, io credo che non sarà poi tanto male (certamente bisogna pensare al sacrificio finanziario di tanti che hanno magari vinto qualche premio in buona fede).

Errore gravissimo, quello della giuria, di formare commissioni all'ultimo momento, magari includendo persone interessate all'affermazione di un determinato motore. Spero che senza che io approfondisca, nè specifichi, vorrete capire quanto dico. Io, la prima pietra, non la scaglio! Secondo: a Firenze c'erano cronometristi non all'altezza della situazione, impreparati e incompetenti. Insomma, se lo devo dire francamente, questa gara di Firenze è stata un vero bluff. Bluff soprattutto dal punto di vista dell'organizzazione, che ha falsato valori in campo, che ha creato troppe contestazioni, malintesi, malumori, e chi ne ha più ne metta. Mi dispiace per i vincitori se il Concorso verrà annullato, ma, comunque, ripeto, che è ora di finirla con simili arruffamenti. Le competizioni dovranno svolgersi, d'ora innanzi, dietro una precisa disciplina precedentemente illustrata, attraverso il regolamento, al concorrente. Preso nota di ciò, l'aeromodellista che trasgredirà verrà tolto inesorabilmente dal turno dei lanci. Possibile che non si possano vedere gare in Italia senza il minimo battibecco fra concorrenti e giuria? Vogliamo provare almeno una volta?

Adriano Castellani

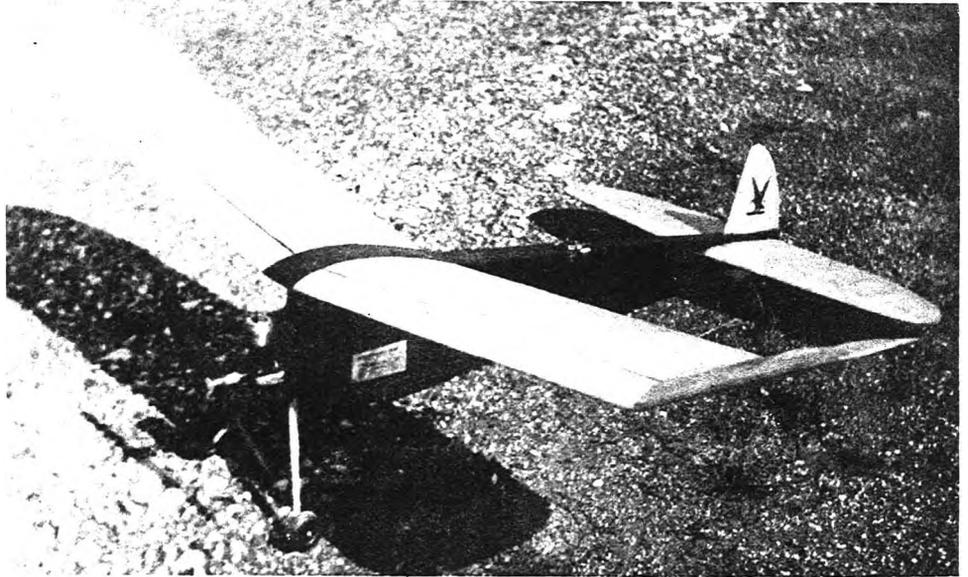
fuori la verità

Ciò che il nostro inviato Adriano Castellani dice (e non dice, ma fa intendere) nella sua premessa alla Cronaca delle gare di Firenze ci stupisce e ci impressiona. Il fatto che ci stupisca sta a dimostrare che noi non eravamo affatto prevenuti in questo senso contro gli organizzatori delle competizioni fiorentine. Noi (se avete letto il nostro corsivo nel N. 10 di « Modellismo ») facevamo allora delle riserve di tutt'altro genere. Noi ci rifiutavamo di partecipare ad una gara nella quale, tutti, compreso il Concorso Nazionale, dovevamo "valerci" dei risultati della Coppa Arno patrocinata da "L'Ala" e dal G. Premio Motomodelli indetto dal G.A.F., e ciò perchè la cosa ci sembrava troppo campanilistica e locale; ma non ci passava nemmeno lontanamente per il capo che si potesse dubitare della Giuria.

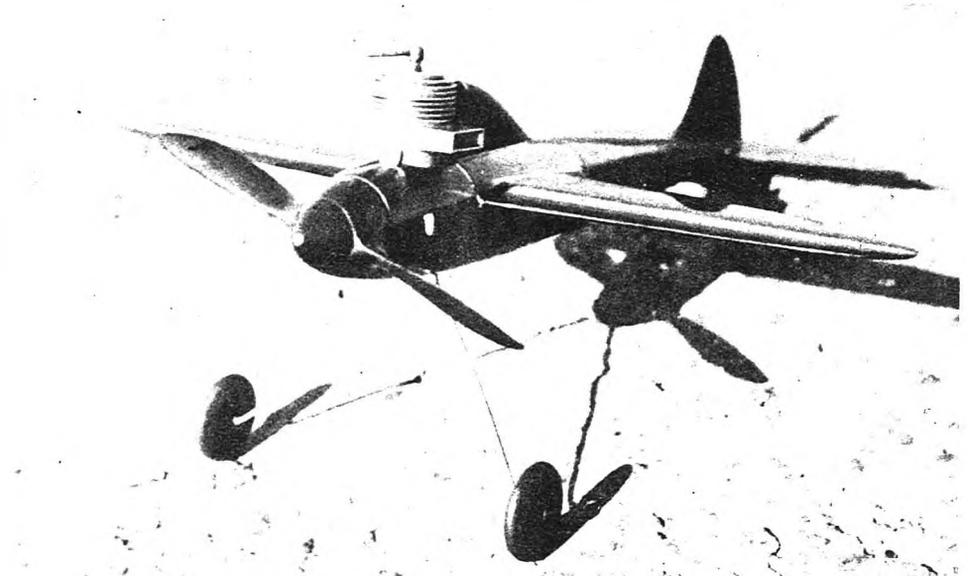
Ora le accuse aperte e velate del Castellani ci impressionano, alla stessa maniera di tutte le cose gravi e imprevedute.

Naturalmente, facciamo le nostre riserve. Noi non siamo in grado di provare, qui, oggi, ciò che afferma il nostro Castellani. Possiamo soltanto prendere atto che il nostro Ca-

(continua a pag. 239)



Il modello di Pitturazzi, vincitore della Cat. B.



Il telecomandato di Gai.



Il noto aeromodellista Canestrelli di Napoli.

Il "X" Concorso Nazionale "abbinato" alla Coppa Arno

Grande aspettativa fra gli aeromodellisti di tutta la penisola per questa nuova riedizione del caro, vecchio Concorso Nazionale di Modelli Volanti.

Naturalmente sono scomparse, con i tempi che fuggono a precipizio, anche le belle usanze passate e i poveri aeromodellisti partecipanti, oltre al magro «bottino», hanno dovuto sostenere spese ingenti di trasporto e soggiorno, il che ha infuito sulla «colossale» partecipazione prevista, dato l'entusiasmo suscitato dalla rinascita del Concorso Nazionale.

Venerdì eravamo tutti pronti a dar vita a tre belle e intense giornate agonistiche, ma l'incominciò subito una pioggia insistente e fitta, che, svegliandoci picchiando perfida contro le persiane, sembrava quasi deridesse le nostre ottimistiche previsioni.

Finalmente, il sabato, sia pure con una inusitata nebbia, si poté, verso mezzogiorno, dar inizio a questo tribolato Concorso Aeromodellistico Nazionale (chiamiamolo così, poiché, come sapete, contemporaneamente si dovevano disputare il Trofeo dei Motori de «L'Ala» e la Coppa Arno del G.A.F.).

Dunque sabato verso mezzogiorno hanno luogo i lanci dei modelli ad elastico formula F.A.I. e dei motomodelli. Naturalmente, dal mio punto di vista: progresso costruttivo e tecnico nettamente in regresso. Non se l'abbiano a male i nostri aeromodellisti, ma ben pochi si sono salvati dal grigiore e dalla monotonia generali. Nella categoria A dei motomodelli, ha vinto Senia di Viterbo, col solito modello già affermato in precedenti competizioni. Tolto questo e quelli di Monfalcone, il resto valeva ben poco. Costruzioni, mal fatte, progetti errati, insistenza accanita a far uso della pinna anche con le deboli potenze del 3: insomma tutto lasciava molto a desiderare! Nei 6 cc. la lotta è stata minima, perché pochissimi hanno lanciato e Pitturazzi, che in cuor suo sognava un successo, si è affermato soltanto grazie al suo modello che, se non altro, va lodato per le doti costruttive non indifferenti. Il successo onora questo nostro amico, che è sempre stato molto sfortunato, pur essendo un aeromodellista veramente in gamba.

Nella categoria C interessanti i voli dei Monfalconesi, che avevano modelli vecchi, ma equipaggiati con diesel da 10 cc., i quali tiravano su come foglie secche i loro modelli. Gnesi, che ha riprodotto l'«Italian Giant» perso a Ginevra, non ha concluso nulla, avendo l'autoscatto tarato al secondo lancio per soli 12 secondi, anziché per 20. Nei modelli ad

elastico poco di buono, eccetto per il vincitore Cassola. Alcune riproduzioni arrangiate del Pinnuto, i soliti Canestrelli con i soliti modelli. Insomma, non una sfilata delle forze aeromodellistiche italiane, ma un'accolta di modelli raffazzonati all'ultimo momento pur di partecipare alla gara.

Ed ora veniamo alla gara dei veleggiatori e dei Wakefield. Di questi, ultimi pochi.

A causa degli... «ingrippi» (chiamiamoli così) modelli veramente ottimi non si sono potuti affermare. Insomma, in parole povere, la gara dei veleggiatori è stata una delusione. Solo qualche bel volo offerto da un concorrente di Rovereto e dal solito Macera col suo magnifico veleggiatore che, sganciato tutte due le volte a 30 metri o poco più, seppe dare una dimostrazione della propria classe segnando tempi superiori ai due minuti.

Il vincitore Van de Velde con un grosso modello già descritto su queste colonne, ha avuto il successo assicurato grazie alla regolarità dei lanci. Buoni i modelli del C.A.M., soprattutto di Castiglioni. Da ricordare uno sfortunato lancio degli appassionati aeromodellisti di Castellone che in verità cominciano a farsi onore anche in campo nazionale. Comunque, anche qui, sapore di «garetta» fatta in famiglia.

Nei modelli Wakefield da notare un originale modello dal volo sicuro e dalle doti veramente buone con una fusoliera interamente in lamiera di alluminio dovuto alla paziente opera dell'aeromodellista Fumagalli di Monza. Buono il modello di Taberna, aeromodellista contagiato dal «bacillus aeromodellisticus». Regolari i voli del Wakefield dell'onnipresente Canestrelli e di qualche altro di cui mi sfugge il nome. Notata la «retrée» di Ercolino Arseni, con una ennesima riproduzione dei suoi A.Z. Anche di questo modello abbiamo notato un bel volo.

La domenica a p-azzate dei Re, U-Control per tutti! Tre piste tre! Alla sagra, allo stordimento, alla vertigine della velocità! Gracido di motori ovunque, imprecazioni, dita spellate, puzza di miscela, atmosfera ardente. Ecco una competizione, che, dalle prime ore di inizio, dette l'impressione di rimettere in sesto il prestigio del Concorso Nazionale, ma purtroppo, anche qui, tutto cadde, come cosa morta, quasi nel fango Tacchella, il dio folle della velocità aeromodellistica, ha rapito i presenti con l'urlante suo modello azionato dal potente e sicuro Mc Coy: unica nota bella ed emozionante della giornata. Il resto è passato tutto in seconda linea, anche se, rispetto al-



l'anno precedente, i risultati sono stati addirittura sbalorditivi! È mancata quella serietà di preparazione che la gara degli U-Control richiede. Solo uno di questi concorrenti si è preparato coscienziosamente per mesi e mesi. Tacchella, che ha vinto su uno scarto di velocità tale da assurgere senz'altro fra i migliori specialisti mondiali. Bravo Tacchella: meriti da solo tutto il successo del concorso nazionale.

A. Castellani

LE CLASSIFICHE (UFFICIOSE)

Cat. Veleggiatori

1. Van de Velde (Roma), punti 7; 2. Macera (Livorno), punti 13; 3. Gronchi (Pontedera), punti 18; 4. Mazzarelli (Trento), punti 19; 5. Giusti (Pisa), punti 21.

Cat. Elastico

1. Cassola (Pisa), punti 5; 2. Pesatti (Verona), punti 11; 3. Cersini (Roma), punti 12; 4. Prina (Milano), punti 15; 5. Benaco (Milano) punti 16.

Cat. Motomodelli A (da 0 a 3 cc.)

1. Frillici (Viterbo), punti 3; 2. Licen (Monfalcone), punti 4; 3. Pavarello (Firenze), punti 6; 4. Servadei (Forlì), punti 12; 5. Rossi (Milano), punti 15.

Cat. Motomodelli B (da 3 a 6 cc.)

1. Pitturazzi (Cremona), punti 6; 2. Ballario (Torino), punti 7; 3. Giuseppeoni (Venezia), punti 8; 4. Benazzai (Prato), punti 9; 5. Sbrana (Pisa), punti 10.

Cat. Motomodelli C (da 6 a 10 cc.)

1. Piccini (Monfalcone), punti 3; 2. Pascale (Napoli), punti 4; 3. Battistella (Venezia), punti 6; 4. Gnesi (Pisa), punti 8; 5. Presenti (Firenze), punti 10.

Cat. Wakefield.

1. Pavanello (Firenze), punti 4; 2. Gagliotte (Napoli), punti 7; 3. Taberna (B. Arsizio), punti 8; 4. Andrei (Firenze), punti 8; 5. Arseni (Roma), punti 9.

Cat. Modelli da Sala

1. Leardi (Milano); 2. Prina (Milano); 3. Canestrelli (Napoli).

Cat A reazione

1. Anderle (Treviso).

Cat. Telecomandati A (da 0 a 3 cc.)

1. Taberna (B. Arsizio), Km/h 98,766; 2. Guidi (B. Arsizio), Km/h 85,674; 3. Fermi (Milano) Km/h 81,378; 4. Caretto (Bologna) Km/h 75,888; 5. Cellini (Treviso) Km/h 72,692.

Cat. Telecomandati B (da 3 a 6 cc.)

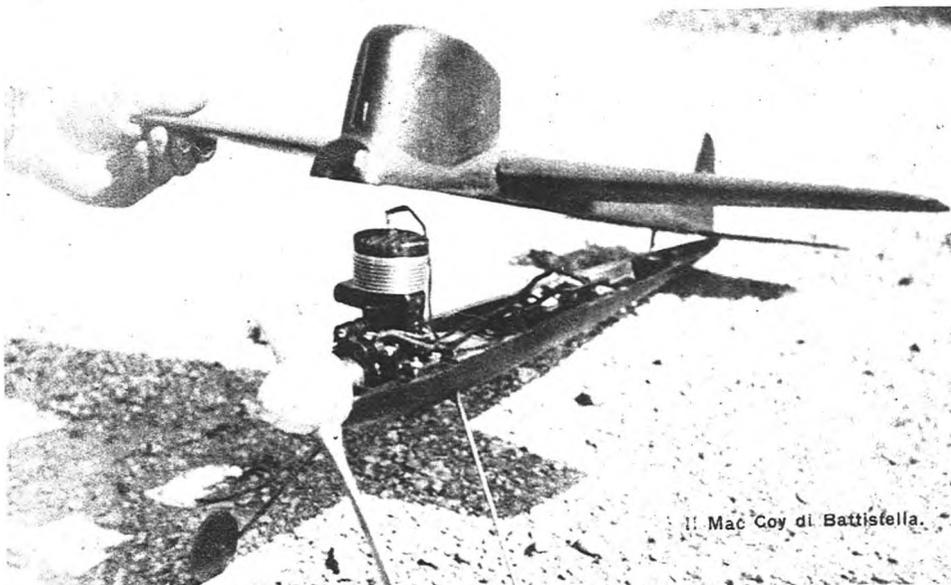
1. De Mori (Bologna), Km/h 112,104; 2. Ridenti (Roma) Km/h 111,168; 3. Sabbadin (Venezia), Km/h 109,568; 4. Corsetti (Torino), Km/h 105,948; 5. Sabbadin (Venezia) Km/h 103,536.

Cat. Telecomandati C (da 6 a 10 cc.)

1. Tacchella (Milano), Km/h 166,320; 2. Battistella (Venezia) Km/h 137,844; 3. Cattaneo (Milano), Km/h 132,444; 4. Presenti (Firenze) Km/h 132,294; 5. Cellini (Treviso) Km/h 116,236.

Cat. Telecomandati Acrobazia

1. Conte (Torino), punti 17; 2. Cellini (Treviso), punti 16; 3. Pelegi (Genova), punti 15; 4. Ridenti (Roma), punti 14; 5. Canestrelli (Napoli), punti 13.



Il Mac Coy di Battistella.

Cronache

TORINO

Sul campo dell'Aeritalia si è svolta il 7 settembre scorso una gara per motomodelli organizzata dal locale gruppo aeromodellistico Società Sportiva Torinese per la disputa della Coppa Astor.

La gara era aperta a tutti gli aeromodellisti d'Italia, ma vi hanno partecipato soltanto concorrenti piemontesi.

La nota interessante di questa manifestazione è data dall'intervento di un folto gruppo di boy scouts, che si sono resi utili nel recupero dei modelli. Evidentemente l'esempio svizzero di Frauenfeld ha funzionato.

I concorrenti hanno fatto colazione al sacco sul prato, e questa è un'altra bella cosa, perché durante la colazione sul luogo della gara si stringono i nodi dell'amicizia, del cameratismo e della solidarietà.

Ma ecco le classifiche ufficiali:

Motomodelli classe A: nessun concorrente.
Motomodelli classe B: 1) Maina Igno, (AGO Torino), p. 3; 2) Cursi Giovanni (ASTOR-Torino), p. 4; 3) Marsaglia Mario, (SAT-Torino), p. 5; 4) Chiaperotti Ugo, (GAT-Torino), p. 6; 5) Odasso Desiderio, (ASTOR-Torino), p. 6.

Motomodelli Classe C: 1) Fregonara Emilio (indip.-Torino), p. 3; 2) Maggi Vittorio, (ASTOR-Torino), p. 5; 3) Raviola Giancarlo, (ASTOR-Torino), p. 5; 4) Cestari Giovanni, (GAT-Torino), p. 9; 5) Corsetti Vittore, (ASTOR-Torino), p. 10; 6) Pramaggiore Luigi, (GAT-Torino), p. 10; 7) Danieli Oscar, (GAT-Torino), p. 11.

1ª Coppa Astor (anno 1947): 1) ASTOR (Torino), 2) GAT (Torino), 3) AGO (Torino), 4) SAT (Torino).

TREVISO

Hanno partecipato alla gara di Treviso, intitolata Trofeo Fiera di Treviso, aeromodellisti di Venezia, di Treviso, di Pordenone, di Trieste e di Padova. La manifestazione aeromodellistica ha avuto luogo nei giorni 13 e 14 settembre in occasione della Fiera Campionaria.

Il giorno 13, nel pomeriggio, si è disputata la gara dei telecomandati (cat. A) durante la quale Cellini di Treviso ha ottenuto la velocità di 56.500 Km/h migliorandola subito dopo con 66.490 Km/h. Il modello del Cellini misurava 42 cm. di apertura alare ed era costruito completamente in balsa.

Il giorno 14 si sono disputati i premi per le categorie B e C (sempre telecomandati). Durante questa giornata si sono registrate le seguenti velocità: 115.34 (Cellini), 102.763 (Chinchella di Trieste), 98.298 (Battistella di Venezia).

Le classifiche ufficiali di questa gara deducata



Il veleggiatore di Van de Velde: primo arrivato.

esclusivamente ai telecomandati sono le seguenti:

(Cat. A: 1) Cellini (Treviso) 66.490 Km/h; 2) Rossi (Venezia) 52.983 Km/h; 3) Burato (Treviso) 49.869 Km/h.

(Cat. B: 1) Battistella (Venezia), 98.298 Km/h; 2) Sabbadin S. (Venezia), 94.200 Km/h; 3) Sabbadin M. (Venezia), 90.432 Km/h.

(Cat. C: 1) Cellini (Treviso), 115.346 Km/h; 2) Mantelli 113.040 Km/h; 3) Chinchella (Trieste) 102.763 Km/h.

MANTOVA

Una gara riservata ai veleggiatori è stata disputata domenica 5 ottobre a Mantova. Ecco i risultati: 1) Savoia M. tempo medio 2'6"; 2) Sabbadin S., t. m. 1'52"; 3) Boari S., t. m. 1'37"; 4) Calzolari G., t. m. 1'59"; 5) Boari C., t. m. 1'2"; 6) Bergamini A., t. m. 1'.

SALERNO

Sul campo di Monte Brignone è stata disputata il 28 settembre scorso una gara per veleggiatori che ha dato i seguenti risultati: 1) Mazzarino tempo tot. 44"; 2) Berardinelli t. t. 3,18"; 3) Serafini t. t. 2,38"; 4) Squarciafichi t. t. 2'28"; 5) Gismondi t. t. 2'26".

TRIPOLI

Finalmente gli aeromodellisti tripolini hanno potuto ottenere il permesso delle autorità di occupazione per costituire il Gruppo Aeromodellisti Tripolini (G.A.T.). Ci auguriamo che l'aeromodellismo libico, che ci sta tanto a cuore faccia presto parlare di sé, come un tempo.

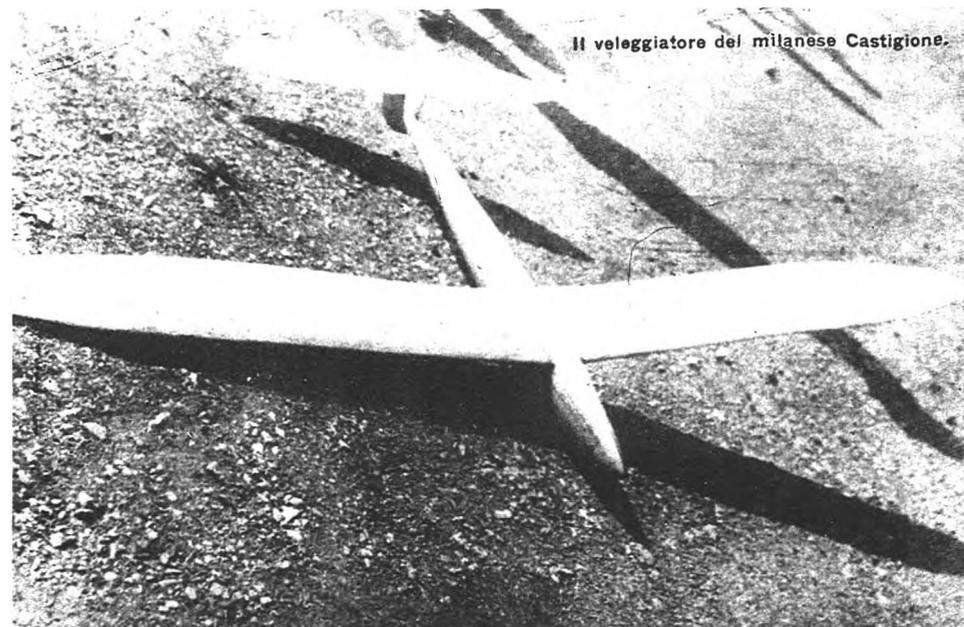
FUORI LA VERITA'

(continuazione da pag. 287)

stelliani dichiara di aver visto frodare e di avere frodato lui stesso. E siccome noi non possiamo (come abbiamo detto altre volte) ignorare ciò che accade e interessa i nostri lettori, chiediamo al nostro amico Castellani di circostanziare, cioè di parlare chiaro e di fornirci le prove, o le testimonianze. Tanto meglio, p. tanto peggio, se i risultati del Concorso Nazionale verranno dichiarati nulli. La verità ha i suoi diritti, e noi stiamo con la verità, da sempre.

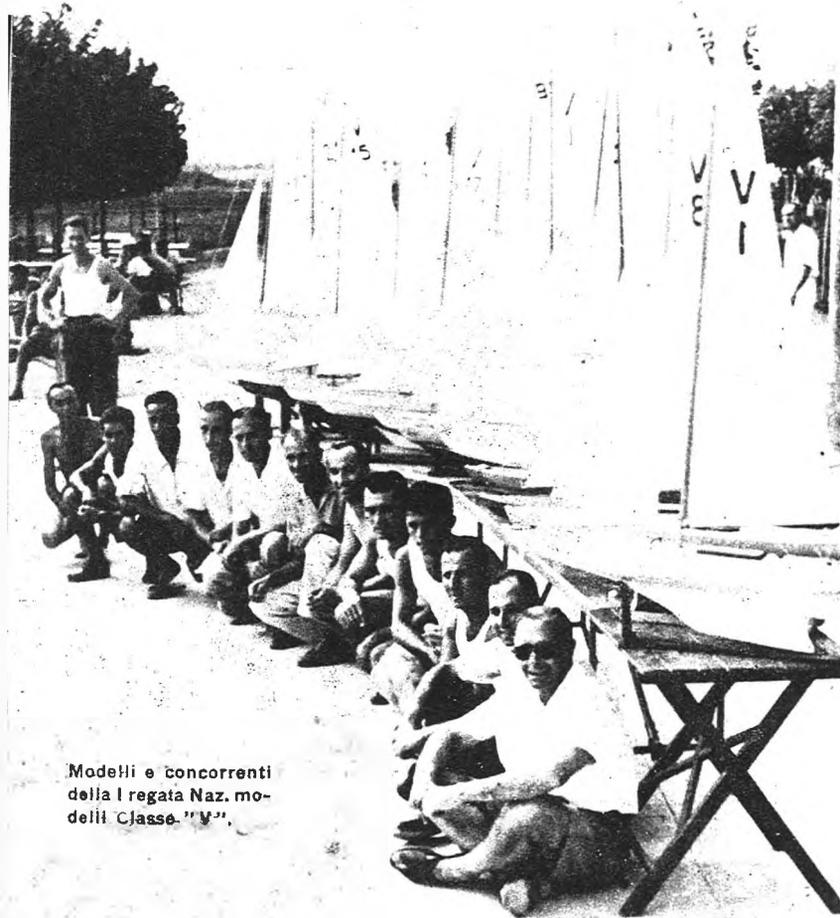
Ci rendiamo conto che stiamo gettando dei sassi in un apiario, o in un vespaio, se più vi piace. Forse faremo un dispiacere al Castellani stesso, e a qualche altro nostro amico. Ma non importa. Castellani si preoccupa che ad alcuni, che hanno sacrificato tempo e danaro, si tolga il premio assegnato. Dispiace immensamente anche a noi. Ma noi (come abbiamo dichiarato nel nostro articolo del N. 10 intitolato « Una questione di forma ») dobbiamo rendere conto agli aeromodellisti italiani, e a tutti coloro che ci seguono con simpatia e stima, del nostro operato.

Adriano Castellani e chi altri sia in grado di suffragare o smentire le accuse del Castellani ci scrivano con sincerità e schiettezza. Ne guadagnerà il costume. G. Martini



Il veleggiatore del milanese Castiglione.

STAR serie internazionale



Modelli e concorrenti della I regata Naz. modelli Classe "V".

I Regata Nazionale CLASSE "V"

Il 15 agosto u.s., nel bacino d'acqua prospiciente la società della Vela « O. Cosulich » è stata organizzata la prima regata di carattere nazionale per modelli a vela della classe « V ».

La regata, riconosciuta anche nell'attività ufficiale dell'U.S.V.I., ha impressionato, per il suo carattere di novità, il folto pubblico convenuto nella sede della società in occasione del I Festival del Mare a Monfalcone.

Grazie la solerte opera organizzatrice svolta dall'infaticabile presidente della SVOC signor Pietro Petronio in collaborazione con la Direzione della Scuola Apprendisti CRDA e di numerosi soci hanno potuto essere presenti in gara ben 14 modellini — 12 di costruttori locali e 2 di costruttori della associazione modellistica navale veneziana — uno del ben noto tecnico Artù ing. Chiggiato presidente del Comitato tecnico USVI e uno del dottor Renzo Dolcetti, vice presidente della Compagnia Vela Venezia.

Gli eleganti scafi, ammirati all'esposizione allestita a terra, hanno, poi, raggiunto ottimi risultati dal lato tecnico-sportivo in mare.

Tutti i modelli; concorrenti presi da una leggera brezza di maestro hanno effettuato il non facile percorso di gara — in quanto attraversato da correnti che ostacolavano la rotta prefissata — dando i seguenti risultati:

- 1) « Fiamma », no. 14, propr. Trevisan Sergio - SVOC;
- 2) « Folgore », no. 7, propr. Viezzoli Andrea - SVOC;
- 3) « N. N. », no. 15, propr. Spanghero Duilio - SVOC;
- 4) « Danilo », no. 11, propr. Dollenz Giusto - SVOC;
- 5) « Lia », no. 17, propr. Scuola Apprendisti - CRDA.

Considerata la lusinghiera riuscita della prima regata il gruppo Navimodellistico della SVOC si ripromette di organizzare con una certa frequenza delle competizioni di carattere sociale e regionale nell'intento di divulgare al massimo questo sport che col diletto contribuisce alla formazione di cognizioni tecnico-marinare nei nostri giovani.

GI.FE

Ecco finalmente una « star » della serie internazionale.

Questo modellino è, forse, un po' piccolino. Ma ho pensato che con il caro prezzo del legname, un modellino di 45 cm. costerà meno di un altro più grande.

La semplicità di questo modello permette di lavorare bene e con precisione. Lo scafo si può fare con il solito sistema scavato (sgorbiato), oppure con le ordinate, cosa che, per molti, potrà essere più facile.

Per l'applicazione della deriva allo scafo bisogna munirsi di tre bulloncini da 3 mm., oppure prendere del filo di ottone da 3 mm. e fletterlo. Poi occorre praticare un taglio lungo 5-6 mm. (v. dis.), della larghezza di 2 mm., taglio nel quale andrà posta e saldata la deriva. Le ubicazioni per i bulloncini si vedono chiaramente nel disegno. Una volta saldata la deriva al bulloncino, praticare alla chiglia tre fori del diametro di 3 mm. e 25 mm. in corrispondenza dei bulloncini. Naturalmente bisognerà fare in modo che detta deriva risulti a posto, cioè non troppo avanti, nè troppo indietro. Perciò tenetevi 90 mm. all'estremo spigolo in basso (verso la linea di galleggiamento) dello specchio di poppa alla deriva; indi avvitate i dadetti ai rispettivi bulloncini.

Prima di far tutto ciò assicurate al lamierino 200-300 grammi circa di piombo, e se una volta finito tutto il complesso, risultasse poco, aggiungete dell'altro piombo, facendo delle focelle che andranno infilate longitudinalmente nella deriva. Al disotto della coperta e specialmente nei punti di maggiore sforzo dovete porre dei listelli curvi nella parte verso l'alto e che trasversalmente dovranno dare quella curva chiamata « bolzone ». Detta coperta potete inchiodarla, oppure incollarla con caseina. Da notare che deve essere completamente stagna. Gli attacchi dei bozzelli sartie, ecc. non sono altro

che viti a legno di ottone, a cui è stata schiacciata e opportunamente forata la testa. L'attacco di formaggetta e le crocette si vedono chiaramente nel disegno. L'attacco bome-albero non è altro che una piastrina di ottone che ruota attorno all'albero e va ad assicurarsi all'occhiello del bome mediante un ribattino. L'albero è del tipo comune, come pure il bome.

La velatura è costituita da una randa e da un fiocco. La randa è assicurata all'albero mediante un ritorto molto sottile cucito a spirale, che prende, naturalmente, albero e tela. Il fiocco ha sulla estremità di prora un piccolo ganccetto, il quale si aggancia all'occhiello apposto. Nella estremità superiore in alto bisogna cucire molto solidamente del ritorto, che sarà la drizza, la quale passerà attraverso il bozzello e andrà ad assicurarsi alla galloccia di coperta. Per la costruzione della velatura bisognerà rivolgersi alla gentilezza delle sorelle, o della mamma, e basterà tagliare prima un modello di carta un po' consistente e poi tagliare la tela, lasciando 5 mm. in più per la cucitura. Nella parte curva (balumina) bisognerà cucire una fettuccia di 5 mm. Fare attenzione che la curva deve risultare perfetta. Anche al fiocco bisognerà cucire la fettuccia nella parte più lunga.

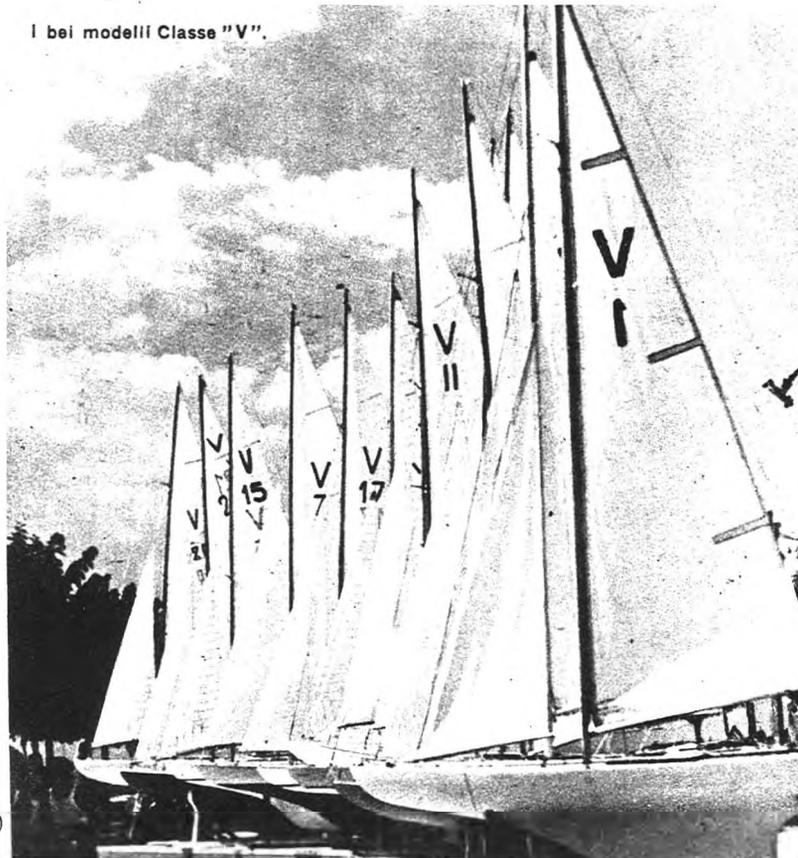
Per la verniciatura è meglio prima stuccare con stucco così composto: gesso medon - biacca - colla da falegname. Scartavetrare per bene a stucco asciutto. Da notare che il tutto deve diventare pietroso. Indi dare una mano di cementite. Una volta asciutto, scartavetrare con carta fina, e ripetere l'operazione almeno due volte. Poi smaltare.

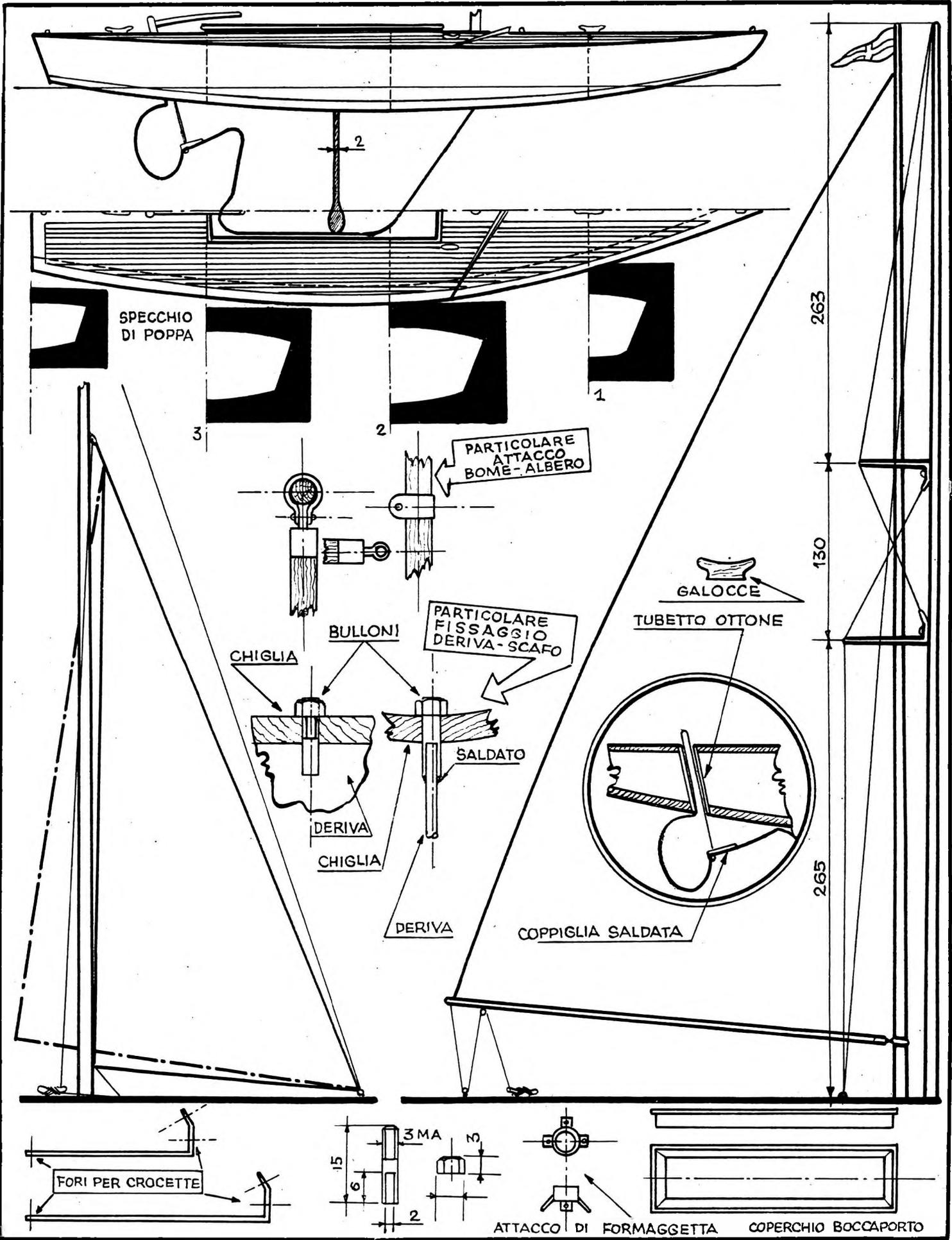
All'occorrenza si può modificare la deriva come dis.

Il modello potrà avere un fiocco più grande (v. dis.), qualora ci fosse poco vento.

Renato Crispo

I bei modelli Classe "V".







il "Gran Premio" di Ginevra

(DAL NOSTRO INVIATO)

Giornata simpatica, serena e combattuta, questa ultima domenica di agosto. I nostri aeromodellisti (Castellani, De Micheli e Gnesi), che il sottoscritto ha avuto la ventura di accompagnare, erano gli ospiti per i quali il tricolore italiano sventolava a fianco di quello francese e del crociato vessillo elvetico nella piana a sud-ovest di Ginevra che il locale Aero Club de Suisse aveva prescelto per far svolgere la sua prima manifestazione aeromodellistica internazionale.

Inferiori ancora una volta di numero (sembra proprio che la partecipazione alle gare sia inversamente proporzionale al numero degli abitanti delle nazioni partecipanti), l'aeromodellismo italiano si è validamente difeso contro i forti campioni francesi ed i numerosi concorrenti svizzeri ed ha sfiorato un successo assoluto.

La gara era riservata ai motomodelli formula libera, ed a Gnesi va senz'altro riconosciuto il merito di essere il vincitore morale della giornata, anche se le classifiche lo pongono al secondo posto dopo il francese Gautheron, perchè il suo "Italian Giant" reduce dai trionfi inglesi — e di cui abbiamo già parlato nelle cronache di Eaton Bray — ha dimostrato ancora una volta — e purtroppo troppo bene — di essere un modello realmente fuori classe che oggi ritengo difficilmente superabile. Lode quindi all'aeromodellista ed ai milanesi costruttori del motore.

Succintamente, la giornata si è svolta così: Arrivati sul campo alle 8,30 dopo una notte insonne trascorsa in un dormitorio dove di tutto si poteva fare fuorché dormire, si sono iniziati i soliti preparativi: montaggio dei modelli, distribuzione dei contrassegni, ordine di lancio, approcci con gli altri concorrenti, di nuova e vecchia conoscenza, immancabili critiche agli alberi troppo vicini ed ai 30 primi di motore.

La temperatura era piuttosto fresca ed il vento teso. I primi decolli segnano tempi modesti, ma quando è la volta di Gnesi si assiste, come per l'Inghilterra, ad una planata di sette minuti con soli 25" di motore. Volo entusiasmante, perchè il modello si è sempre mantenuto perfettamente controvento, atterrando ad un chilometro di distanza dal punto di lancio.

Sfortunata la prova di Castellani che, col modello non a punto, sfascia tutto al primo lancio; modesta quella di De Micheli col piccolo "Zena" da 0,6 c.c. Tutti gli altri concorrenti, com-

presi i campioni francesi Morisset e Maeght, si aggirano su planate di 2 minuti.

Dopo l'intervallo della colazione, si effettua il secondo lancio. Nel frattempo, l'atmosfera si era riscaldata e, pur non essendovi termiche vere e proprie, l'aria era certamente in movimento di ascendenza nei punti di riflesso alla vegetazione sottostante e per la vicinanza del lago e delle colline. Il vento è sempre piuttosto teso.

De Micheli lancia il suo modello con motore da 6 c. c.: il volo è impeccabile nello stile. Malauguratamente, l'autoscatto non fa il suo dovere ed il nostro genovese ne sopporta le conseguenze per la lunga corsa che deve fare.

Quando è il nuovo turno di Gnesi, l'attenzione di tutto il pubblico è esclusivamente per l'italiano, che ancora una volta sbalordisce per una rapidissima costante salita perfettamente in verticale. Dopo 27" il modello sembra comandato perchè, senza neppure una scampanata, inizia il suo lentissimo dondolamento ad una altezza non certo inferiore ai 150 metri. La quota raggiunta, il vento, le ascendenze e la geografia ci combinano il più brutto scherzo della giornata. Si capisce subito che il modello è in vena di farsi rincorrere per lungo tratto, ed il Dott. Pierre Denis, fisico dell'Università di Ginevra e competente aeromodellista, mette subito molto gentilmente a nostra disposizione la sua potente Ford V. 8 per tentare un rapido recupero. La corsa automobilistica è però di breve durata. Dopo 5 Km. alt! Frontiera Francese. La macchina è bloccata e Gnesi, grazie a rapide intese con le guardie di confine, riesce a passare nel territorio della vicina Repubblica Qui ha luogo una corsa estenuante, durata circa due ore: il modello, ancora in quota, si allontana sempre di più, finché viene perso di vista e abbandonato a se stesso.

I cronometristi rimasti sul campo hanno segnato il miglior tempo della giornata: 18" di volo, ed il modello sparito ancora in quota. Se il regolamento avesse contemplato due soli lanci, avremmo perso il modello, ma vinto la gara. viceversa i lanci sono tre e noi abbiamo perso sia l'uno che l'altra.

Infatti il francese Gautheron totalizza il massimo punteggio con il secondo e terzo lancio, rispettivamente di 14 e 15 minuti, mentre a Gnesi rimane l'amara consolazione di un terzo posto.

A De Micheli non si può perdonare il critico funzionamento dell'autoscatto, che anche negli al-

tri voli non interrompe il motore al tempo stabilito.

Il Sig. G. Vallet dell'Aero Club Svizzero ed organizzatore della gara può essere molto soddisfatto di questa sua manifestazione che è stata completata da una dimostrazione di U'Control che hanno entusiasmato il pubblico ed alla quale gli italiani non hanno partecipato.

Per gli spettatori più giovani erano in palio dei premi per la gara di palloncini, la "Gordon Bennet" in miniatura, mentre, come ultima esibizione, il francese Morisset esegue un perfetto traino di veleggiatore col suo motomodello che sgancia l'aliante ad una trentina di metri di quota.

I premi d'onore riservati ai partecipanti sono vistosissimi. Le industrie ginevrine hanno fatto a gara per dare a questa manifestazione uno stile ed una signorilità impeccabili.

Oltre al Presidente dell'Aero Club Svizzero ed all'esperto per l'aeromodellismo sig. Degen, erano presenti sul campo il Comandante dell'Aeroporto di Ginevra e moltissime altre personalità, oltre ad un numerosissimo pubblico pagante.

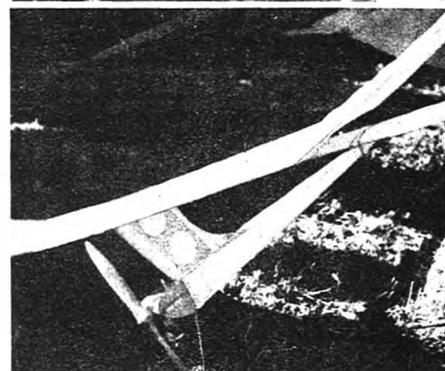
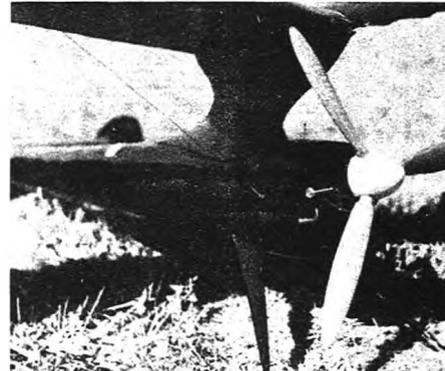
Perfetta e cronometrica l'organizzazione, educatissimo e sportivo il pubblico, i concorrenti abili e corretti.

Gli italiani sono stati ricevuti e circondati sempre con la più grande cordialità ed attenzione e ciò, lasciandolo dire, fa molto piacere in terra straniera. Non posso esimermi dal ringraziare pubblicamente la Società Ponti di Ginevra, che ha messo in palio per il primo italiano classificato un magnifico cronometro d'oro del valore. Non ne dico il valore per non far soffrire chi non ha potuto partecipare alla gara. Così non posso dimenticare il simpatico e gentilissimo signor Alessandro Patrucco, che ci è stato di guida e che ha agevolato in ogni modo la nostra breve permanenza.

Se vogliamo fare un bilancio di questa gara svizzera, non possiamo che rammaricarci che gli Enti preposti all'aeromodellismo italiano non si siano preoccupati di poter inviare una rappresentativa ufficiale. Queste assenze non possono che nuocere, perchè tutti gli abili aeromodellisti italiani hanno il diritto di poter essere messi al confronto con i costruttori stranieri.

I pochi presenti, che si sono mossi di loro iniziativa, hanno ad ogni modo saputo tener alto l'onore sportivo del nostro Paese e ad essi va tutto il nostro plauso e la nostra riconoscenza.

Gustavo Clerici



1 (f. Clerici) Per merito di quattro volenterosi privati aeromodellisti il tricolore italiano sventola accanto a quello francese e al vessillo rosso crociato dell'ospitale Svizzera all'ingresso del campo di Ginevra. Nella foto si vede Gnesi che rientra col suo modello dopo il recupero del primo lancio. - 2 (f. Clerici). Un gruppo di concorrenti. - 3 (f. Clerici). Il modello del francese Marius Gautheron vincitore della gara. - 4 (f. Adrian). Il muso del modello di Gautheron - 5 (f. Clerici). L'Italian Giant di Gnesi parduto a Ginevra. - 6 (f. Adrian). Il buon modello dello svizzero Roger Maret. - 7 (f. Clerici). Tre minuti per l'avviamento del motore.

Concorso Nazionale nell' U.R.S.S.

Il nostro servizio particolare è in grado di offrire in questo numero un interessante servizio fotografico del Concorso Nazionale Russo per modelli volanti di tutte le categorie svoltosi a Mosca fra il 10 e il 17 agosto u. s. Alla più importante gara dell'U.R.S.S. hanno partecipato 13 Repubbliche Sovietiche, i rappresentanti di 14 città e 60 aeromodelisti iscritti individualmente, con oltre 700 modelli in totale (idro, elastico, reazione, telecomandati e veleggiati, elicotteri, velocisti, ali battenti).

Ed ecco le didascalie delle foto, per ordine, dall'alto in basso: 1. Arrivo sul campo - 2. Il giudice di gara Kojedeub, pluridecorato - 3. Modello ad elastico da velocità presentato dal Club della Città di Mosca - 4. Un trimotore presentato dal Circolo delle Forze Aeree: un motore è a scoppio, gli altri due a elastico per retrarre il carrello - 5. L'elicottero di un concorrente estone.

(Commento e fotocronaca continuano alle pagg. 248-249).



Il modello di Tacchella con la carenatura del motore quando era ad accensione elettrica. (f. Adrian)

L'M.31 di Elio Tacchella

ALA — Si incollano su un piano di montaggio tutte le parti che la costituiscono e cioè: il blocco, i listelli (centine) ed il bordo d'uscita. Dopo questa operazione si inseriscono tutti i fazzoletti di rinforzo e, aiutandosi con dime di compensato, si sagoma il tutto fino al profilo desiderato. Si rifinisce l'ala incollando il blocco di balsa per la carenatura ala-fusoliera ed infine si copre con

seta trattata con tre mani di emallite ed una mano di vernice a finire.

FUSOLIERA — Si compongono i tre blocchi fondamentali che costituiscono la fusoliera mediante viti a legno. Su questo si disegna la vista completa in fianco ed in pianta, indi si sega il tutto con molta attenzione. Fatto ciò, a mezzo di dime si sagoma il blocco esternamente e lo si rifinisce con cura. Si tolgono le viti, e si incomincia a scavare con appositi utensili facendo molta attenzione agli spessori che devono risultare molto uniformi e di circa m/m 25. A scavatura ultimata, si incollano in uno dei due semigusci le ordinate ed infine si riuniscono assieme rinforzando le giunture con seta e collante. Si sistemano i piani di coda, i comandi, e tutto l'impianto, la scatola per il carrello, le fasce per l'ala e si adatta la capottina del motore, in modo da permettere una rapida ispezione del gruppo motopropulsore.

Per le prime prove si raccomanda di far pilotare il modello da un aeromodelista che abbia già pratica di U'Control, dato che il modello in questione ha una velocità che tocca i 150 Km/h ed è quindi molto sensibile.

Il disegno porta l'installazione del motore ad accensione elettrica tipo « Movo D.P. 23 ». Successivamente, sul modello è stato installato il motore ad autoaccensione « Movo D. 10 » ed è con quest'ultimo motore che si sono registrate le più alte velocità. Una particolare cura ed attenzione deve essere posta nella sistemazione del serbatoio in modo che la forza centrifuga non ostacoli il regolare afflusso di miscela al carburatore.



AEROMODELLISTI,
APPASSIONATI E CULTORI

Leggete il

**CORRIERE
DELL'ARIA**

PERIODICO DEGLI AVIATORI

CHE SI STAMPA A

MILANO

VIA DEL GESÙ, 6 - TELEFONO 71.624

TAVOLETTA CIRMOLLO 7*45*650

CAPOTTINA CIRMOLLO

CIRMOLLO (SAGOMARE IN OPERA)

SPAZIO LEVA ANTICIPO

ORECCHIETTE DI FISSAGGIO IN DURALL DA 1

COMPENSATO DA 1.5

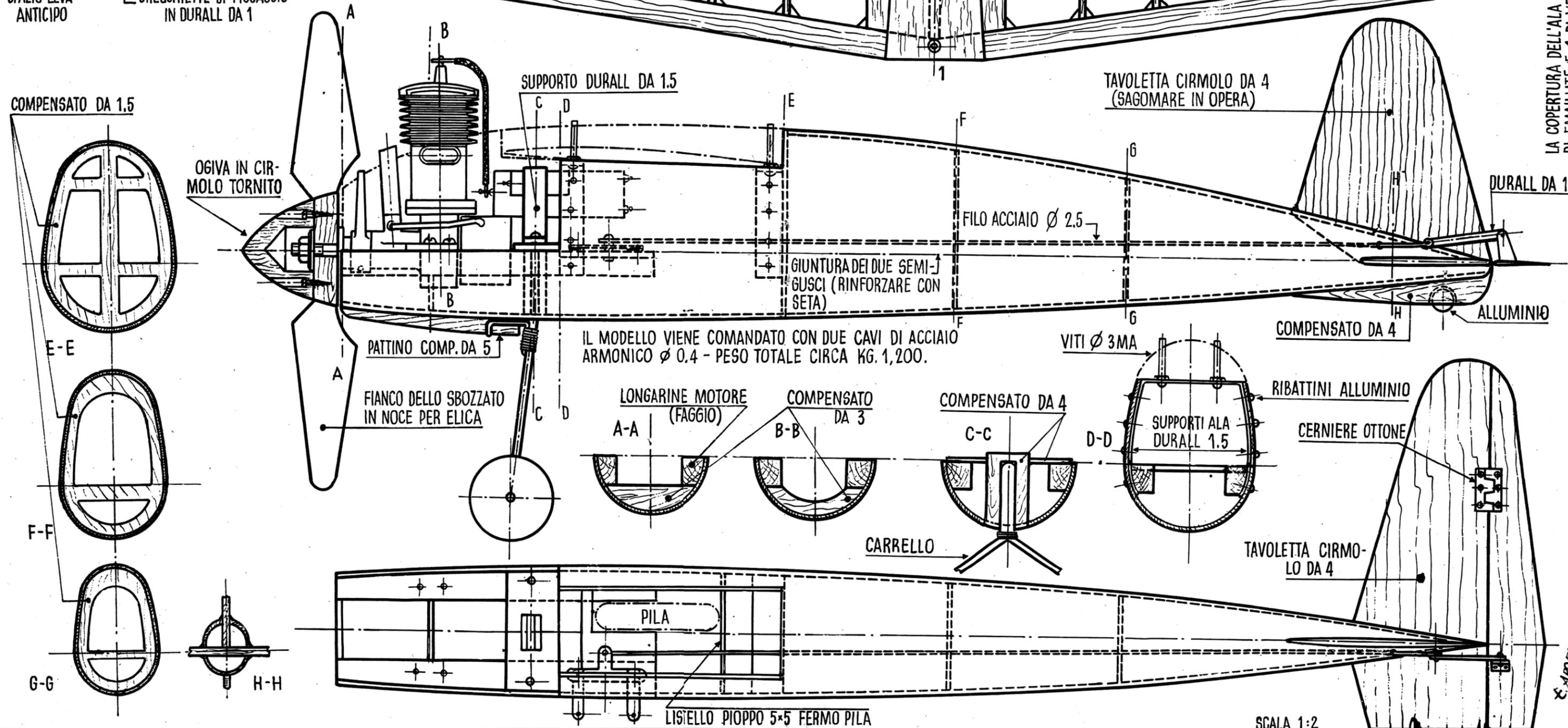
OGIVA IN CIRMOLLO TORNITO

E-E

F-F

G-G

H-H



BOCCOLE IN LEGNO DURO PER FISSAGGIO ALA

FAZZOLETTI COMP. DA 1

LISTELLO PIOPPO 7*7

BALSA

LISTELLI PIOPPO 3*7

SUPPORTO DURALL DA 1.5

TAVOLETTA CIRMOLLO DA 4 (SAGOMARE IN OPERA)

FILO ACCIAIO Ø 2.5

GIUNTURA DEI DUE SEMI-GUSCI (RINFORZARE CON SETA)

DURALL DA 1.5

ALLUMINIO

IL MODELLO VIENE COMANDATO CON DUE CAVI DI ACCIAIO ARMONICO Ø 0.4 - PESO TOTALE CIRCA KG. 1,200.

PATTINO COMP. DA 5

FIANCO DELLO SBOZZATO IN NOCE PER ELICA

LONGARINE MOTORE (FAGGIO)

COMPENSATO DA 3

COMPENSATO DA 4

VITI Ø 3MA

COMPENSATO DA 4

RIBATTINI ALLUMINIO

CERNIERE OTTONE

CARRELLO

TAVOLETTA CIRMOLLO DA 4

PILA

LISTELLO PIOPPO 5*5 FERMO PILA

SCALA 1:2

LA COPERTURA DELL'ALA E' IN SETA TRATTATA CON 3 MANI DI ESMALTE E 1 DI VERNICE A FINIRE.

E. ARSENI

CORSO DI Aeromodellismo

(continuazione dal n. precedente)

E seguita tutta la serie di operazioni e segnati, su ogni ordinata, i punti del dorso e del ventre, si traccia il contorno, con l'aiuto di un curvilineo, passando esattamente su ogni punto.

Nell'esempio fatto, la lunghezza della corda è di m/m. 220. Volendo tracciare lo stesso profilo per un'altra cèntina, con corda differente, non si dovrà che ripetere lo stesso procedimento sostituendo, a 220, la misura della nuova corda.

CONSTRUZIONE DELL'ALA

Ora che conosciamo il procedimento per disegnare con esattezza le diverse cèntine riferite a un dato profilo, bisogna imparare a costruire un'ala. Come abbiamo già detto, prima di mettersi a costruire un'ala bisogna farne il disegno per avere la forma voluta, e occorre stabilirne le dimensioni per ottenere la superficie desiderata. La figura in pianta verrà disegnata solo per metà, essendo l'altra metà esattamente simmetrica. Il disegno della seconda, quindi, potrà essere riprodotto da quello della prima, ricalcandolo dal rovescio in modo che, i risultati identici. Nel disegnare l'ala, occorre tener conto del rapporto fra l'apertura e la corda media, che, come già abbiamo detto, si chiama allungamento. Stabilito l'allungamento, dalla superficie alare si ricavano l'apertura e la corda media con la seguente formula:

$$L = \frac{S}{C_m} \text{ in cui } C_m = \sqrt{\frac{S}{\lambda}}$$

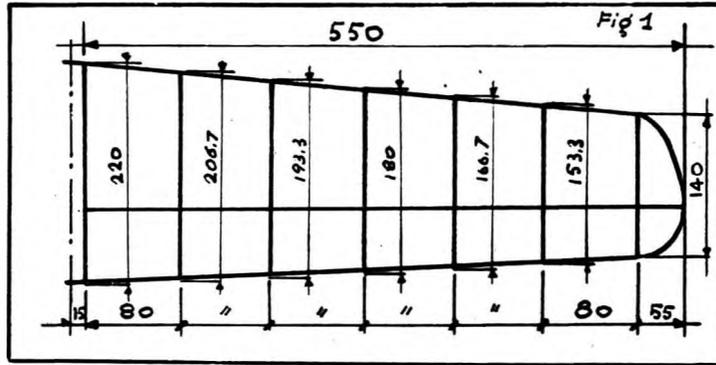
dove L rappresenta l'apertura alare. C_m rappresenta la corda media, S la superficie alare e λ (lambda) l'allungamento.

Seguendo a disegnare si deve, una volta tracciato il contorno, stabilire in numero delle cèntine e la loro posizione: altrettanto si deve fare per i longheroni. Le cèntine devono sempre essere disposte parallelamente all'asse di simmetria. Il numero delle cèntine, che dovranno assicurare il profilo alare, dipende dalla distanza più o meno grande che si vorrà tenere fra di esse. Nella costruzione degli aeromodelli, oggi è assai raro superare l'apertura alare di tre metri, e perciò è consigliabile disporre le cèntine distanti fra di loro non più di dieci centimetri; ma solo nel caso di all che sorpassino i 2 metri di apertura; la distanza, quindi, dovrà diminuire con il diminuire dell'apertura: in alcuni modelli ad elastico si usa oggi mettere le cèntine anche a meno di tre centimetri l'una dall'altra. Il numero dei longheroni dipende anch'esso dall'apertura e dalla superficie e dalla robustezza che si vuole ottenere. Può variare da 1 a 3, se costituiti da travi di sviluppo in altezza poco inferiore a quello della cèntina.

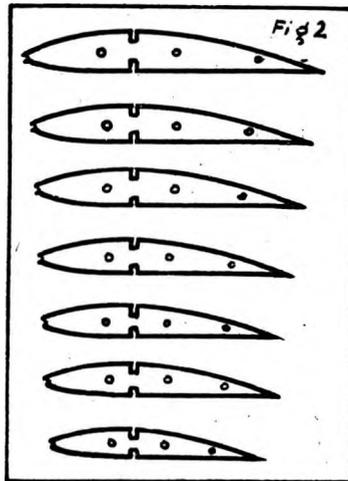
Il sistema di usare un maggior numero di longheroni costituiti di listelli di piccola sezione è oggi pressoché abbandonato.

Supponiamo ora di voler costruire un'ala come quella rappresentata nella fig. 1, nella quale è disegnata una semiala avente le seguenti caratteristiche: apertura alare m/m. 110, corda massima m/m. 22, minima m/m. 140. La corda media risulta di m/m. 100 e l'allungamento di valore sei.

superficie è di circa 20 decimetri quadrati. Le cèntine, che in questa semiala che descriviamo a mo' di esempio sono sette, sono poste ad intervalli uguali di 80 m/m. ed hanno rispettivamente le corde di: m/m. 220, 206,7, 193,3, 180, 166,7, 153,3 e 140. I longheroni, invece, prevedendo che siano semplici listelli paralleli fra loro, sono quattro: due sul dorso segnati con rette piene, distanti fra loro m/m. 120, e due sul ventre dell'ala, segnati con rette tratteggiate, distanti fra



loro m/m. 60. Data la forma dell'ala, e per semplicità di costruzione, porremo i longheroni perpendicolarmente all'asse di simmetria. Ammettendo che in questa costruzione le cèntine siano di legno compensato i longheroni in listelli di legno duro (bosso), il



bordo d'uscita in legno di pioppo, ed il bordo di entrata in tondino di legno, per l'esecuzione dell'ossatura si dovrà procedere nel modo seguente. Si disegna su carta la pianta della mezza ala nella sua grandezza naturale, tracciando, oltre alla posizione delle cèntine, anche quella dei longheroni. Fatto il disegno, occorre, come già si è detto, ricalcarlo dal rovescio per ottenere l'altra semiala. Dal disegno si devono rilevare le lunghezze delle corde delle cèntine. Scelto il profilo alare, in base alle quote assegnate nella rispettiva tabella, si dovranno disegnare le cèntine sulla carta, oppure direttamente sul legno. Quindi si segneranno, su ognuna, i punti esatti di incastro del bordo di entrata e dei longheroni; infine si disegnerà la parte da trarfare per alleggerire la costru-

zione, facendo attenzione di non indebolire troppo le cèntine. Se il disegno è stato fatto su carta, sconsigliamo di incollarlo sul legno per poi procedere al lavoro, distruggendo, in tal modo, il disegno; consigliamo invece di farne il ricalco, con carta al carbone, cercando di ottenere la maggiore esattezza possibile. Però, chi avrà fatto direttamente il disegno sul legno, potrà avere la quasi certezza di non errare nel profilo. Ad ogni modo, sia il disegno che il suo calco dovranno essere eseguiti tenendo presente che la venatura del legno deve essere disposta nel senso della corda.

La cèntina massima (e così la sua gemella) si costruisce in legno di spessore maggiore (in questo caso di millimetri 1,5) perché sta al centro dell'ala e perciò è

dopo, si intende, aver praticato col trapano, nelle parti da asportare, alcuni forellini nei quali si introdurrà la lama del seghetto. Il traforo delle parti interne delle cèntine non richiede l'esattezza che occorre per quelle esterne. Raccomandiamo, soltanto, di non fare angoli vivi, ma di arrotondare sempre i raccordi, meno che in casi speciali. Nell'ala che stiamo descrivendo, soltanto la cèntina maggiore ha quattro angoli vivi, che servono per la unione delle due mezze ali. Ultimato il lavoro di seghetta, con una lima si tolgono le sbavature del legno. Infine si procede a fare gli incastrati per i longheroni e per il bordo d'attacco. Per questo si fa un solco, con la lima tonda, che contenga esattamente il tondino di legno. Noi adotteremo, per il bordo d'entrata, un tondino del diametro di mm. 3; per i longheroni listelli di bosso di mm. 1 x 3 per quelli collocati sul dorso e per quello inferiore posteriore, mentre per quello inferiore anteriore, che deve reggere ad uno sforzo maggiore, occorre un listello di bosso di sezione mm. 2 x 3 (fig. 3). La esecuzione degli incastrati dei longheroni può essere fatta con l'aiuto di una lama per sega da metalli di taglio e di spessore sottile, oppure con una lima sottile di taglio fine.

(continua)

FRANCO DI PORTO

spediamo ovunque:

MODELLISMO N.	1	L. 200
"	2	50
"	3	50
"	4	50
"	5	50
"	6	80
"	7	100
"	8	100
"	9	100
"	10	75

IL DIARIO DELLO STUDENTE

Il più originale e divertente diario. 96 pagg. - 35 disegni umoristici - 28 tabelle - 84 fra aneddoti, consigli, barzellette poetiche. L. 100

ALBI PER RAGAZZI (pagg. 24)

SCINTILLA ALLE PRESE COI GANGSTER . L. 17
LA VILLA DEL MISTERO 17

ALBI PER BAMBINI (pagg. 96)

SERAFINO IL TOPINO . L. 17
PEPPINO LO SPADACCINO 17
LA PANTOFOLA DI BUDDA (pagg. 72) 15

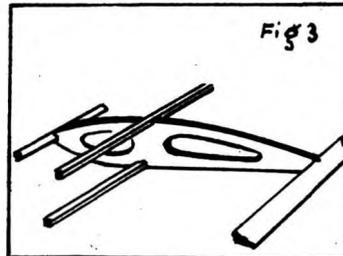
ALBI DAN L'INVINCIBILE

1 - IL CASTELLO DEL MISTERO L. 30
2 - LA PERICOLOSA AVVENTURA 30
3 - UN POPOLO SEPOLTO 30
4 - AVVENTURA NELL'HAREM 30
5 - CACCIA AL TESORO 40

COLLEZIONI 'GIRAMONDO'

Anno I (completa) L. 500
Anno II (mancante dei n.ri 17-19-29-32-39) 600
Anno III (dall'1 al 84) 700

Spedire vaglia alle EDIZIONI MO-
DELLISMO - P. Ungheria, 1 - Roma



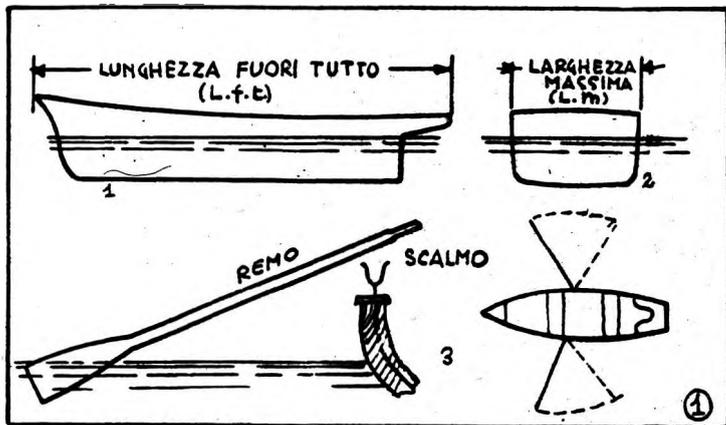
coppia così preparata (mettendo sulle ganasce di questa due rivestimenti di cartone per non guastare il legno), con la lima e carta vetrata si toglie l'eccedenza di legno, fino a raggiungere esattamente il segno. Bisogna ora, allo scopo di alleggerire la cèntina, procedere al lavoro di traforo

CORSO DI MODELLISMO NAVALE

CAP. II

Dimensione della nave Mezzi di proporzione - Nozioni generali sulle vele e sull'alberatura delle navi a vela.

Qualunque scafo si delimita mediante una lunghezza, una larghezza e una altezza.



La lunghezza della nave, che viene chiamata lunghezza « fuori tutto » (L. f.) è determinata longitudinalmente, cioè nel senso prora-poppa, misurando i punti estremi dello scafo (fig. 1).

La larghezza, che si chiama larghezza « massima » (L. m.), si ottiene misurando trasversalmente la distanza tra i fianchi esterni della nave, nel punto di maggiore larghezza, chiamata « ordinata maestra » (fig. 2).

Dell'altezza si parlerà quando tratteremo la costruzione.

Molti lettori, più o meno competenti noteranno che tralascio molte cose, e che a loro giudizio sembreranno dovute a incompetenza. Tengono invece presente che questo corso è principalmente destinato a chi di mare e di navi non possiede la minima cognizione. Per coloro che si sentono più navigati in materia faremo un corso più complesso.

Esaminiamo ora i mezzi di propulsione. Il più antico e primordiale è il « remo », che sfrutta la forza umana, ed è usato tutt'ora nelle piccole imbarcazioni. Esso consiste in una lunga asta di legno duro lunga da 2 a tre metri, tonda ad una estremità e piatta dall'altra. Ad un terzo della sua lunghezza viene poggiato ad uno speciale supporto, chiamato « scalmi »; si provoca il moto del galleggiante immergendo nell'acqua il remo ritmicamente da prora verso poppa. (fig. 3).

Il mezzo propulsivo, che per secoli ha dominato sul mare fino all'avvento del vapore, è stata la vela, che interessa particolarmente il modellista e alla quale daremo ora un primo sguardo generico.

Come tutti sanno, le vele, che sfruttano la forza del vento, non hanno un'unica forma: ve ne sono di tutti i tipi e di tutte le dimensioni e ogni tipo ha la sua funzione specifica per la condotta della navigazione a vela.

I tipi di vele sono: « i fiocchi », « le vele quadre », « le rande », « le vele latine », « le vele al terzo », « le vele al quarto », e le moderne « vele marconi ». Vi sono anche altri tipi di vele caratteristiche di

alcune località, di cui non ci occuperemo per il momento.

I « fiocchi » sono sempre triangolari e prendono il nome che specifica la loro funzione a seconda di dove sono sistemati; essi sono sempre orientati nel senso longitudinale della nave (fig. 4).

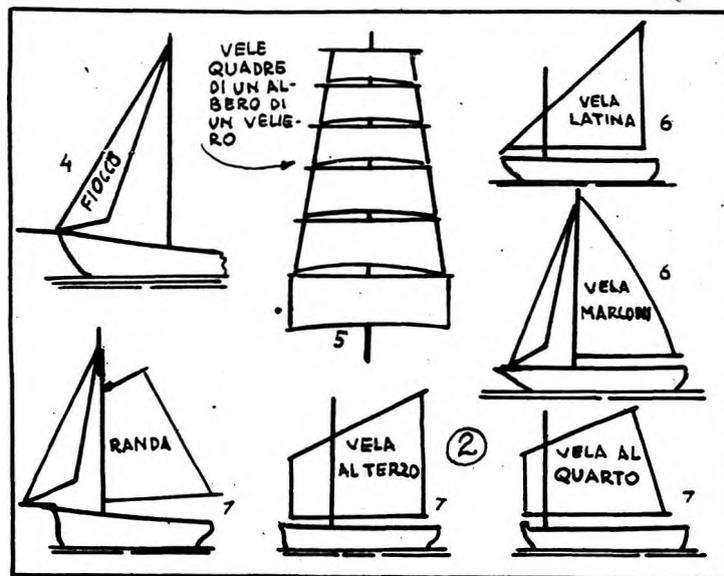
Le vele « quadre », anche esse assumono vari nomi a seconda del-

la loro sistemazione e il loro orientamento è trasversale alla nave, la loro forma è rettangolare trapezoidale (fig. 5).

La « vela latina » è anche essa triangolare, così pure la « vela marconi » (fig. 6).

Le « rande », le « vele al terzo » e « al quarto » sono trapezoidali, (fig. 7).

Già sento il lettore che si domanda dove queste vele vengano attaccate: in termine marinairesco si dice « inferite »; vediamo perciò, sommariamente, quali sono i tipi di alberi.



Il tipo di albero più semplice è costituito da un solo tronco, naturalmente a sezione rotonda che ne sostiene un altro che indicheremo ora col nome generico di « pennone », al quale è inferita la vela. Questo tipo lo troviamo su tutte le vele latine « al terzo » e « al quarto ».

Gli alberi sono incastrati inferiormente in un apposito foro e sono sempre sostenuti longitudinalmente verso prora da una corda detta « straglio » e lateralmente, da ambo i lati, dalle « sartie » (fig. 8).

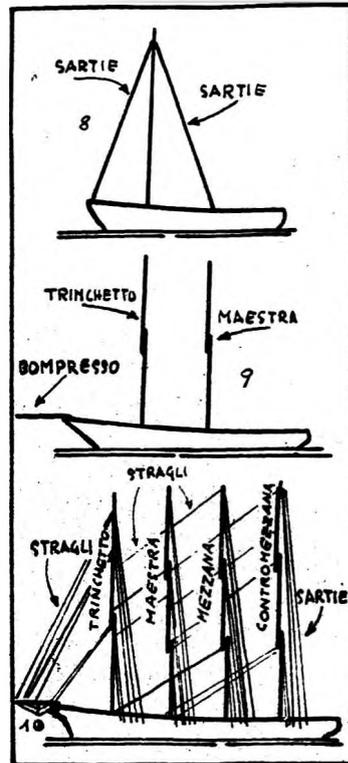
Con l'aumentare delle dimensioni della nave, è necessario naturalmente sviluppare la velatura, onde ottenere la spinta necessaria al moto; per cui gli alberi e le vele si moltiplicano.

Nei velieri abbiamo da due a quattro alberi e in alcuni casi anche sette, i quali, per la loro altezza (a volte si aggira sui cinquanta-sessanta metri dalla superficie del mare), non saranno più costituiti da un unico tronco, ma da più pezzi, due o tre, uniti tra di loro con speciali sistemazioni, in modo che si possano smontare con relativa facilità e celerità.

Dato l'aumentare delle dimensioni degli alberi, anche gli stragli e le sartie aumenteranno proporzionalmente, come pure i pennoni diventeranno più di uno (massimo sei). E' bene ora tener presente che gli alberi delle navi a vela sono più o meno tutti sistemati allo stesso modo.

Gli alberi non sono mai, salvo in qualche piccola imbarcazione, verticali alla linea di galleggiamento della nave, ma sempre leggermente inclinati verso poppa e gli alberi poppieri aumentano progressivamente di inclinazione rispetto a quelli prodieri.

Cominciando da prora, le denominazioni degli alberi sono: « bompresso », « trinchetto », il primo albero verticale, « maestra » e « mezzana ». Questi nomi sono sempre gli stessi per qualunque nave; ad esempio: per un veliero a quattro alberi avremo il bompresso sempre inclinato di 20° circa sull'acqua, poi l'albero di trinchetto, il terzo albero di maestra, il quarto di mezzana e l'ultimo la controzzana (Fig. 9).



no da un gruppo di stragli e da due gruppi di sartie (Fig. 11). (z. continua)

Classifica ufficiale Gran Premio di Ginevra

1. Marius Gautheron, Châlon s/S.
2. Piero Gnesi, Milano
3. Jacques Morisset, Parigi
4. Robert Labardé, Parigi
5. Paul Maeght, Lilla
6. Jacques Morisset, Parigi
7. Georges Baud, Losanna
8. Benjamin Porta, Losanna
9. Jean Perreaud, Châlon s/Saone
10. Charles Maréchal, Châlon s/S.
11. Roger Péclét, Ginevra
12. Marcel Stamm, Losanna
13. Livio Demicheli, Genova
14. Maurice Bodmer, Vevey
15. Roger Marmont, Châlon s/Saone
16. Hermann Schenk, Ginevra
17. René Schaffner, Lilla
18. Roger Péclét, Ginevra
19. Pascal Bavel, Ginevra
20. Waymond Bârdel, Yverdon
21. Maurice Bodmer, Vevey
22. Robert Labardé, Parigi
23. René Manini, Ginevra
24. Rico Neidhart, Ginevra
25. Louis Drousoz, Ginevra
26. Fernand Maibach, Yverdon
27. Raymond Berteaux, Parigi
28. Othmar Fischer, Vevey
29. Frédéric Eugster, Losanna.

MODELLI DI NAVI
CAP.
plani accessori e tutto il necessario per la costruzione di modelli navali
GRECO
Campo dei Fiori 8
Roma, Tel. 52495

Cronache

Genova: Coppa "Corriere del Popolo"

Classifiche individuali valide per l'assegnazione dei premi in denaro:

Cat. M. (tempo motore sec. 20).
1. Faglierini R. (Ae. C. Genova) con tempo massimo 2'26" 4 quinti e punti 5 — 2. Corsetti V. (A. S. Torino) con 1'46" e p. 5 — 3. Demicheli L. (Ae. C. Genova) con 1'8" p. 9 — Seguono Olcese con p. 10, di Palma con p. 12 e altri sette tutti con p. 13.

Cat. V. (cavo mt. 50)
1. Cerutti R. (C. M. S. Sampierdarena) con 2'40"3 quinti p. 5 — 2. Balla C. (A. S. Torino) con 1'4" 1 quinto p. 8 — 3. Secomandi F. (Ae. C. Genova) con 2'9"4 quinti p. 9 — Seguono Torchi, Arvati, Dolin, Lince, Cerutti F. con p. da 14 a 17 e altri sei tutti con p. 19.

Cat. E.
1. Secomandi F. (Ae. C. Genova) con 2'51" p. 3 — 2. Corsetti C. (A. S. Torino) con 1'20" 4 quinti p. 9 — 3. Lanata F. (Ae. C. Genova) con 1'21" 1 quinto p. 9 — Seguono Bagasco, Mangini, Turbin, Cappanera con p. da 11 a 14 e altri quattro tutti con p. 16.

Classifica a squadre, valida per l'assegnazione della Coppa:

1. Ae. C. Genova con p. 22 — 2. A. S. Tor. Torino con p. 22 — 3. C. N. S. Sampierdarena con p. 34
4. Airone Novi Lig. con p. 43 — 5. Icaro la Spezia con p. 45.

Queste sono le classifiche della «Coppa Corriere del Popolo», gara interprovinciale svoltasi domenica 24 Agosto, a cura degli aeromodellisti dell'Ae. C. di Genova, sul campo d'aviazione di Novi Ligure. Diciamo subito che, pur essendo i premi né pochi né esigui, le squadre partecipanti non sono state molte: oltre alle due di Genova, c'erano Torino (i Corsetti) e un loro allievo, La Spezia (Icaro) e Novi (Airone).

Pare che tutta l'attenzione degli aeromodellisti si rivolga in questo momento alle importanti gare nazionali e internazionali che segna-

no il termine della stagione aeromodellistica. A questo fatto, che ha compromesse in questi ultimi tempi diverse promettenti gare, bisognerà pensare compilando per il prossimo anno un calendario che faccia coincidere le gare meno importanti con la stagione morta maggio-giugno.

La «Coppa Corriere del Popolo» si è comunque risolta in tutt'altro che un fallimento. L'organizzazione è stata davvero buona. La gara ha inizio alle dieci del mattino, favorita da un tempo eccellente.

E' risultata immediatamente evidente una certa crisi nella categoria elastico.

Hanno invece dimostrate caratteristiche soddisfacenti la maggior parte dei veleggiatori e dei motomodelli presentati, e i tempi di volo, tenuto conto delle limitazioni di tempo motore e lunghezza cavo imposte, sono senz'altro buoni.

Ha particolarmente impressionato il bello e pesante motomodello di Corsetti V., dalla rapidissima salita. Motore Helium 6, apertura a occhio e croce un metro e ottanta, carico trenta e passa, niente pinna, cabina. Naturalmente, alla salita eccezionale corrispondeva una planata molto veloce e decisa che lo ha messo in netto svantaggio rispetto al primo classificato Faglierini, un giovane genovese che si è fatto onore in questi ultimi tempi. Faglierini ha costruito, su disegno di ditta, un efficiente modello potenziato da un Movo 2 prontissimo nello sfruttare le lievi ascendenze che si facevano ogni tanto notare.

La Spezia e Sampierdarena, che avevano dei buoni motomodelli, non hanno saputo metterli a punto e si sono accontentate di mostrarci diversi, bei lanci fuori gara. Abbiamo visto anche uno «Zoomer», discretamente riprodotto dal sampierdarenese Danovaro su motore Movo2. Il modello andava bene e la salita era molto regolare, ma c'erano sul campo dieci modelli che andavano perlomeno altrettanto bene.

La rivelazione è saltata fuori nei veleggiatori con il modello vincitore, una produzione di Cerruti del C. M. S. Tre metri d'apertura su ala ellittica rastremata al centro, linee generali ortodosse e molto armoniose. Un modello, insomma, come tanti ce ne sono, con in più un centraggio ed una disposizione di superfici azzeccatissime.

Segue il «treccinquanta» del genovese Secomandi, il veleggiatore, una complicatissima costruzione che è costata mesi e mesi di lavoro, ma con fusoliera a macreolo con trave di coda in ordinate e correnti, presenta la novità assoluta dei diruttori azionati ad orologeria che sono montati sul dorso delle ali. Questi dispositivi frenanti si sono dimostrati praticamente in grado di riportare a terra senza danni, e al tempo prestabilito, il modellone. E' certamente da consigliarsi l'uso di questi aggeggi.

Con l'uso di autoscatti anziché sveglie, non sarà difficile applicare i diruttori, anche ai modelli più leggeri.

Nella categoria V non c'è niente altro di molto speciale: meritano però d'essere ricordati i modelli dei giovani genovesi Torchi, Arvati, Lince, Mariotti ed il bellissimo veleggiatore in balsa dello spezzino Dolfi.

Negli elastico, troviamo al primo posto l'invalente Secomandi, con un «Wakefield» di costruzione non perfettissima e affetto durante la scarica da una singolare forma di vibrazione a senso avanti-indietro. Era comunque il miglior volatore della sua categoria, sensibilissimo malgrado il forte peso alle più piccole ascendenze e ottimo planatore. Fusoliera a diamante, carrello monogamba fisso, profilo Eiffel 400.

Corsetti s'è classificato secondo con un modello di scuola piuttosto inglese: dimensioni limitate, ottima aerodinamica, ali trapezoidali a baionette, carrello bigamba fisso. Ci pare che questo modello non sia stato sfruttato bene, specialmente dal punto di vista «carica».



Ecco il modellone di Secomandi coi diruttori aperti. Le finestrelle sul dorso dei raccordi servono per guardare dentro la fusoliera e sorvegliare i congegni infernali di cui è zeppa.

Concorso Internazionale nel Belgio.

Nei giorni 13 e 14 settembre ha avuto luogo a Nivelles (Belgio) una gara internazionale per veleggiatori, motomodelli e motori ad elastico formula Wakefield.

Ecco le classifiche per nazionalità:

VELEGGIATORI (m. 70 di cavo)
1. Francia, media su 7 voli, 3'29";
2. Belgio, media su 7 voli, 1'55";
3. Polonia, media su 7 voli, 1'36".

MOTOMODELLI
1. Belgio, media su 7 voli, 6'3";
2. Francia, media su 11 voli, 4'5";
3. Polonia, media su 5 voli, 5'.

WAKEFIELD
1. Belgio, media su 9 voli, 2'27";
2. Francia, media su 7 voli, 1'47";
3. Olanda, media su 9 voli, 1'27";
4. Polonia, media su 8 voli, 38'5".

Fotocronaca del Concorso

Già altre volte ci siamo occupati su queste colonne dell'aeromodellismo russo, sia pure con notizie e commentini, che ben poco si riesce a sapere in proposito. Confessiamo che il servizio fotografico che presentiamo questa volta ci ha fatto un po' ricredere intorno alla nostra opinione sull'aeromodellismo russo.

Interessantissima senza dubbio la fotografia del modello ad ali battenti e quella del tutt'ala: degno di rilievo l'idromodello che, al posto dei galleggianti, ha delle specie di pinne scattanti all'indietro, che lo fanno saltare dall'acqua in aria senza flottaggio. Il modello da velocità, presentato dalla città di Mosca, può stare alla pari o anche dare dei punti alla migliore produzione europea in fatto di accuratezza costruttiva e di pulitezza di linee.



1. Modello di un concorrente della repubblica sovietica di Rifir. - 2. Idromodello a salto (Ucraina). - 3 e 4. Modelli

Segue a ruota il genovese Lanata, con una copia del famoso « Belli 35 ». Anche qui, diremo che la matassa avrebbe potuto ricevere più giri di quanti non ne abbia avuti. Le privazioni del tempo di guerra hanno dunque influito tan-

to sul sistema muscolare degli aeromodellisti? Vogliamo sperare che no e ci permetteremo di consigliare — no, non le pillole Pink — ma un più accurato massaggio e preparazione delle delicate trecce di para.

Commentino sui profili a Genova

Ora vogliamo dire qualcosa a proposito dei profili sottili che stanno diventando di moda in tutta Italia. C'erano sul campo tre modelli — gli elastico di Mangini e di Turbin è il motomodello di Demicheli — che erano muniti di ali profilate col noto NACA 6409. Tutti e tre, quale più quale meno, si sono dimostrati instabili nel volo a motore sotto l'azione delle formazioni vorticoso già menzionate. I modelli di Demicheli e Mangini avevano già dato prova di volare bene in aria calma (il modello di Demicheli è lo stesso delle gare di Livorno e di Svizzera), mentre quello di Turbin già in aria calma accennava un leggero rullio. Si penso naturalmente che questo rullio dipendesse da scarsa stabilità laterale. Turbin aumentò allora l'adetro e applicò un carrello bigamba fisso piuttosto pesante. Malgrado tutto ciò domenica, nell'atmosfera leggermente agitata del pomeriggio, il modello dava prova di grandissima instabilità. Al rullio notato in aria calma si erano aggiunti beccheggi: e, in genere, movimenti attorno a tutti gli assi che potete immaginare. Abbiamo visti anche tratti di caduta a foglia morta, in completa perdita di portanza.

Questi stessi difetti, pur molto meno evidenti, erano presenti negli altri due modelli menzionati; e quando tre modelli che hanno in comune una caratteristica dell'importanza del profilo alare danno prova tutt'e tre in una volta di incapacità a far fronte a perturbamenti atmosferici poco o niente avvertiti dagli altri modelli, noi diremmo che la cosa comincia a diventare sospetta.

Ora Turbin sta costruendo una nuova ala uguale a quella che ha ma profilata con l'Eiffel 400: in base alle esperienze ricavate dalle prove pratiche che si faranno, speriamo di potervi presto comunicare qualcosa di interessante.

Con questa dissertazioncella —

che con la cronaca della gara ci entra poco, ma che abbiamo stimato possa interessarvi — terminiamo; e vi sussurriamo all'orecchio che forse questa non rimarrà l'unica edizione di una gara che — incredibilmente vero — ha lasciato tutti soddisfatti.

Abbiategrasso

La gara per veleggiatori, per l'aggiudicazione del titolo di Campione Abbiatense 1947, si è svolta domenica 14 settembre nei pressi della Cascina Fontana, organizzata dal G. A. Falchetto. La scarsa preparazione ha eliminato anzi tempo parecchi concorrenti.

La classifica è stata compilata col sistema a punteggio; date le ristrette dimensioni del campo di gara il cavo era ridotto a m. 35. I lanci sono stati effettuati con vericello a due puleggie.

Ecco i risultati: 1. Galè Ferdinando « Superlaros », punti 6; 2. Campana Franco « Falchetto », p. 7; 3. Bozzola Gabriele « F. 21 », p. 11; 4. Galè Gianfranco « T. 41 », p. 11; 5. Borsani Nino « Eureka », p. 13; 6. Campana Franco « Laros », p. 13. Seguono altri sei concorrenti.

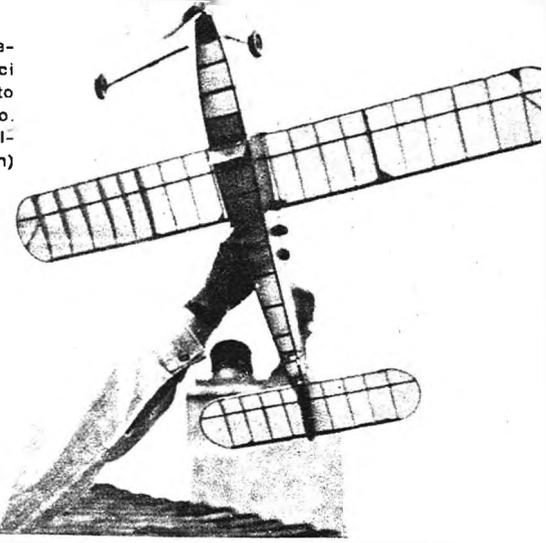
La graduatoria apparve chiaramente delineata fin dalla prima serie di lanci: il giovanissimo e promettente Campana, nonostante la buona prova fornita col modello da lui stesso progettato, non riusciva a superare Galè, che, pago del risultato, rinunciava al terzo lancio.

Insufficiente la prova degli altri concorrenti, che devono curare meglio la preparazione ed il centraggio.

...

Nel corso dell'assemblea annuale del G. A. Falchetto, tenutasi ai primi di Settembre, sono stati eletti i dirigenti che coordineranno l'attività del Gruppo nel quinto anno di vita. Il nuovo consiglio

Lercos, uno dei migliori aeromodellisti britannici, ci presenta un modello munito di paracadute antitermico. Nella foto si vede lo sportellino aperto. (f. Adrian)



direttivo risulta così composto: Presidente, Galè Ferdinando; Vice Presidente, Carmassi Silvano; Consiglieri: Sironi Carlo, Gervasini Carlo, Borsani Nino.

Nel prossimo numero troverete:

Che cos'è Eaton Bray. — Come pilotare l'U Con rol. — Attività aeromodellistica americana. — Il Campionato di Racing Cars in Inghilterra, fotocronaca, servizio esclusivo. — La Freccia Rossa, telecomandato di Gol, 160 Km.h a Eaton Bray. — La Stella, riproduzione in scala di imbarcazione da gara. — Il Messerschmitt Me262, modello in scala. — Gaviota, modello americano di Goletta. — Corso di Aeromodellismo. — Corso di Navimodellismo. — Cronache. — Corriere.

AEROMODELLI

Piazza Salerno, 6 - Roma

I MIGLIORI MATERIALI
I PREZZI PIÙ CONVENIENTI - TUTTO PER
L'AEROMODELLISTA

CATALOGO L. 15

Quando DAN L'INVINCIBILE sarà diventato il più celebre personaggio di cineromanzi, se non avrete acquistato tutti gli episodi delle AVVENTURE DI DAN L'INVINCIBILE, vi strapperete tutti i capelli dalla rabbia. Pensateci e acquistate subito i primi episodi intitolati:

- 1 - Il castello del mistero . . . L. 30
- 2 - La pericolosa avventura . . . " 30
- 3 - Un popolo sepolto . . . " 30
- 4 - Avventura nell'Harem . . . " 30
- 5 - Caccia al Tesoro " 40
- 6 - L'Isola della morte . . . " 40

Inviare vaglia alle

EDIZIONI MODELLISMO

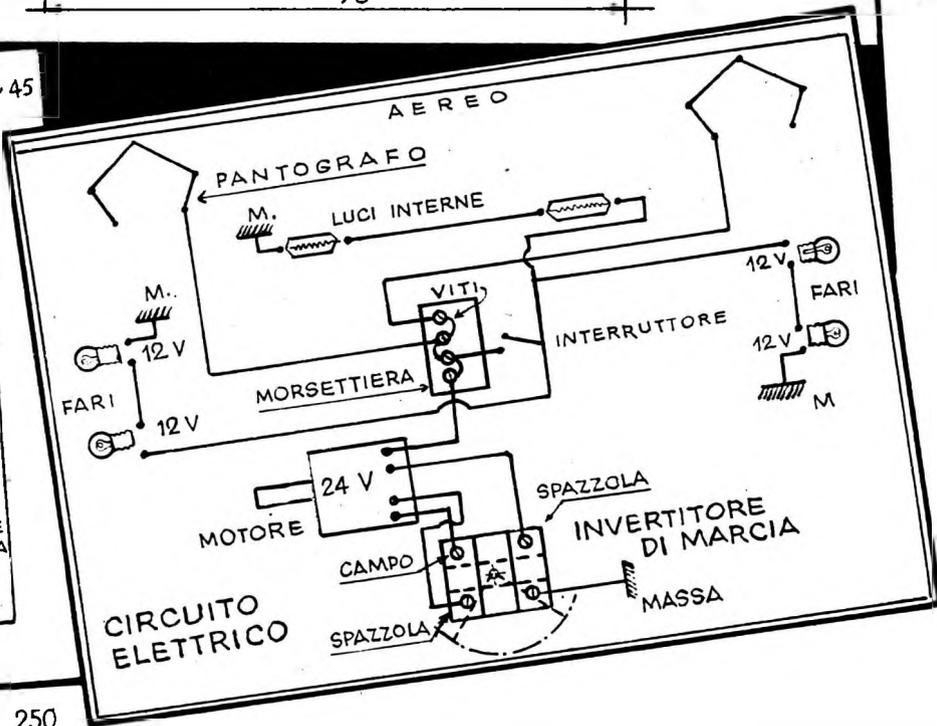
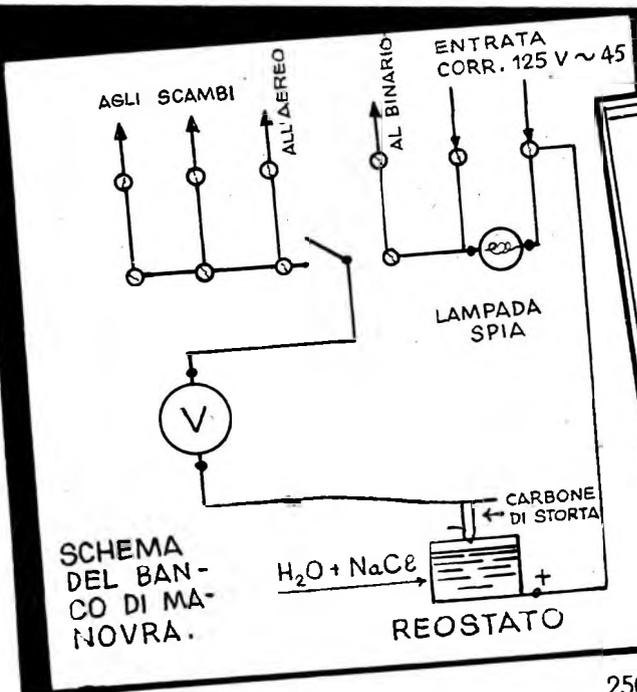
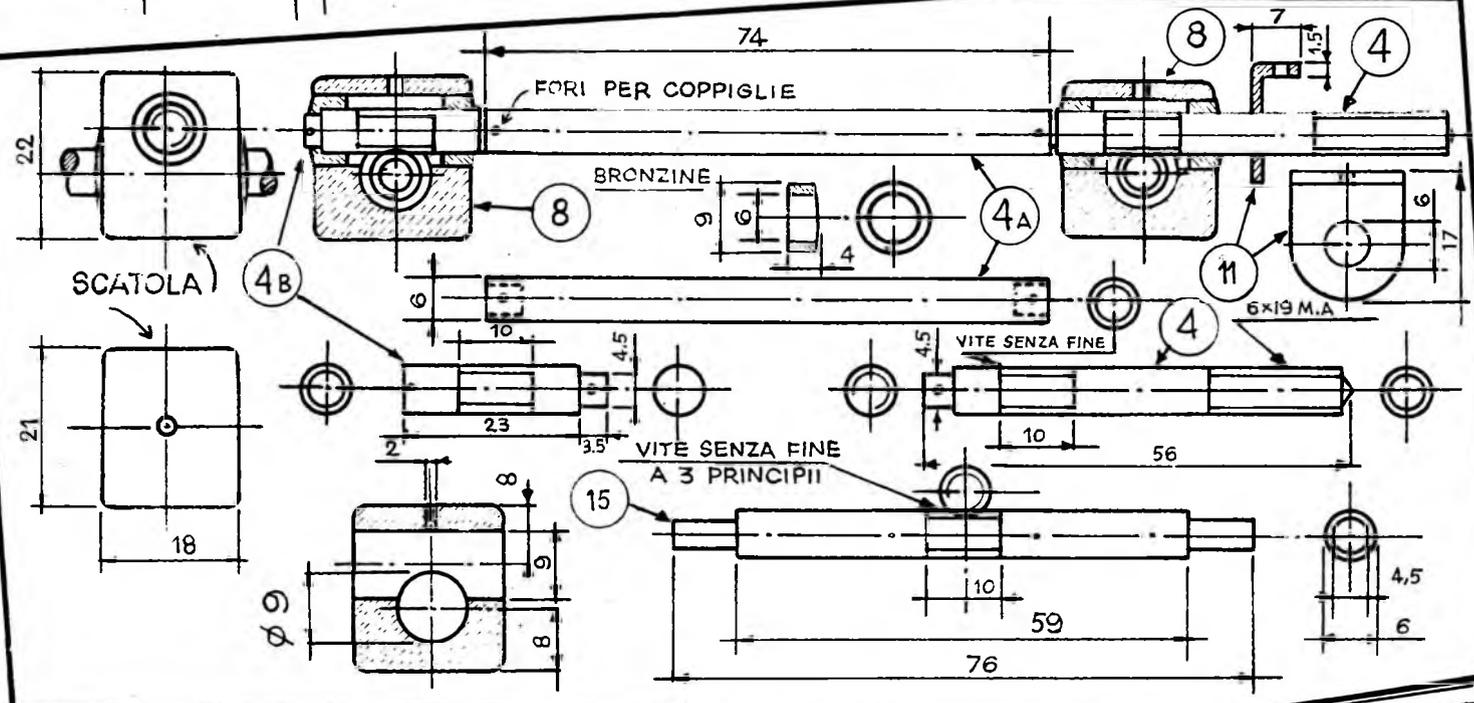
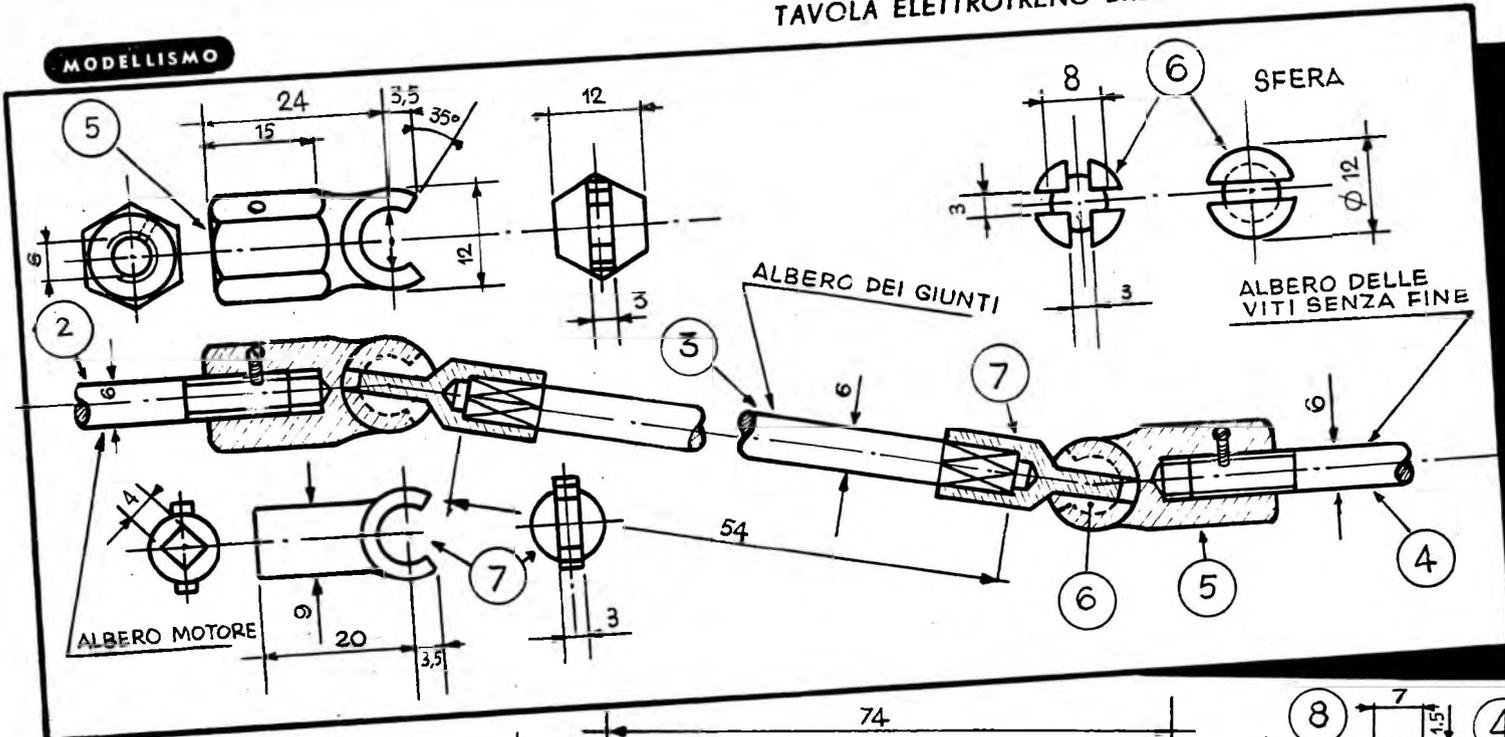
ROMA - PIAZZA UNGHERIA, 1

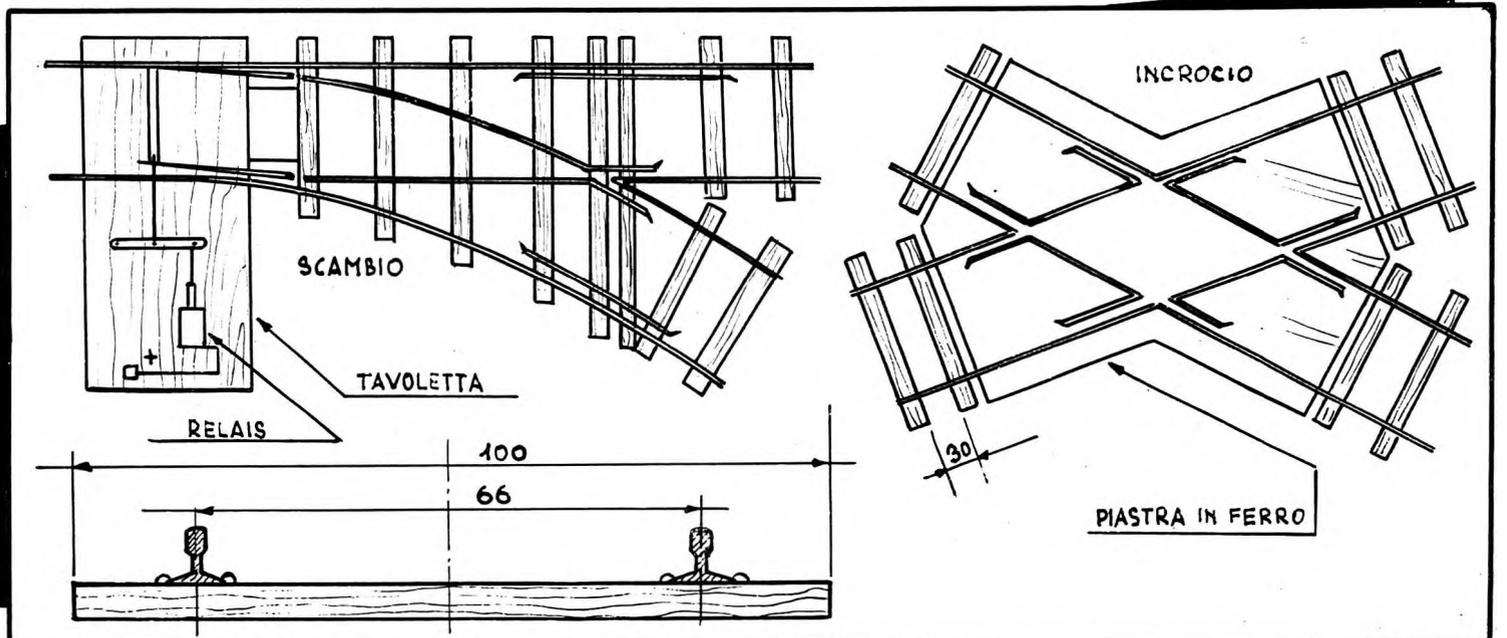
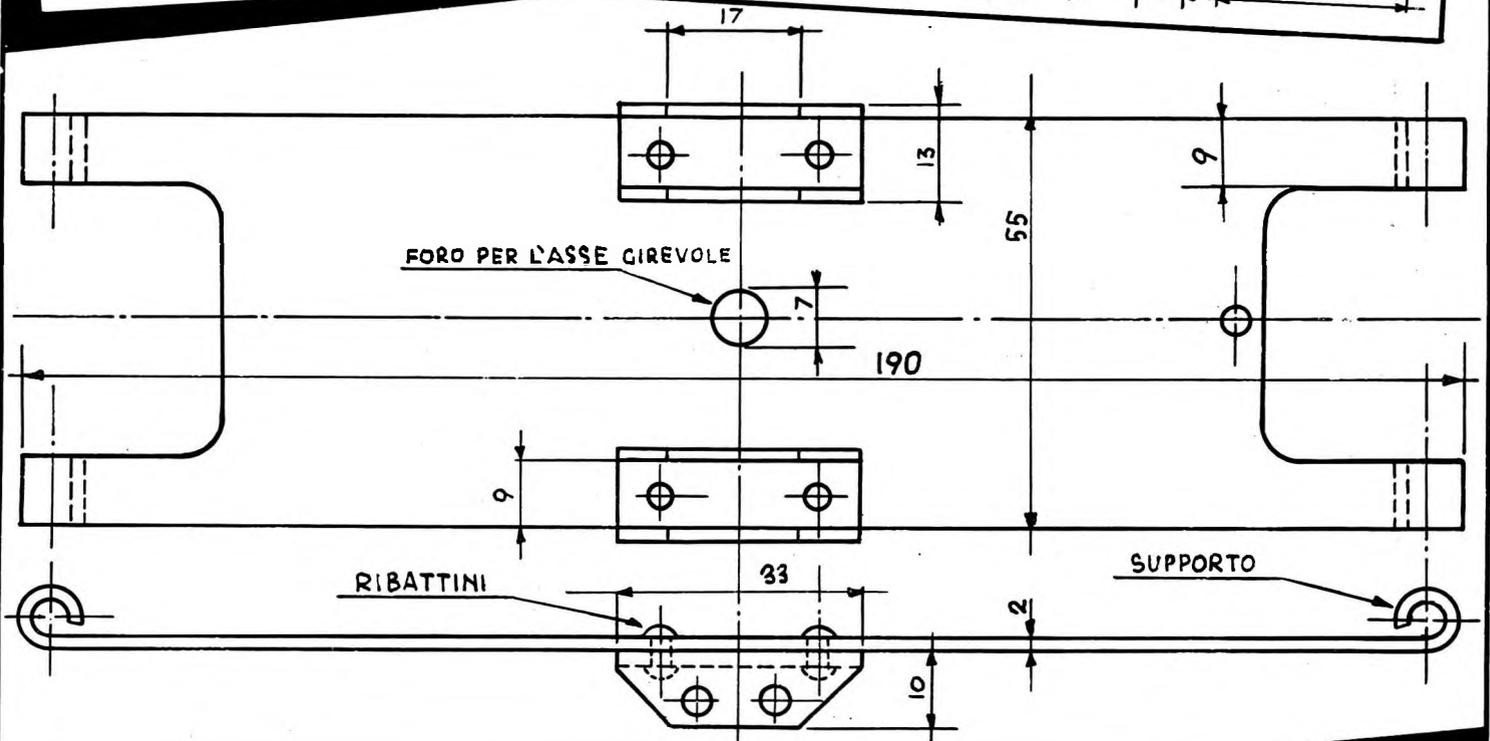
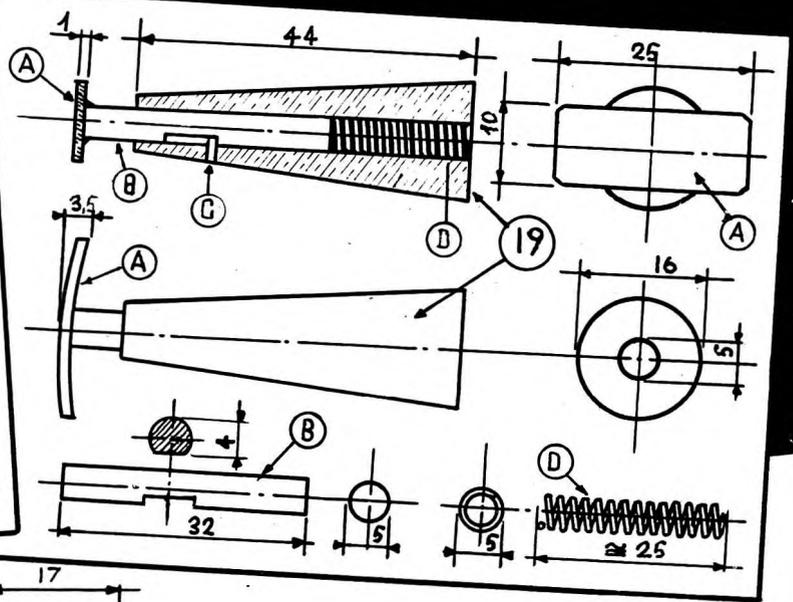
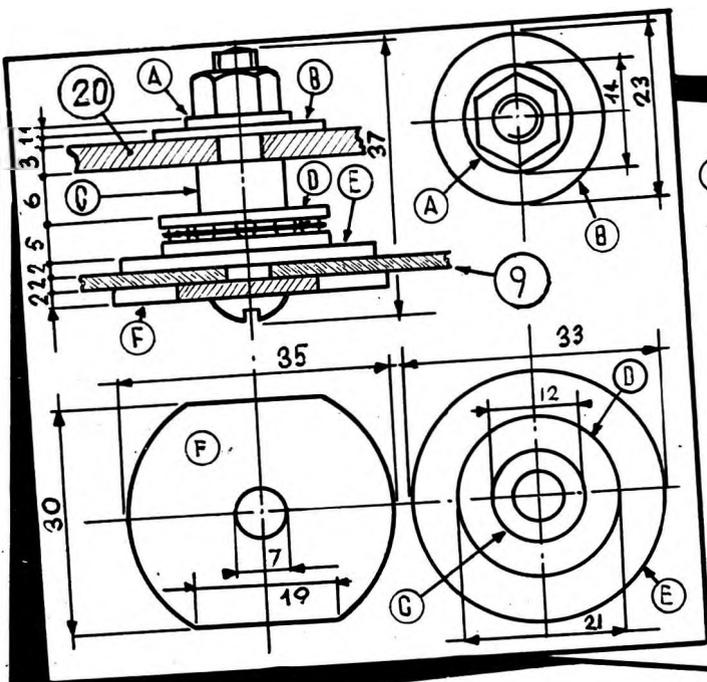
Nazionale 1947 nell'U.R.S.S.



di concorrenti di Novosibirsk (Siberia dell'Ovest), il più forte Club dopo quello di Mosca. - 5. Modello ad ali battenti presentato da un ragazzo estone.

MODELLISMO







Questo pilota è
Mario Montanari

Come pilota il mio U-CONTROL

Ecco, ora anche il tuo primo U-CONTROL è terminato, hai dovuto lavorar tanto per poterlo vedere così come è adesso, bello, slanciato, verniciato di un bel rosso cinabro che te lo fa parere un vero aeroplano, ma ormai la soddisfazione è grande. Ed ora ti appresti ad andarlo a lasciare: sarà il primo volo!

Lo spazzo che hai scelto, un quadrato di terra ben battuta, protetto ai lati dalle case va bene; però prima fatti aiutare a gettar via le poche pietre che ingombrano la pista: è un lavoro da niente e a non farlo ti potrebbe procurare seri incidenti come una capotata o la rottura dell'elica. Esauriti questi preliminari dedicati esclusivamente al modello, inserisci i cavi e controlla che non siano logori in qualche punto, verifica poi che la loro lunghezza sia tale da permettere al modello il giro completo nello spazio che hai scelto: molte volte ad occhio ti può sembrare sufficiente ed in pratica hai poi delle sgradevole sorprese. In ultimo controlla bene che la trasmissione ai timoni sia perfetta.

Fortati poi al centro della pista e impugnata la manetta che non terrai parallela al terreno, ma perpendicolare, in maniera che abbassando l'estremità superiore il modello picchi e tirandola verso te cabri, proprio come coi veri aeroplani. Nel frattempo il tuo aiutante ha posto il modello a terra, col vento in coda ed ha avviato il motore che proverà, prima di lasciarlo, alcuni istanti e quando sarà ben sicuro del suo funzionamento lascerà il tutto senza alcuna spinta. Trainato dal potente motorino il tuo U-CONTROL incomincerà una corsa pazzata attorno a te. La deriva convenientemente piegata verso l'esterno della circonferenza descritta, impedisce ai cavi di allentarsi: in ogni modo se ciò avvenisse tu sarai svelto a fare un passo indietro ed a rimettere le cose a posto.

Ma ecco che il modello sta ormai compiendo il secondo giro ed ancora non si è staccato. Intravedi il sorriso strafottente di chi ti osserva e cerchi cabrare ancor più, ma inutilmente. Ti ricordi allora di come avviene il decollo nei veri aeroplani e manovri a picchiare: la coda si alza dal terreno, poi cabri ma la macchina non si stacca lo stesso. Comprendi finalmente che l'errore non è nella manovra di decollo ma bisogna cercarlo altrove. Appena il modello è fermo ti consigli col tuo amico e, stabilito che il motore è di sufficiente potenza (un 2 c.c. ad esempio porta fino a sei etti) ne deduci che deve essere l'elica di diametro o passo insufficiente, probabilmente anche il motore sarà stato montato con poca incidenza positiva e rimedierà il merito. Quel rullaggio forzato ti ha inoltre insegnato molte cose. Ad esempio che una ruotina sporgente al di sotto dell'elica (ma che non tochi terra se non quando il modello è molto picchiato) faciliterebbe il decollo ecc.

Ed eccoti di nuovo su quella che hai fatta tua pista di volo. Questa volta sei certo che tutto andrà bene. Il motore parte subito e la corsa ha inizio. Ripeti la manovra della volta passata e fai staccare la coda, poi cabri. Se il modello fatica un po' a levarsi, allora puoi fare un passo indietro e muovere in avanti il braccio che tiene i cavi in modo da tirare tu stesso la tua macchina. Quasi certamente essa si staccherà.

Da questo momento devi agire sempre con molta calma e ponderatezza, tanto più che hai montato erroneamente la parte mobile del piano di quota in modo da poter assumere troppi gradi d'incidenza sia positivi che negativi e quindi se spingi il comando fino in fondo il tuo modello si impennerà e picchierà esageratamente con scarse possibilità di ripresa da parte tua. Ho visto un U-CONTROL impennarsi, per un comando sventato, benché il pilota avesse subito picchiato, rimanere alcuni istanti in aria verticale per poi ricadere pesantemente a terra coi timoni. Non devi infatti credere che il motore ti possa trascinare il modello in candela. Quindi non appena l'U-CONTROL è ad una quota

che ti soddisfi, porta la manetta al centro e lascialo andare.

Il volo continuerà regolare: la forza centrifuga, la deriva verso l'esterno e il motore montato con la prora un po' spostata lateralmente penseranno a mantenere i cavi tesi. Se vuoi provare a scampanare fallo con molta calma ed attenzione: ricorda di non avvicinarti mai troppo a terra e richiama prima che la cabrata o la picchiata siano giunte a completezza. Ricorda poi che durante questa figura i fili cedono in tensione. Più avanti potrai provare anche tu il looping che è però difficile ad eseguirsi. Devi infatti in un primo tempo prendere il massimo di quota che ti è possibile per picchiare poi decisamente, quando il modello avrà raggiunto una certa velocità cabrare per poi riportare al centro non appena la cabrata sia al punto massimo e... il looping dovrebbe essere fatto. Ma in realtà occorre molto esercizio, fra l'altro causa la forza centrifuga ogni corpo viene a gravare con una forza uguale quattro volte il suo peso e quindi la miscela viene spinta verso il fondo del serbatoio giungendo così più scarsa.

Un esperimento interessante da farsi è invece il volo telecomandato in coppia. Consiste nel porsi in due con due modelli da far volare contemporaneamente sulla stessa pista.

A Biella e Torino è stato sperimentato con successo. Si fa così una vera e propria corsa in cui due piccoli bolidi alati si inseguono, raggiungono, sfiorano, in un seguito di passaggi veloci ed emozionanti. Non occorrono abilità speciali e tutti vi possono riuscire con successo, basta soltanto molta prontezza ed attenzione.

Per tornare a te ed al modello che stai pilotando, essendosi ormai fermato il motore ti consiglio di non eseguire manovre speciali per l'atterraggio. Questo avviene da solo. Più avanti, quando sarai più abile, potrai prima picchiare un poco per poi richiamare a pochi centimetri da terra facendo così quasi sedere il tuo modello che si andrà a fermare docilmente dopo pochi metri con l'eleganza di un moderno apparecchio da caccia.

In quanto ai gradi di incidenza da permettere alla parte mobile, questi devono variare da un massimo di 15° positivi ad un minimo di 12° negativi.

Per il volo acrobatico l'incidenza varierà da un massimo di 30° positivi ad un massimo di 20° negativi.

In ultimo ricorda che non è il peso che fa volare veloce il tuo modello, ma la forma aerodinamica, il motore, l'elica. Il peso elevato in ogni caso diminuirà la velocità.

Sandro Messotti

CORRIERE

E. DE CARLI - Torino. — Oltre i disegni che pubblichiamo non abbiamo altre tavole costruttive. Per quello che desideri devi rivolgerti a qualche ditta specializzata della quale puoi trovare l'indirizzo nelle nostre pagine.

GIORGIO SACCHETTI - L'Aquila. — In mancanza di meglio anche le calze da donna sono buone per la ricopertura, ma solo in mancanza di meglio perché le calze non sono tessute ma ammagliate per cui la superficie del modello così coperto rimane sempre piuttosto ruvida e l'assorbimento di vernice è forte.

FRANCO FERRINI - Bari. — Non c'è molto da scegliere quanto a manuali. Attualmente c'è in circolazione un libro edito da Vallardi che è tutt'altro che cattivo: si tratta del «Manuale di Tecnica Aeromodellistica» di Ferdinando Cate, edito nella collana «Biblioteca di Cultura» al n. 223-224 da Antonio Vallardi, Milano. Puoi chiederlo in qualche libreria o a qualche ditta aeromodellistica specializzata.

PIER LUIGI COLOMBI - Pisa. — Seguendo «Modellismo» ti sarà accorto che stiamo facendo proprio quello che desideri; di controllati ne stiamo pubblicando anche troppi. Circa i tipi che vorresti possiamo fare poco. Noi pubblichiamo quello che gli aeromodellisti ci mandano e ci limitiamo solo a selezionare la qualità. Se non abbiamo ancora pubblicato un telecomandato per motori da 2 o 3 cmc. è perché nessuno ce ne ha ancora mandato.

VILMO FORCHERIO - Alessandria. — Non sono riuscito a capire se vuoi i disegni di un modello volante o di aeroplano. Se vuoi un modello volante puoi

chiedere i disegni dello Stinson 150 ad Avio-minima - Roma; se vuoi i disegni di un aereo vero non posso accontentarti.

ALBERTO VIARENGO - Capri. — A Capri esisteva e credo esista ancora una Associazione Aeromodellistica Caprese.

CRISPO RENATO - Genova. — Anche lo Star, come avrai visto, è andato. L'amministratore provvederà in proposito; manda ancora se puoi. Saluti cari.

Longherone



A Ginevra il francese Paul Maeght sta rifornendo il suo Yhuppy.

"Supertigre G.B.16"



160 Km/h

IL SUPERTIGRE HA REALIZZATO AD EATON BRAY UNA PERFORMANCE STRAORDINARIA SUPERANDO CON 20 METRI DI CAVO I 160 KMH

Il primo motore italiano per aeromodelli montato su cuscinetti a sfere. * Caratteristiche principali: Cilindrata 5,96 - Peso gr. 260 (nudo) - Giri min. 12500 - Potenza 1/3 di HP.

Indirizzare le richieste ad: **AVIOMODELLI CREMONA (Italia) Via G. Grandi 25**



Quale migliore garanzia di una vittoria in campo internazionale?

Il famoso "Pinnuto" (di F. Conte) ha vinto la gara internazionale di "Eaton Bray" (Inghilterra) dominando incontrastato su 60 concorrenti di tutte le nazioni europee.

AEROMODELLISTI!

L'AEROPICCOLA ne ha l'Esclusiva dei disegni al naturale acquistati e diventerete campioni anche voi. L. 250 franco di porto a stretto giro postale inviando vaglia o assegno alla ditta:

AEROPICCOLA - Corso Peschiera 252 Torino

I migliori disegni - I più scelti materiali - Motorini a scoppio da 4-6-10 cc.

Listino e illustrazioni inviando L. 30

Ricordate **AEROPICCOLA**

AAAAAAAAAA

▲▲▲▲ Accettiamo annunci piccola pubblicità economica lire 20 ogni parola minimo dieci parole. Indirizzate ufficio pubblicità Modellismo Edizioni Pegaso, piazza Ungheria 1, Roma.

▲▲▲ Ali di Guerra 1941 rileg. cartonata L. 750; 1943 rileg. mezza tela 850. Uff. Pubb. Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma.

▲▲ Ala d'Italia fascicolo speciale internaz. ed. 1936, pagg. 332 pattinate offriamo occasione lire 300. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

▲ Ala d'Italia 1940, 41, 42, raccolte complete mai sfogliate lire 800 ogni annata; 1943 rilegata in tela lire 1000. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

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

▲ Aquilone rilegato tutta tela annata completa 1933 (unica rarissima) lire 1400. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

▲ Vendo disegno originale motorino "Giglio" particolari costruttivi, lucido autentico casa costruttrice. Lit. 2600. Indirizzare a Vinicio Bassani via Gaudenzio Ferrari, 9 - Milano.

▲ Aquilone 1935, rilegato tela (rarissimo) lire 1800. Uff. Pubb. Modellismo Piazza Ungheria, 1 Roma.

▲ Aquilone copia unica rilegata introvabile 1936 lire 1600; 1937 rilegato tela lire 1200; 1938 due volumi in tela introvabili, copia unica, lire 2200. Vaglia Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

▲ Aquilone 1929 tutta tela copia unica lire 1600. Modellismo P.zza Ungheria, 1 - Roma.

▲ Aquilone 1941 cerchiamo annata completa. Offerte a Modellismo.

▲ Aquilone 1943 rilegato mezza tela lire 1200. Modellismo P.zza Ungheria, 1 - Roma.

« Istituzioni di diritto aeronautico » del Prof. Ant. Ambrosini, pagg. 384, lire 300, vendiamo. Vaglia a Modellismo P.zza Ungheria, 1 - Roma.

« Le meduse del cielo » di P. Freri, pagg. 360 patinato, grande, lire 400. Vaglia a Modellismo P.zza Ungheria 1, Roma.

ATTENZIONE!!!

Vendiamo annate perfetto stato « L'Aquilone » rilegate tela azzurra 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942.

Lire 1000 per annata (escluso spese porto). Pagamento contrassegno.

Forniamo seghetta vibrazione ultimo modello americano « Syncro-Saw » 120 volt - 6500 vibrazioni al minuto - Taglio sino 12 mm. - Completa di presa e filo - Interruttore - Seghette - Istruzione. Prezzo L. 30.000 - Spese imballo e porto al costo - Pagamento 1/2 all'ordine rimanente consegna.

Nuovi motori « Super-Elia/E » - Famosi bobine americane « Mo. delectric » - Candele speciali per motori spinti - Nuovi disegni dei migliori U. Controlcutter - Moto-scafi - Balsa - Elastico e tutto quanto può servire alle vostre costruzioni. Indirizzate:

AEROPICCOLA - Corso Peschiera, N. 252 - Torino.

Richiedete il nuovo listino aggiornato n. 4/bis inviando L. 20

FRANCO DI PORTO

Un diario

che è un libro spassoso,

che diverrà un album di ricordi.

Il DIARIO dello STUDENTE

96 pagg. - 35 disegni umoristici
28 tabelle - 84 fra aneddoti, consigli, barzellette e poesie.

Potrete controllare la

FEBBRE SCOLASTICA

sul **DIARIO DELLO STUDENTE**

Inviare subito

100 LIRE

alle

EDIZIONI MODELLISMO

Piazza Ungheria, 1 - Roma

"ATOMATIC 5"

Cilindrata cmc. 5
 Alesaggio mm. 16,5
 Corsa mm. 24
 Peso gr. 260
 Potenza CV. 0,23

Giri al primo: 14.000
 con volano 5.000
 con elica 030 passo 35 8.000
 Invertibile

£. 6.000



Leva di comando godronata antistillante.

Camicia in ghisa legata al Cr-Ni

Sfera di arresto per impedire la rotazione della camicia.

Carburatore a dosaggio d'aria. Rende visibile la regolazione.

Albero montato su bronzina autolubrificante bloccata a caldo.

Distribuzione a flangia rotativa anteriore (nuovo brevetto).

Attacco radiale su flangia a vite. Minimo ingombro frontale e massima rapidità di montaggio.

Serbatoio frontale incorporato per la massima aerodinamicità ed eleganza.

Richiedetelo a

AVIOMINIMA S.A. - Via S. Basilio 50-a Roma



olivetti

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



Avete acquistato il 1° 2° 3° e 4° fascicolo dello

SCHEDARIO UNIVERSALE PERMANENTE DEI VELIVOLI

Affrettatevi a farlo inviando L. 100

Sono disponibili solo poche copie ancora e **non verranno effettuate ristampe**. Una delle più grandiose e complete opere aeronautiche. Tutta la produzione mondiale in elegantissime nitide schede di grande formato.

Interpellateci, scriveteci, chiedete il nostro bollettino!
Filiale di Milano: Libreria Aeronautica Internazionale.

AEROLIBRERIA DELLE TERME

ROMA - VIA ARCHIANO, 21 - ROMA

LA PIÙ GRANDE ORGANIZZAZIONE ITALIANA PER LA DIFFUSIONE DELLA STAMPA AERONAUTICA INTERNAZIONALE

Tutte le pubblicazioni nazionali ed estere - Abbonamenti alle maggiori riviste estere di aviazione.

PRESA DIARIA DEL TURBOREATTORE

ABITACOLO

EMBLEMA

BLEU

PORTELLO

BIANCO

SEZIONI FUSOLIERA

ORIFIZIO PER LA PROPULSIONE DEL TURBOREATTORE GENERAL ELECTRIC TG. 180

SEZ. AA

SEZ. CC

SEZ. BB

ALETTONE

FLAP

PIANO FISSO

PIANO MOBILE

SEZIONI ALARI

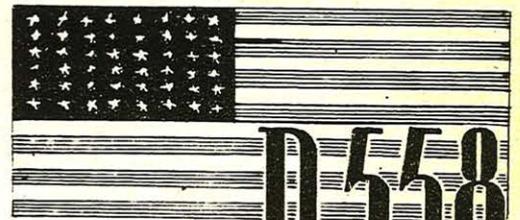
SEZIONE EE

SEZIONE DD

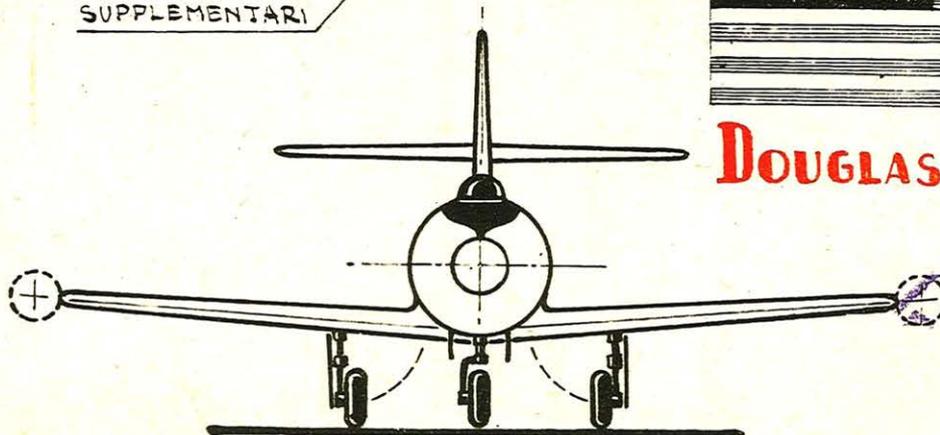
SEZ. FF

SERBATOI SUPPLEMENTARI

- SKYSTREAK -



DOUGLAS D.558



F. Filippini