

ANNO XI N. 72

LIRE 200

MODELLISMO

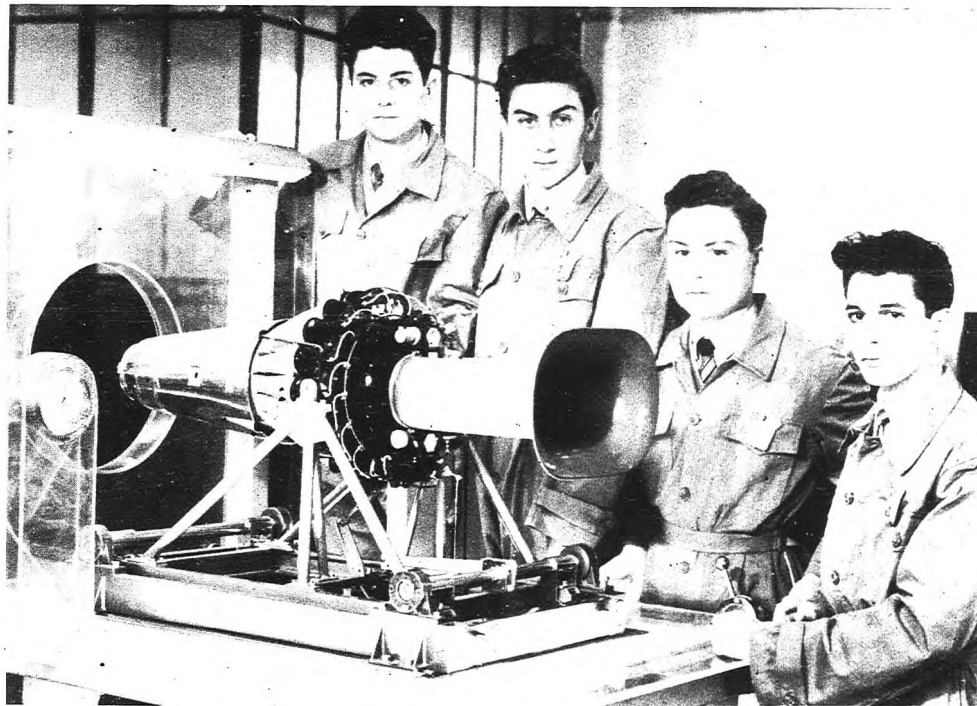
SETTEMBRE 1955

SPED. ABB. POST. GR. III



**NELL'INTERNO: GRANDE FOTOCRONACA SUI
CAMPIONATI MONDIALI DI AEROMODELLISMO**

FIAT - Scuola Allievi



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

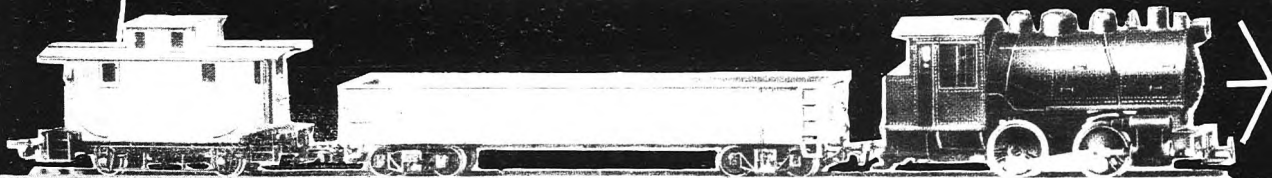


Rivarossi

Via Conciliazione, 74 - Como



TRENI ELETTRICI IN MINIATURA



IMPIANTO
COMPLETO
IB & OAR
L. 4900
al pubblico

Leggete

HO

RIVISTA DI
MODELLISMO
FERROVIARIO

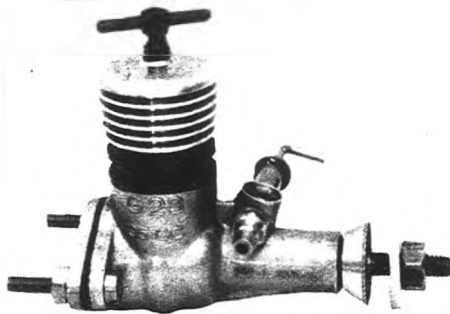
LA GIOIA SUI BINARI

"Micromeccanica Saturno"

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



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



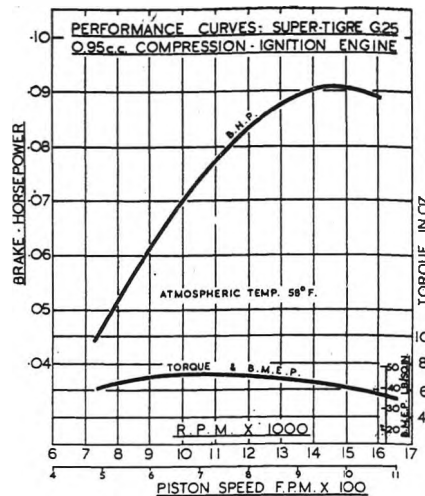
G. 28 - Cilindrata 0,5 cc. Corsa mm. 8,5. Alesaggio mm. 8,5. Peso gr. 38. Tipo diesel e tipo glow-plug. Regime di rotazione 15.000 giri con elica da 13x7,5.

Prezzo L. 4.500



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

CURVA DI POTENZA DEL G 25



Da "Model Aircraft"

MODELLISTI

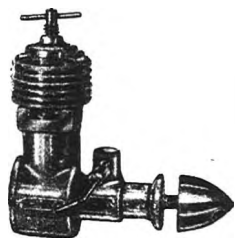
Prima di acquistare un motore da 1 cc. confrontate la curva di potenza del G. 25 con quella dei motori concorrenti!



SOLARIA
MILANO - Largo Richini, 10



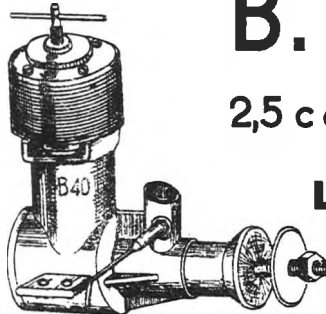
Catalogo Illustrato L. 125
(Nuovo Catalogo n. 3 - 200 illustrazioni)



B. 38

1 cc. Diesel

L. 4.250



B. 40

2,5 cc. Diesel

L. 5.975



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

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



Emblemi assortiti
(12 tipi div.)

L. 50 l'uno

MODELLISMO

RIVISTA MENSILE

ANNO XI - VOL. VI - NUM. 72

SETTEMBRE 1955

Direttore:

GASTONI MARTINI

Casella Postale 7/120 - NONENTANO

R O M A

TARIFFE DI ABBONAMENTO

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

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

TARIFFE DI PUBBLICITÀ

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

" " 18.000 1/8 " " 5.500

Distribuzione: MESSAGGERIE NAZIONALI

Via Crociferi 44 - ROMA

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

"La Poligrafica" di Vallecchi

Via Enea, 77 - Roma

SOMMARIO

	Pag.
I Campionati Mondiali di volo libero	2156
Commento breve	2159
Wiesbaden-Finthen Review	2160
Il veleggiatore « Libellula », di B. Scodeller	2163
Il « Trofeo Città di Pescara »	2164
Cronache	2165
Corso di radiocomando	2166
La « Ferrari 250 M.M. », di C. Ferrarin	2169
Il Campionato d'Europa per automodelli	2172
Il racer « Torpedo », di V. Ciri	2175
Il motoscafo « Anna Po », di A. Cocchi	2177
Lo schooner « Union » di L. Santoro	2179
Un modello di « serbatoio d'acqua »	2180

In copertina: Un bel modellino di elicottero e motore costruito da Pietro Frillici, con motore Supertigre G. 28.

Magnifiche affermazioni degli aeromodellisti italiani ai Campionati Mondiali di volo libero

Un primo, un secondo ed un terzo posto nella classifica a squadre. Scardicchio e Fea primi ex aequo nei Wakefield. Lindner, Saemann e Gaster i nuovi Campioni

Se volete considerazioni, pareri, disquisizioni tecniche in margine ai Campionati del Mondo 1955, non è qui, amici lettori, che potrete trovarle. Questa è una semplice cronaca, senza nessuna pretesa all'infuori di quella di darvi un'idea esatta di quanto è accaduto sul campo di Finthen nelle tre giornate di gara.

VELEGGIATORI

Al mattino tempo coperto con qualche leggera precipitazione piovosa di lieve durata che non dà fastidio ai concorrenti. Vento moderato, che rinforza però sul mezzogiorno, e si riduce a non più di una leggera brezza al tramonto.

Sul campo notevole attività termica, con formazione di ascendenze più marcate dalle

10,30 alle 14,30, peraltro molto confusa ed interessante zone di terreno piuttosto limitate. Conseguentemente un modello, nello stesso volo, può incappare in più zone marginali turbolente e in più discendenze. In complesso condizioni buone, richiedenti tuttavia continuo controllo della situazione e felice scelta del momento di lancio. Durata della gara: dalle 8,15 del mattino alle 18,15 del pomeriggio, senza alcuna interruzione.

Ogni lancio deve essere effettuato nel periodo di due ore; questo periodo viene a sua volta suddiviso in quattro frazioni di mezzora ciascuna, ed in ogni frazione deve prendere la partenza uno dei quattro componenti la squadra, a scelta dell'accompagnatore.



Lo squadrone italiano. In piedi, da sinistra: Nironi, Giusti, Fanfani (spettatore), Boscarol, Fea Varetto. In ginocchio: Podda, Prandini, Scardicchio, Bacchi, Pietralunga, Grifoni (spettatore) e Vidossich



A sinistra: Su Lindner nuovamente Campione del Mondo, si puntano gli obiettivi delle macchine da ripresa. Sopra: L'inglese Gaster con il suo modello con motore Oliver Tiger 2,5, vincitore della categoria motomodelli

Per la nostra, nella prima frazione del primo lancio si fa partire il modello di Varetto, nella seconda Nironi, nella terza Giusti, e nella quarta Boscarol. Alla fine del primo lancio si hanno solo sei « pieni », e fra questi il Campione del Mondo 1954 Lindner e il nostro Nironi. Non tagliato fuori dalla lotta appare anche Giusti, il cui tempo è inferiore al massimo di soli 24". Più lontani Boscarol (140") e Varetto (130), che non hanno ormai più possibilità di battersi per i primissimi posti.

La fine del secondo lancio porta altri 36 tempi pieni, e fra questi quelli di Varetto e Giusti; Boscarol ottiene solo 146", mentre Nironi, in piena discendenza, raggiunge solo 84". Quanto al punteggio complessivo solo tre concorrenti sono a quota 360, e cioè il tedesco Lindner, il cecoslovacco Horyna e il danese H. Hansen, campione del mondo 1953. Dei nostri il meglio classificato è Giusti con 336", seguono Varetto (310"), Boscarol (286") e Nironi (264").

Nel terzo lancio figurano 29 pieni, tra i quali quelli di Giusti, Varetto e Nironi. Il modello di Boscarol sembra non riesca a sfruttare in pieno le termiche, e vola per non più di 150".

Al punteggio complessivo di 540" troviamo solo Lindner, dal quale Giusti conserva 24" di distacco. Sempre a 50" è Varetto, mentre gli altri nostri sono più lontani; nella classifica a squadre stiamo risalendo le posizioni.

Nel 4° volo si registrano 25 tempi pieni, fra i quali quello di Lindner, Giusti e Varetto, che stanno conducendo una buona gara. Boscarol deve accontentarsi di un bel 178", Nironi dal canto suo trova un vero buco, dove precipita in 70", dando l'addio alla speranza di un piazzamento nei primi 15 posti.

Comunque ora le nostre azioni sono nettamente in rialzo. Nella classifica collettiva la squadra è al 1° posto, seguita da Francia e Svezia.

Siamo all'ultimo lancio: Giusti, con bella regolarità, ottiene un altro pieno, ma Varetto non va oltre i 114", Boscarol oltre i 122", mentre Nironi fa registrare un buono, quanto ormai inutile, 176".

In atmosfera di grande tensione lancia Lindner, che con un volo di 166" riesce ad imporsi per un soffio (6") sull'inglese Gilroy, e per 10" sul nostro Giusti, che viene poi superato in extremis per 1" dallo svizzero Hagel.

Lo scivolone di Varetto e Boscarol ci fanno temere per la squadra, ma poichè due francesi hanno ottenuto anch'essi risultati bassi. La vittoria è assicurata, fra il tripudio di tutti i nostri e l'evidente disappunto degli svedesi, che nel frattempo hanno superato la Francia.

MOTOMODELLI

Tempo sereno al mattino; seguono alterni annuvolamenti e schiarite di breve durata nelle ore meridiane; sereno a pomeriggio inoltrato. Brezza leggera. Condizioni ideali; attività termica quasi costante, salvo dalle 16 alle 18, ore nelle quali la formazione di ascendenze assume ritmo assai irregolare.

Primo lancio: 20 pieni, fra cui quelli di Vidossich e Bacchi. Podda ottiene 170" e Bergamaschi — che pare non a punto — 117".

Secondo lancio: 23 pieni; bis di Vidossich e Bacchi. Podda ottiene 142" e Bergamaschi 167". 12 concorrenti hanno ottenuto 360" fra i due lanci!

Terzo lancio: oltre Bacchi e Vidossich anche Podda ottiene il massimo. Bergamaschi continua con tempi bassi, ed è completamente tagliato fuori anche dalla possibilità di un onorevole piazzamento. Solo cinque concorrenti, oltre Vidossich e Bacchi, hanno ancora punteggio pieno dopo il terzo lancio (540"). La nostra squadra è in testa alla classifica. Le cose in questo momento non potrebbero andare meglio.

Quarto lancio: 34 pieni, fra i

quali quelli ottenuti da Vidossich e Podda. Purtroppo Bacchi, per un soffio (6"), lo ha mancato. La squadra è sempre saldamente ancorata al primo posto, ma la posizione è precaria, perchè con Bergamaschi così lontano basterebbe un infortunio a uno dei tre suddetti per fare un bel capitombolo! Dopo il 4° lancio restano sei i concorrenti con 4 pieni.

Quinto lancio: cominciamo maluccio perchè Podda non va oltre i 155". Per la sua posizione individuale non è molto, ma la perdita di 25" per la squadra può essere grave, se gli altri due non ottengono il massimo. E quello che si temeva si verifica: Vidossich, in leggera discendenza, ottiene solo 150" e perde così la possibilità dello spareggio finale, nonché altri 30" per la squadra. Purtroppo 55" perduti complessivamente determinano la retrocessione al 2° posto, perchè se è vero che il n. 2 inglese (Buskell) ha, mal per lui, volato solo per 151", purtuttavia Bacchi, anche facendo il pieno, non riuscirebbe a ristabilire le sorti. Infatti ora l'Inghilterra sta a 2593" e l'Italia a 1697":aggiungendo i 714" attuali di Bacchi si ottiene 2411", e con i 180" ipotetici si arriva a 2591", cioè due secondi meno della squadra inglese. Per colmo di scarogna Bacchi, il cui modello parte come al solito a razzo, resta con un palmo di naso, e noi con lui, perchè ad un terzo di salita il motore si scurba e la durata totale di volo del modello è di soli 87". Jella nera che gli fa perdere il quasi certo 4° posto in classifica individuale.

Il basso tempo ottenuto non mette però a repentaglio il secondo posto della squadra, poichè l'Argentina non può riuscire a colmare i 76" di distacco.

Alla fine della gara vi sono ancora tre modelli a punteggio pieno di 900", e cioè quelli dell'inglese Gaster, dell'argentino Stajcer e del canadese Jones. Ora devono prepararsi al 6° volo di spareggio, che verrà cronometrato senza il limite dei 3'.

Grande tensione in campo: quando tutti si sono dichiarati pronti, il direttore di gara dà il segnale ed entro 4 minuti i tre prendono il via. Parte l'inglese, che decolla a « schizzo », raggiungendo una quota impressionante. Anche il canadese sale rapido con una bella spirale ad una quota appena un po' inferiore. L'argentino va via obliquo in linea retta, acquista poca quota e atterra presto. Gli altri due continuano a veleggiare, e passano i minuti. Veniamo intanto a sapere che il volo del canadese è nullo, perchè il tempo del motore è stato di 16". L'inglese Gaster ha così vinto la gara, e viene portato in trionfo dai suoi compatrioti.

WAKEFIELD

Tempo coperto, leggero vento, alternarsi di schiarite ed annuvolamenti, con predominanza delle prime. Imponenti ammassamenti di nubi verso sera. Condizioni meno buone del giorno precedente, specialmente per l'irregolarità della formazione di termiche, nell'intervallo fra le quali, specialmente verso le 15, si generano paurose discendenze, capaci di portare a

terra in un minuto un modello che si trova a circa 200 metri di quota!

Solita procedura di gara. Primo lancio: 39 «pieni»! Sembra un assurdo. Tre squadre: Italia, Stati Uniti e Svezia, hanno tutti e quattro i loro componenti con punteggio pieno!

Secondo lancio: altri 40 pieni. Dei nostri manca il pieno Pietralunga, con un inspiegabile 115". Resta una sola squadra con quattro uomini a punteggio pieno: quella degli U.S.A. La lotta è accanita ed incerta.

Terzo lancio: 35 pieni, fra i quali purtroppo non troviamo quelli di Pietralunga (148") e di Prandini (114"). Il modello di Prandini è salito ad una quota inferiore al solito (era già in discesa, ed è venuto giù a sasso).

Quarto lancio: 31 pieni, fra i quali purtroppo non troviamo quelli di Pietralunga (148") e di Prandini (114"). Il modello di Prandini è salito ad una quota inferiore al solito (era già in discesa, ed è venuto giù a sasso).



In alto: il danese Borge Hansen con il suo veleggiatore. Sopra: I tre elicottilisti americani meglio classificati: Champine Kothe e Andrade

Una cosa impressionante! Povero Prandini, è l'addio alla speranza di vittoria finale. Ma è anche un duro colpo per la squadra. Vero è che degli Stati Uniti uno solo ottiene il pieno, ma gli altri volano rispettivamente per 179", 158" e 148", e sono tutti prima di lui in classifica.

Facciamo i conti, e alla fine di questo quarto lancio troviamo 1° la Svezia (2142"), 2° Germania (2127"), 3° U.S.A. (2105"), 4° Italia (2094"), 5° Inghilterra (2070"), 6° Olanda (2069").

Il capitolobolo di Prandini ha portato la squadra dal 1° al 4° posto, e ormai le speranze di risalire la corrente non risiedono che nelle possibili disgrazie degli avversari.

Quinto lancio: ancora 35 pieni, fra i quali quelli di tutti i nostri.

Anche i tre svedesi di testa fanno lanci pieni, e assicurano il primo posto alla loro squadra. Così pure la squadra tedesca, che resta salda al 2° posto. Non così gli Stati Uniti, che perdono 19" nei nostri confronti, e vengono così superati; al 3° posto dunque è l'Italia e al 4° gli U.S.A.!

Alla fine della gara sette modelli hanno il tempo totale di 900" e fra questi quelli nostri di Fea e di Scardicchio.

Si passa allo spareggio nelle ombre incombenti della sera, che limitano fortemente la visibilità. Vi è anche una leggera bruma verso le colline.

In queste condizioni ci pare che forse sarebbe più razionale giocare la vittoria ai dadi. Come i cronometristi abbiano potuto seguire esattamente il volo dei modelli ce lo siamo domandati tutti. Fatto sta che il modello di Fea, partito per primo e sceso per ultimo (a detta dei ricercatori portatisi oltre il margine del campo) è stato cronometrato per 213", mentre quello del tedesco Saemann è stato seguito per 315"...

Comunque abbiamo detto che non vogliamo fare commenti!

CARLO TIONE

Categoria Motomodelli

1 Michael Gaster - Inghilterra	180	180	180	180	900
Francisco Stajcer - Argentina	180	180	180	180	900
Bryant Jones - Canada	180	180	180	180	900
4 Vladimir Hajek - Cecoslovacchia	180	180	180	166	886
Luis Mangino - Messico	166	180	180	180	866
6 Peter Buskell - Inghilterra	180	180	180	151	871
7 Giorgio Vidossich - Italia	180	180	180	150	870
8 Maria Rudolph - Germania	179	180	166	180	869
9 Otis Goss - Stati Uniti	180	180	148	180	866
10 L.F. L.M. Bausch - Olanda	160	180	180	127	827
Antonio Podda - Italia	170	142	180	155	827
12 Jorma Partinen - Finlandia	132	180	158	180	817
13 Harry Gould - Stati Uniti	180	180	142	180	812
14 Roberto Bacchi - Italia	180	180	180	174	801
Bora Gunic - Jugoslavia	180	180	81	180	801
16 John Parrot - Inghilterra	180	180	102	180	785
17 Johannes Heldemann - Germ.	120	180	173	180	779
18 Gerold Hormann - Austria	180	169	133	180	764
19 Oscar Lucas - Argentina	162	180	60	180	762
John Thompson - Irlanda	150	127	125	180	762
21 Mauricio Zito - Argentina	180	155	111	180	760
22 Samuel Davila - Messico	180	125	129	166	757
23 Frank Alken - Irlanda	180	154	180	165	753
Erik Johansen - Danimarca	157	132	104	180	753
25 Gunter Rupp - Germania	169	108	109	180	746
26 Emil Fresl - Jugoslavia	180	130	95	151	736
27 Hjalmar Fries - Svezia	144	180	160	180	733
28 Ljubomir Nesic - Jugoslavia	147	76	147	180	730
29 George Lippens - Belgio	136	152	180	81	729
30 Paul Schmitter - Svizzera	154	180	123	180	728
47 Carlo Bergamaschi - Italia	117	167	95	108	76
Seguono altri concorrenti fino al 72°					

CLASSIFICA A SQUADRE

1 Inghilterra	2556	12 Messico	1977
2 Italia	2498	13 Olanda	1889
3 Argentina	2422	14 Belgio	1792
4 Germania	2394	15 Francia	1716
5 Stati Uniti	2386	16 Austria	1332
6 Jugoslavia	2267	17 Danimarca	1284
7 Canada	2239	18 Finlandia	817
8 Irlanda	2198	19 Saar	800
9 Cecoslovacchia	2116	20 Australia	777
10 Svizzera	2087	21 Monaco	520
11 Svezia	2018		

INTERPELLATECI

FOCHIMODELS

CORSO BUENOS AIRES, 64 - TEL. 221875 - MILANO

L'assortimento più completo a disposizione
del modellista

AEROMODELLISMO - AUTOMODELLISMO
NAVIMODELLISMO - FERMODELLISMO

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

Categoria Veleggiatori

1 Rudolf Lindner - Germania	180	180	180	180	166	886
2 Robert Gilroy - Inghilterra	160	180	180	180	180	880
3 Rolf Hagel - Svezia	176	180	180	164	177	877
4 Enzo Giusti - Italia	156	180	180	180	180	876
5 J.C.D. Esvelt - Olanda	163	180	137	180	180	840
6 Hans Weiri Thomann - Svizzera	166	180	180	180	130	836
7 Herbert Kothe - Stati Uniti	143	180	145	180	180	828
8 Vaclav Horyna - Cecoslovacchia	180	180	133	180	152	825
9 Hans Hansen - Danimarca	180	180	158	106	180	804
Marcel Vilchair - Francia	118	180	180	180	146	804
11 Hans Ege - Svizzera	174	116	180	144	180	794
12 Carlo Varetto - Italia	130	180	180	180	114	784
13 Claude Goetz - Francia	135	100	180	180	180	775
Brian McElwain (Kurth) - Nuova Zelanda	104	180	131	180	180	775
15 Gabriel Overlaet - Belgio	147	180	180	180	85	772
16 Liam Murtagh - Irlanda	138	180	180	93	180	771
17 Aleksandar Cavlevski - Jugoslavia	171	165	128	125	180	769
18 Lars Gustafsson - Svezia	141	180	180	90	168	759
19 John O'Donnel - Inghilterra	96	180	180	180	114	750
20 Luc Feron - Belgio	150	139	180	180	97	746
21 Donald Mackenzie - Canada	130	99	180	156	180	745
22 Vladimir Spulak - Cecoslov.	166	95	180	116	178	735
23 Eduardo Vich - Argentina	110	128	180	147	167	732
24 Fritz Sussdorf - Saar	157	180	159	127	106	729
25 Svend Pedersen - Danimarca	128	180	139	101	178	726
Lennard Olsson - Svezia	114	180	72	180	180	726
27 Robert Berthe - Francia	108	144	180	180	110	722
28 Predrag Petrovski - Jugoslavia	180	124	125	108	180	717
29 Carlo Boscarol - Italia	140	146	150	178	122	716
30 Jacques Lock - Francia	126	180	90	172	143	711
Le Breton (Mussig) - Nuova Zelanda	165	180	180	80	106	711
36 Paolo Nironi - Italia	180	84	180	70	176	690
Seguono altri concorrenti fino al 79°.						

CLASSIFICA A SQUADRE

1 Italia	2376	12 Belgio	2063
2 Svezia	2362	13 Argentina	2022
3 Francia	2301	14 Stati Uniti	1968
4 Cecoslovacchia	2264	15 Nuova Zelanda	1944
5 Svizzera	2191	16 Irlanda	1910
6 Inghilterra	2184	17 Olanda	1894
7 Germania	2171	18 Austria	1728
8 Jugoslavia	2161	19 Monaco	1520
9 Danimarca	2154	20 Australia	1322
10 Canada	2138	21 Messico	623
11 Saar	2087		

Categoria Wakefield

1 Gustav Saemann - Germania	180	180	180	180	180	900
Anders I. Hakansson - Svezia	180	180	180	180	180	900
Vincenzo Scardicchio - Italia	180	180	180	180	180	900
Josef Altmann - Germania	180	180	180	180	180	900
Emil Fresl - Jugoslavia	180	180	180	180	180	900
Guido Fea - Italia	180	180	180	180	180	900
Ladislav Muzny - Cecoslovacchia	180	180	180	180	180	900
8 Malte U. Blomqvist - Svezia	180	180	180	172	180	892
9 Karl E. Widell - Danimarca	180	180	180	170	180	890
Ragnar G. Ahman - Svezia	180	170	180	180	180	890
11 Frank Holland - Inghilterra	180	180	180	180	160	880
Robert A. Champine - Stati Uniti	180	180	180	179	161	880
13 Herbert H. Kothe - Stati Uniti	180	180	180	158	180	878
14 Fabi Mursep - Argentina	164	180	180	173	180	877
15 Hugh O'Donnell - Inghilterra	180	180	156	180	180	876
16 Edgar Balasse - Belgio	180	180	180	149	180	869
Claude R. de Vries - Olanda	180	180	180	159	170	869
18 Manuel D. Andrade - Stati Uniti	180	180	180	148	180	868
19 Gunter Malbaum - Germania	180	180	147	180	180	867
20 Gene J. Schaap - Stati Uniti	180	180	180	180	146	866
21 A.S.P. Balogh van Galantha - Olanda	180	143	180	180	180	863
22 Odette de Bare - Belgio	180	180	180	143	180	863
23 Vilic Knoch - Jugoslavia	141	180	180	180	180	861
24 Radoslav Cizek - Cecoslovacchia	178	180	132	180	180	850
25 HJ v.d. Geer - Olanda	148	180	180	177	158	843
H. Toersen - Olanda	180	125	180	179	179	843
27 Erik Knudsen - Danimarca	180	174	136	168	180	838
28 Rune K. E. Johansson - Svezia	180	180	117	180	180	837
29 Dante Prandini - Italia	180	180	180	114	180	834
John O'Donnell - Inghilterra	180	180	114	180	180	834
35 Ivano Pietralunga - Italia	180	115	180	148	180	803
Seguono altri concorrenti fino al 70°.						

I tempi dello spareggio:
Saemann 5'15" - Hakansson 4'49" - Scardicchio 4'46" - Altmann 4'44" - Fresl 4'30" - Fea 3'33" - Muzny 2'49".

CLASSIFICA A SQUADRE

1 Svezia	2682	11 Belgio	2388
2 Germania	2667	12 Canada	2374
3 Italia	2634	13 Francia	2359
4 Stati Uniti	2626	14 Giappone	2197
5 Inghilterra	2590	15 Australia	2007
6 Olanda	2575	16 Irlanda	1986
7 Jugoslavia	2548	17 Nuova Zelanda	1918
8 Danimarca	2510	18 Svizzera	827
9 Cecoslovacchia	2509	19 Monaco	10
10 Argentina	2411		

Commento breve

Per tre giorni, dal 3 al 5 settembre, sul magnifico campo di Finthen, il migliore aeromodellismo mondiale si è disputato con impegno estremo i sei titoli in palio per il volo libero. I nostri hanno ottenuto un lusinghiero successo collettivo nei veleggiatori, un secondo posto nei motomodelli e, purtroppo, solo il terzo nei Wakefield, categoria nella quale eravamo preparatissimi. Le posizioni individuali conquistate non potevano essere migliori, dato il continuo variare delle condizioni atmosferiche, ed in particolare il movimento verticale dell'aria sul terreno di gara. Il bilancio è però positivo, anche se la fortuna, ancora una volta, è stata a noi maligna.

Un'occhiata alle classifiche darà immediatamente la sensazione che, se per i veleggiatori e i motomodelli (in minor misura) può ancora ritenersi rispondente la formula in vigore, per i Wakefield invece occorre provvedere a ridurre drasticamente i risultati di volo, in modo che al sesto lancio per spareggio si debba ricorrere solo in casi eccezionali. Sette modelli a pari merito a fine gara costituiscono una cosa semplicemente as-

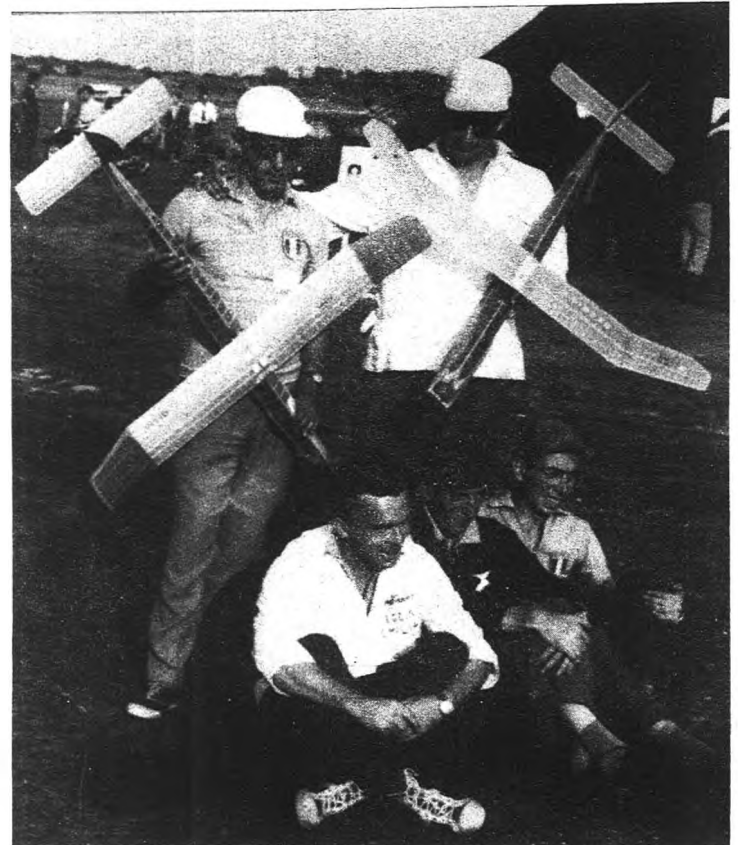
surda. Ancora più assurdo è che si proceda al volo di spareggio quando già le ombre della sera stanno calando, e la visibilità (che per questo volo dovrebbe essere perfetta) è notevolmente limitata.

Una sola proposta è possibile: ridurre ancora il peso di elastico ammesso. La modifica è urgente, e speriamo venga accolta dalla competente commissione per l'aeromodellismo della F.A.I.

L'organizzazione di questi Campionati 1955 non può essere davvero citata ad esempio, pur potendosi definire nel complesso "sufficiente". Certo, con i mezzi a loro disposizione, ci saremmo aspettati di più dagli americani. Viceversa tutto è stato improntato ad un certo senso di faciloneria, che se fosse stato adottato, per esempio, da noi, sarebbe stato soggetto ad acerbe critiche.

Non sappiamo cosa diranno i cugini inglesi su "Aeromodeller", ma riteniamo che non saranno troppo dolci al riguardo.

Contiamo di poter darvi un più vasto commento nel prossimo numero, cosa che qui ci è vietata dallo spazio tiranno.



ALFA

Pietralunga e Prandini con i loro Wakefield, e Bacchi, Giusti e Nironi seduti

WIESBADEN-FINTHEN REVIEW

Caleidoscopio della gara

Alla base area U.S.A. di Wiesbaden i concorrenti venivano sistemati, ammassati alla rinfusa, in camerate con brandine biplane. Mezza squadra italiana, approfittando della confusione che regnava e scivolata al piano inferiore, sistemandosi in una stanzetta a sei lettini assai decorosa, probabilmente riservata a sottufficiali. Più tardi alcuni militari si sono affacciati, ma vedendo il locale occupato, si sono ritirati, scusandosi per il disturbo. A sera altre squadre, ultime arrivate, hanno avuto ufficialmente simile decorosa sistemazione. Quando si parla di nostre deficienze organizzative...

★

Ad uno che al ritorno ci ha chiesto cosa avessimo mangiato, non siamo stati in grado di rispondere con esattezza. A parte il gusto e l'aspetto, dobbiamo però ritenere siasi trattato di commestibili, dato che nessuno — malgrado le fosche previsioni di Giusti — è deceduto. Quanto alle bevande, oltre all'acqua semplice (buona e fresca) reperibile alla mensa, potevamo acquistare coca-cola, pepsi-cola, super «colla», ed altre simili squisitezze, compresa una acqua sporca e calda denominata caffè. Ma siamo riusciti a trovare una volta anche birra. Eppoi i cuchini francesi ci sono venuti in soccorso, vendendoci due delle bottiglie di vino avute in regalo da un distaccamento connazionale di stanza sul campo di gara! Se non ci si aiuta un po' tra latini.....

★

Sul programma erano citate varie cose, dalle quali i concorrenti erano invitati a frequentare circoli, spaccio, ecc. presso la base di Wiesbaden.

Peccato che l'orario di apertura coincidesse con quello di gara, che teneva i concorrenti occupati a circa 30 Km. dalla Base! Principio interessante e sviluppabile per il futuro, allo scopo di gonfiare la realtà dei fatti. Dove si vede che, a dare la polvere agli occhi, possiamo trovare sempre maestri!

★

Il campo di Finthen, sul quale si sono svolte le gare, è notevolmente ampio, tuttavia il lato, verso il quale, con pessimo gusto, continuavano a dirigersi i modelli, è confinante con terreni arati, campi di granoturco e frutteti.

Ciò ha costituito un pesante handicap per i recuperatori, anche perché le ottime susine, di bel-l'aspetto e di miglior sapore, hanno poi costretto i più a rapidi ripiegamenti in angoli appartati!

★

Troppa gente attorno alle piste, troppi motori in moto per prove, troppi modelli in volo in lanci non ufficiali. Frachetti avrebbe giustamente trovato di che indignarsi e squalificare la metà dei concorrenti. Quanto agli organizzatori... «abbiamo potuto constatare tanta, tanta buona volontà...» (nostro commento ufficiale).

Abbiamo visto 6 magnifiche piste in legno, una dozzina di ottime coppie di cronometristi, una grande tenda U.S.A. (issata solo dopo la gara dei veleggiatori) tabellone per i tempi (ivi riportati con comodo), altoparlanti potentissimi, telefonino sul campo, ecc.: il tutto manovrato piuttosto male, come del resto la mezza dozzina di vocianti M.P. bianchi e neri, che insieme non valevano il solo complitissimo poliziotto tedesco presente sul campo.

★

I concorrenti alle gare internazionali devono essere di sana e robusta costituzione fisica, avere stomaco e reni di ferro, nonché gambe da podisti. Almeno così li concepiscono all'estero. Gli organizzatori di questo hanno reso più impegnative le prestazioni, facendo allungare il collo per i pasti.

★

Sarà bene per il futuro stabilire che le accompagnatrici svedesi non possano avere accesso ai campi di gara (il perché ve lo potrà dire chi le ha viste all'opera in funzione di elemento perturbatore dell'equilibrio psichico avversario).

★

Abbiamo avuto una visita di Poppoff, ma i figliuoli non c'erano. I nipotini invece sì; però, essendo «cechi», non hanno saputo trovare la via del successo, benché lo zio cercasse di creare l'ambiente spacciando sottomano distintivi e opuscoli vari.



John O'Donnell sorregge il modello del fratello Hugh

Giusti, il nostro alfiere dei veleggiatori, farebbe bene a darsi al varietà. Molti comici nostri, che vanno per la maggiore, potrebbero prendere lezioni da lui, che è riuscito a farci ridere come da tempo non sapevamo più.

Però di più ci hanno fatto ridere gli americani, e per essi l'annunciatore che si sforzava di gonfiare le manovre di una celeberrima squadriglia acrobatica U.S.A., la cui più sensazionale figura è stata una «bomba» iniziata e lasciata a mezzo. Commento dei nostri: «acrobazia in pantofole!»

Quadro finale: spareggio dei 7 Wakefields 7 nel crepuscolo brumoso. «Salomé una rondine non fa primavera, ma la sera tutti i gatti sono bigi e lo sal...» Per i cronometristi a un certo momento deve essere effettivamente diventato tutto bigio, tanto che ha vinto Saemann anche se testimoni oculari (i recuperatori in moto) abbiano visto scendere per ultimo il modello di Fea. Quanto a noi, presenti al punto di lancio, dobbiamo coscienziosamente dichiarare che i cronometristi avrebbero dovuto perlomeno avere gli occhi da gatto per seguire i voli sino alla fine!

SIPARIO

ALLEGANDO ALLA RICHIESTA L. 25 (IN FRACORRELLI)
RICEVERETE IL FOGLIO ILLUSTRANTE LE ALTRE
NOSTRE SCATOLE N. MONTAGGIO

TURBINE

MOTOSCAFO DA CORSA
PER MOTORI FINO AD 1.5 cc.

SCATOLA DI MON.
TAGLIO L. 1900

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

BiKini

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

SUPER Cico

IL NUOVO CICO N'ALZO

RENDIMENTO - SCATOLA DI MONTAGGIO
PREZZO L. 700

4

NUOVE SCATOLE
DI MONTAGGIO!

"Spitfire"

Telecomando PER MOTORI
DA 2,5 tipo G.20 e G.23

SI PRESTA A MONTARE MOTORI DI
CILINDRATA FINO A 5 cc.
SCATOLA L. 3200

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

Notizie dal Giappone

Il nostro corrispondente dal Giappone, Shigemiru Suzuki, ci comunica i risultati del Campionato Giapponese per motomodelli in volo libero, svoltosi sull'aeroporto Narashino il 20 agosto u.s., con una giornata serena ed assai calda, ma con un forte vento di circa 10 m/s, che ha causato la rottura di molti modelli.

Vincitore è risultato Kanji Nazumi, di Tokyo, con un bel motomodello a penna e forte superficie alare (di cui pubblicheremo il disegno nel prossimo numero), con motore giapponese Enya da 3,2 cc. a glow-plug.

Il signor Narumi è da lungo tempo membro della Direzione della Federazione Aeromodellistica del Giappone, ed è anche uno dei migliori veleggiatori locali.



Un aspetto del campo di gara durante lo svolgimento del Campionato Giapponese

Il nostro corrispondente signor Suzuki è assai noto in campo internazionale per essere forse la prima persona che ha effettuato delle esperienze scientifiche nel campo dell'aerodinamica dei modelli volanti a basso Numero di Reynolds. Tali esperienze, di cui il signor Suzuki ha voluto gentilmente inviarcì una relazione, sono state effettuate con un «mulinello aerodinamico a braccio ruotante», ad un N.R. di circa 45.000, valore rispondente a molti modelli volanti, ed hanno permesso di ricavare dei diagrammi di profili e delle indicazioni che sono del massimo interesse per gli aeromodellisti, ai quali siamo lieti di annunciare che con il prossimo numero ne inizieremo la pubblicazione.

...

Vittoria degli Jugoslavi al «Criterium d'Europa» per motomodelli

Il 12 giugno ha avuto luogo a Zagabria il «Criterium d'Europa», per motomodelli a volo libero. La gara è stata organizzata dalla Jugoslavia, in forza della vittoria conquistata lo scorso anno a Bruxelles da Emil Fresl.

Anche quest'anno gli aeromodellisti jugoslavi hanno colto una brillantissima affermazione, con Nesic e Rancin ai primi due posti della classifica. Il tedesco Finus si è piazzato al terzo posto, ed il francese Giudici al quarto. Fresl è rimasto un po' indietro nella classifica, a causa di un lancio andato a male, di soli ventiquattro secondi, dopo quattro «pieni».

NOTIZIARIO F. A. I.

La più importante decisione presa nel corso dell'annuale conferenza della F.A.I. è che dal prossimo anno i modelli vincolati in volo circolare da velocità saranno di un'unica classe, e cioè da 0 a 2,5 cc. di cilindrata. Spariranno quindi le classi superiori 5 e 10 cc.

E' stato deciso anche di ammettere il sistema di comando con un solo cavo (a torsione), purchè la sua sezione sia almeno pari al doppio di quella stabilita per i due cavi normali. (Praticamente il diametro del cavo dovrebbe essere di 0,35 mm.).

Altre modifiche non saranno effettuate prima del 1957.

Così daremo un addio ai bolidi rombanti a 200-250 chilometri orari; ci ri-

marranno solo i modelli «tascabili» della classe 2,5. Addio Dooling e Mc Coy, il vostro urlo possente non riempirà più le nostre piazze!

Francamente ci dispiace, e non ci sentiamo di approvare tale riduzione di cilindrata che, se assai opportuna per i modelli in volo libero, non era assolutamente necessaria per il volo circolare.

E ciò diciamo anche se, soggettivamente parlando, dobbiamo riconoscere che tale decisione è assai conveniente per l'Italia, che proprio in questa classe eccelle, sia per produzione motoristica che per tecnica di aeromodellistica, come dimostrato dal recente successo ai Campionati Mondiali.

IL CONCORSO NAZIONALE A VITERBO

DAL 15 AL 16 GIUGNO

In dipendenza delle magnifiche possibilità ricettive dell'aeroporto di Viterbo, ed a seguito dell'ottima riuscita organizzativa della «Coppa Tevere», lo Aero Club d'Italia ha deciso di affidare all'Aero Club di Roma l'organizzazione del XVIII Concorso Nazionale Modelli Volanti, che si svolgerà pertanto a Viterbo dal 13 al 16 ottobre.

Come al solito, verranno effettuate anche una gara «juniores», per le tre categorie, ed una esibizione di modelli radiocomandati. I regolamenti tecnici e sportivi sono uguali a quelli dello scorso anno, compreso quello dei radiocomandati, che conserva i medesimi punteggi.

La partecipazione è limitata ad una sola squadra Seniores, composta al massimo di 6 elementi, due per categoria, per ogni Aero Club, oltre a cinque «Juniores», che possono anche essere tutti della stessa categoria (nel qual caso però non concorrono alla classifica a squadre). Per l'esibizione di radiocomandati la partecipazione è libera, ed ai

concorrenti non è richiesta nè la tessera dell'Aero Club, nè la licenza sportiva F.A.I., che sono invece obbligatorie per le altre gare.

Le iscrizioni, da inviarsi all'Aero Club d'Italia, e per conoscenza all'Aero Club di Roma, dovranno pervenire non oltre il 5 ottobre, accompagnate dalle relative tasse, di L. 500 per ogni modello senior, L. 300 per ogni modello Junior, L. 1.000 per ogni modello radiocomandato, Lire 2.000 per la squadra Senior e L. 1.000 per la squadra Junior.

I premi sono i seguenti:

Individuali Senior, per ciascuna categoria: L. 20.000 - 15.000 - 10.000 - 6.000 - 4.000.

Individuali Junior, per ciascuna categoria: L. 7.000 - 5.000 - 4.000 - 3.000 - 1.000.

Squadre Senior: L. 50.000 e Coppa dei Campioni - 30.000 - 20.000.

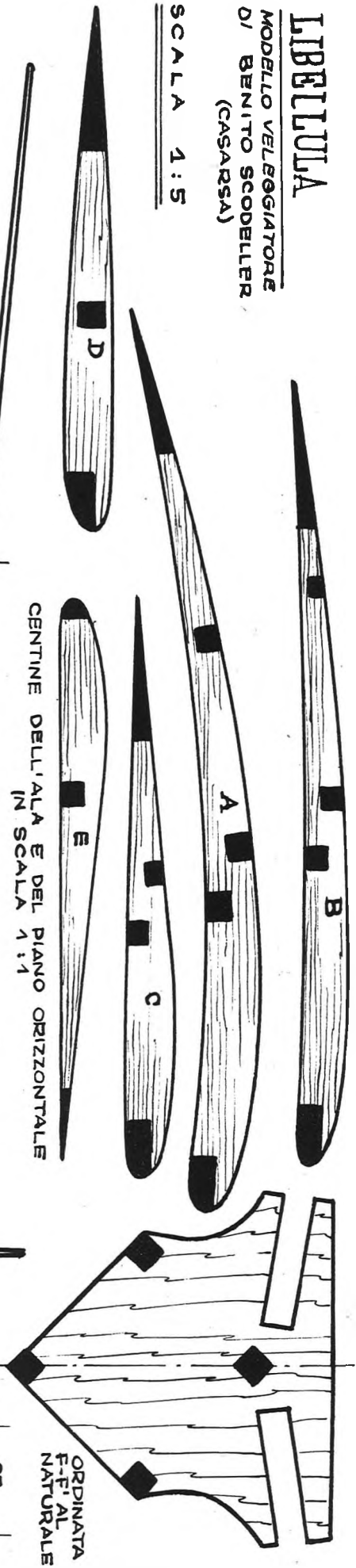
Squadre Junior: L. 50.000 - 30.000 - 20.000.

Radiocomandati: L. 50.000 - 30.000 - 20.000.

LIBELLULA

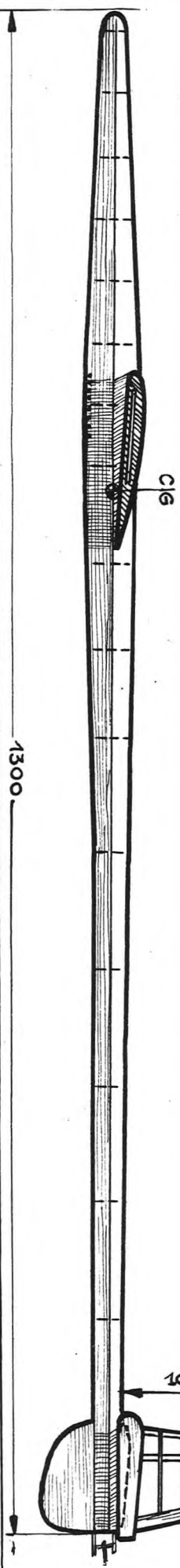
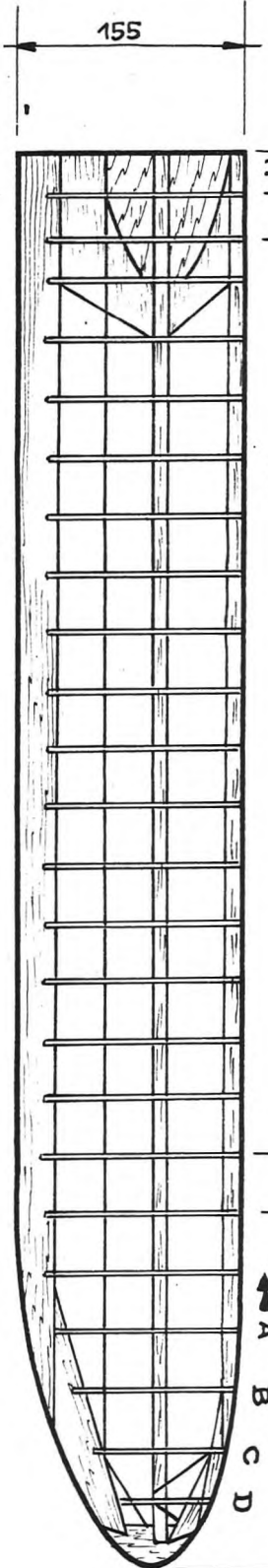
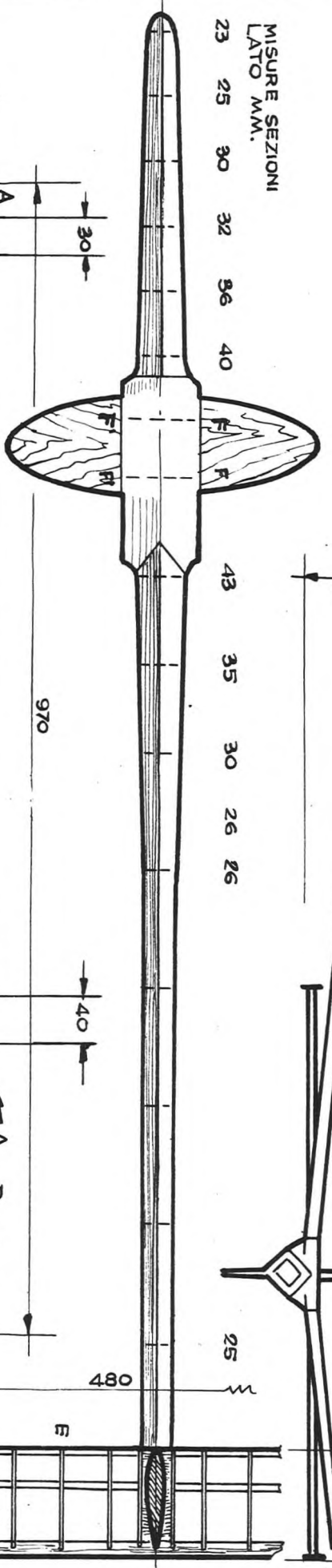
MODELLO VELEGGIATORE
DI BENITO SCODELLER
(CASARSA)

SCALA 1:5



MISURE SEZIONI
LATO MM.

- | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 23 | 25 | 30 | 32 | 36 | 40 | 43 | 35 | 30 | 26 | 26 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|





Un buon veleggiatore formula F.A.I.

IL « LIBELLULA »

DI BENITO SCODELLER

Cari lettori, prima di passare alla descrizione dei dati costruttivi di questo modello e delle sue caratteristiche, voglio presentarvelo. Pur essendo stato progettato e costruito alla svelta per poter partecipare alle gare regionali in Udine, questo modello si è dimostrato di ottime doti, ed ha dato il risultato della vittoria nella gara. Purtroppo, essendo la stagione avanzata, non ho potuto partecipare ad altre gare, che mi avrebbero certamente portato ad altre vittorie. Ho però potuto constatare, in sede di alcune prove, e in condizioni di tempo tutt'altro che favorevoli, i suoi ottimi risultati, superiori ai tre minuti di tempo di volo.

CARATTERISTICHE

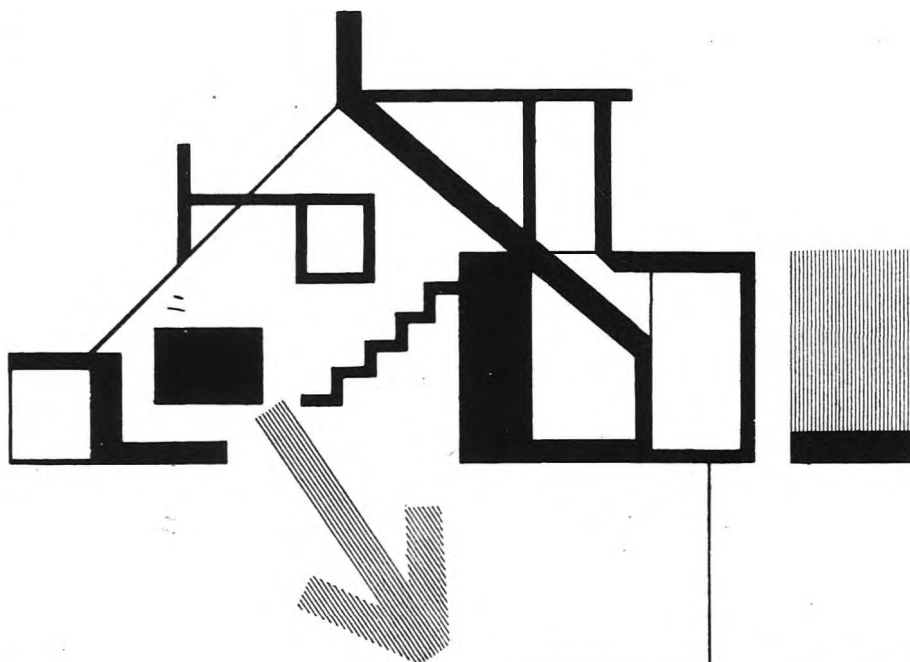
Ap. alare	cm. 200
Sup.	dm ² 29,5
Corda media	cm. 14,7
Corda media	cm. 15,5
Ap. piano orizz.	cm. 48
Sup.	dm ² 4,5
Corda	cm. 9,5
Braccio leva	cm. 86
Coefficiente di stabilità	k = 1,11
Peso totale	grammi 410

Ala: Il profilo da me ideato, come potete constatare, è molto sottile; questo è per il fatto del forte allungamento.

I tre longheroni sono in tiglio 4x4. Il bordo di entrata in balsa 4x15, quello di uscita è pure in balsa 4x25; fare molta attenzione nel sagomare questo ultimo, che deve seguire l'esatto profilo alare. Tutte le centine sono ricavate su due tavolette in balsa da 2 mm. Il tutto, bene eseguito, viene ricoperto con carta modelspan pesante, tesa con cinque mani di collante diluito.

Stabilizzatore: La costruzione di questo, come vedrete, è molto semplice.

Il profilo è un sottile piano convesso. Il bordo di entrata è in tiglio 2x2, il longherone in balsa 4x4, ed infine il bordo di uscita in balsa 3x12.



Lettera 22

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

olivetti

prezzi

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

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

Le centine sono ricavate su una tavoletta in balsa da mm. 1.

Il direzionale viene fissato allo stabilizzatore, dopo essere stato ben rifinito. Il complesso viene ricoperto con carta modelspan pesante, trattata come quella delle ali.

Fusoliera: Questa è di tipo romboidale, costituita da un traliccio formato da 4 listelli in pioppo 4x4 e ordinate in compensato da 3 mm., su cui va incastrato il pattino. L'attacco delle baionette, come si può vedere nel dise-

gno, è molto semplice. Il raccordo alare viene eseguito su un blocchetto di balsa. Il direzionale inferiore è ricavato da una tavoletta in balsa da 5 mm. sagomata a dovere. Tutta la fusoliera viene rivestita in balsa da 1,5 mm. e verniciata in rosso.

Centraggio: L'ala ha 3° e 30' di incidenza e 7° di diedro, lo stabilizzatore è 0°. Il modello, se bene eseguito, potrà essere centrato con molta facilità ed in poche prove.

BENITO SCODELLER

I fratelli Ilari ed Eugenio Libertino vincitori di categoria al primo

«TROFEO CITTA' DI PESCARA»

La sezione aeromodellisti dell'Aero Club di Pescara ha organizzato il 31 luglio la prima edizione del Trofeo Città di Pescara, gara interregionale di durata, riservata alle categorie modelli a volo libero seniores ed juniores.

L'aspettativa degli organizzatori è andata in parte delusa, per l'assenza di numerosi gruppi che avevano inizialmente aderito alla manifestazione, che si svolgeva in un periodo libero da impegni scolastici per tutti i giovani costruttori. Limitato quindi il numero dei partecipanti.

Il concorrente proveniente da più lontano era Libertino, il quale, dopo la vittoria dello scorso anno alla Coppa Aviomicon, ha fatto bis.

Sotto la direzione del Commissario Alfredo Rosica si iniziavano con puntualità il controllo dei modelli ed i lanci.

Un leggero vento a raffiche non ha impressionato i concorrenti, ed abbiamo assistito a bei voli ed a qualche scassatura. Nei veleggiatori è Silvio Ilari che si è classificato primo, con tre voli superiori ai due primi, segue Vincenzo Pellegrino e gli altri con tempi inferiori.

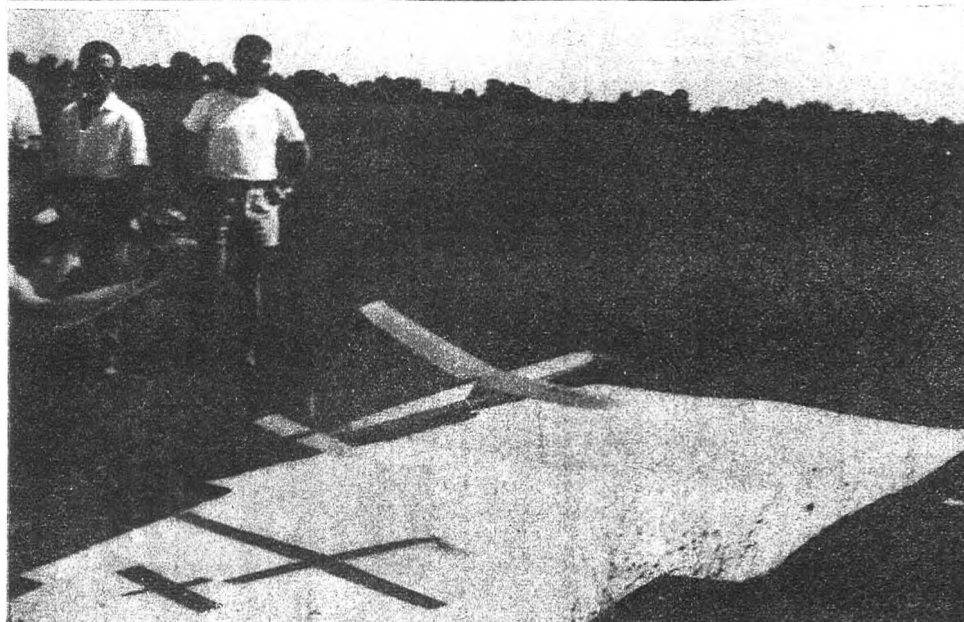
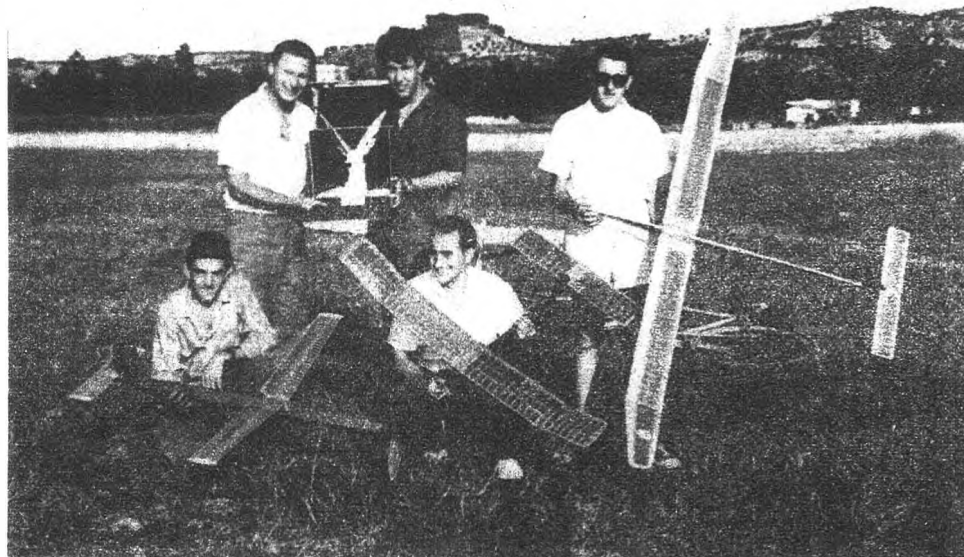
Negli allievi vittoria di Livio Campione e Carlo Speracenero.

Negli elastico trionfo, è la parola esatta, per Osvaldo Ilari, che totalizzava tre lanci « pieni », lo seguiva il concittadino Misticoni, distaccati gli altri. Alessandro Annibale negli junior vinceva con 283".

Per i motomodellisti il vento è stato più crudele: parecchie scassature; all'inizio è Ciancio che scassa e va a farsi il bagno. Libertino al primo lancio segna 2', al secondo scassa, ripara, rilancia e segna il pieno, al terzo con 1'40" risulta vincitore. Tra i rimanenti concorrenti è il solo Evandro Femminelli che con due buoni lanci si classifica secondo.

Tirando le somme, ci si aspettava di più; però quelli che si sono presentati hanno dimostrato molta buona volontà, e per tutti gli organizzatori hanno indetto... una cena al « Gabbiano » a base di trippa e pizze con... contorno belle figliole. Solo per questo conveniva partecipare. L'Aero Club di Pescara ringrazia le ditte Aviomicon, Solaria, Aeropiccola e Aviomimica, che con le loro offerte hanno contribuito ad arricchire il monte premio.

* * *



Sopra: la squadra pescarese vincitrice del Trofeo. Da sinistra: Osvaldo Ilari, Evandro Femminelli e Silvio Ilari. Sotto: un bel decollo del Wakefield di Osvaldo Ilari

APPASSIONATI DEL RADIOCOMANDO. ATTENZIONE! UNA BUONA NOTIZIA PER VOI!

Finalmente anche in Italia è possibile fare dell'attività di radiocomando legalmente, e non quasi clandestinamente, come attualmente tutti erano costretti a fare. Infatti, dopo alcuni anni di faticoso interessamento (tra mille intralci burocratici), da parte degli appassionati romani, e specialmente del Dr. Cassinis, il competente ufficio del Ministero delle Poste e Telecomunicazioni ha finalmente autorizzato il rilascio delle licenze per questa attività.

Pertanto tutti gli interessati potranno presentare domanda in carta libera, indirizzata al Ministero delle Poste e Telecomunicazioni - Sezione Radio, chiedendo la « licenza per esperimenti di telecomando », e specificando le caratteristiche dell'impianto radio (potenza, frequenza, etc.), e l'uso a cui è destinato, cioè se modelli volanti (specificare: conformi alle norme internazionali F.A.I.), modelli navali, etc.

In seguito alle domande verranno effettuati d'ufficio i debiti accertamenti, e quindi verrà rilasciata la licenza, dietro versamento della corrispondente tassa, che è di L. 1.000 annuali.

Le frequenze che possono venire assegnate sono quelle delle bande dilettantistiche, fra cui è compresa quella di 28 megacicli, che rientra nell'ordine di grandezza del nostro campo.

PANORAMA AEROMODELLISTICO SICILIANO

Nel gennaio del '52 su «L'Aquilone» apparve un annuncio dello scrivente, con il quale si chiedeva agli aeromodellisti Siciliani di organizzare l'attività dell'Isola.

Rispose un aeromodellista Catanese: Leonardo. D'accordo con lui, il 10 luglio dello stesso anno convocammo all'Aeroporto di Fontanarossa (Catania) tutti i vecchi aeromodellisti Catanesi.

I risultati si ebbero verso la metà di agosto: fondazione del C.A.E. (Centro Aeromodellistico Etneo), la presidenza del quale venne affidata al Dott. Filadelfo Arcidiacono, attuale delegato all'aeromodellismo dell'Aero Club di Catania.

Nel settembre una squadra era pronta per partecipare al Concorso Nazionale, quando l'arrivo di un telegramma da parte dell'Aero Club Centrale, ci comunicò il rinvio della gara.

Nel '53 si iniziarono i corsi (in tutto l'anno ne vengono svolti tre), e circa ottanta allievi conseguirono l'attestato.

Intanto a Siracusa nasceva il C.A.A. (Centro Aeromodellistico Aretuseo), dipendente dall'Aero Club di Catania. La presidenza di questo Club venne affidata al Sig. Sebastiano Basile.

Verso la metà del '53 ricevemmo notizia da Palermo che anche in detta Città, sotto la guida del Sig. Antonio Agnese, l'aeromodellismo locale si organizzava.

A Messina intanto si lavorava sodo, sotto la guida del famigerato «Barba Elettrica» (Romano o Donatello che dir si voglia).

Forti di queste notizie nell'agosto '53 organizzavamo il 3° Gran Premio Etneo, che vide vincitrice la squadra palermitana. Nel dicembre dello stesso anno i Palermitani organizzarono il 3° Campionato Siciliano (non si disputava dal '49); anche questa volta la vittoria fu appannaggio dei Palermitani.

Il '54 ha segnato l'ascesa dei Catanesi, che si affermarono consecutivamente nelle massime tre gare meridionali:

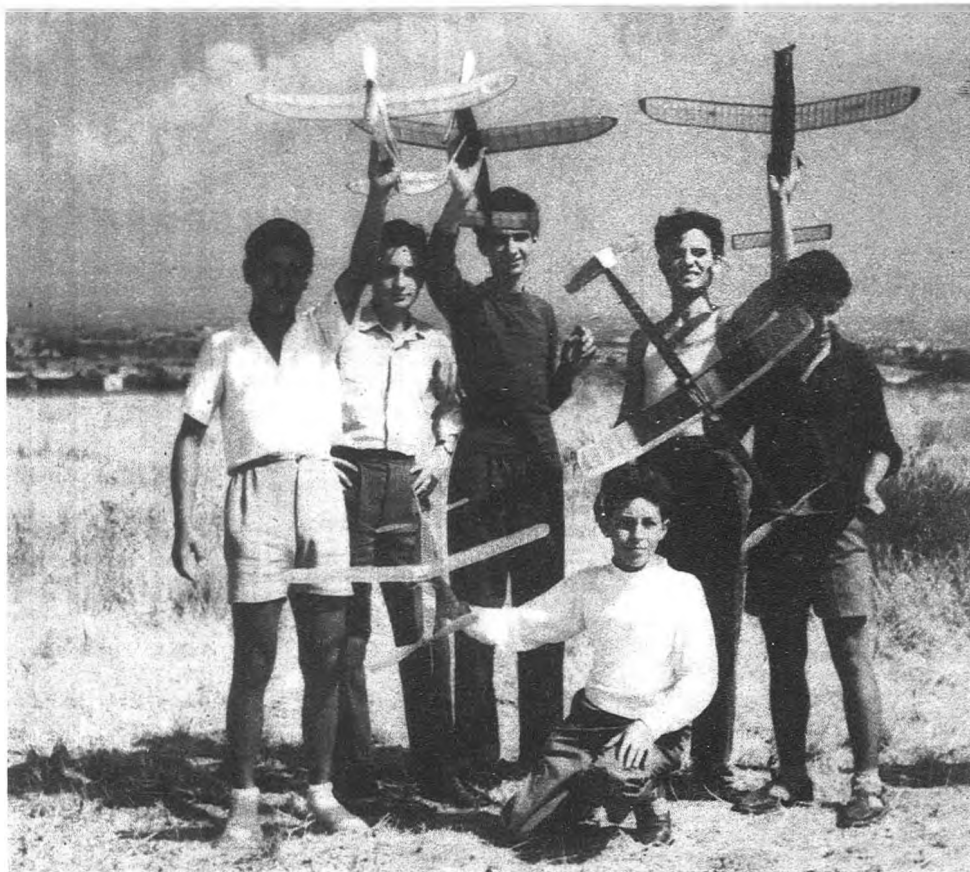
Settembre: IV Coppa Etnea
Novembre: II Coppa Città di Reggio Calabria.

Dicembre: IV Campionato Siciliano.
Mentre i Catanesi mietevano allora le altre squadre si alternavano ai posti di onore.

Il '55 trova ancora primi i Catanesi alla Coppa Capriolo disputata a Salerno.

Come si può notare l'Aeromodellismo in Sicilia è in pieno risveglio e dà i primi frutti. Oltre alle categorie di volo libero anche i telecomandati e i radiocomandati trovano amatori. In quest'ultima categoria eccellono Trovato e Torrissi, ferratissimi in materia!

PASQUALINO FORTUNA



Cronache da Lugo di Romagna

Il giorno 31 luglio si è svolta con grande entusiasmo una gara riservata a modelli telecomandati da acrobazia, organizzata dal Gruppo Aeromodellistico Lughese, con la collaborazione dell'Aero Club.

Molti spettatori, abbastanza disciplinati, erano presenti ai lati della grande piazza Garibaldi, e sono rimasti veramente meravigliati per le magnifiche evoluzioni, e soprattutto per l'enorme passo compiuto dagli aeromodellisti, i quali presentavano molte figure acrobatiche.

Verso le ore 16, dopo aver fatto volare una bella riproduzione del «Thunderbolt», presentata da Luciano Toni, iniziavano i lanci.

Per primo a prendere il via, in ordine di iscrizione, era Ghiselli di Massalombarda, il quale, dopo aver totalizzato un buon punteggio, restava al comando della prima prova; ma poi doveva cedere, per una errata manovra dei cavi, con conseguente caduta del modello.

Intanto era poi la volta degli altri concorrenti: Toni, Bochimpani, Alberani e Vannucci, che si succedevano nell'ordine.

Hanno inoltre preso parte alla gara altri concorrenti: Carli, Dirani, Balsamo e Germani, i quali non riuscivano a far partire i propri motori. Belle e molto ammirate le acrobazie, che si susseguivano incessantemente.

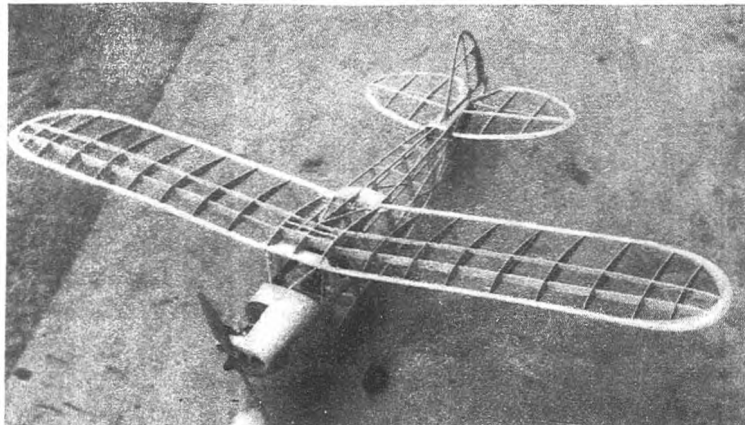
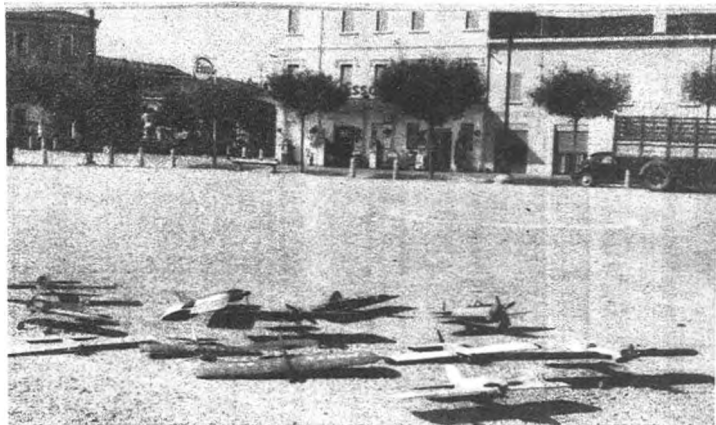
Verso le ore 19 la manifestazione aveva termine, e quindi si dava corso alla consegna dei premi, consistenti in materiale gentilmente offerto da Ditte Modellistiche.

Ecco le classifiche:

1° Bochimpani Franco	punti 240
2° Toni Luciano	» 155
3° Alberani Mario	» 150
4° Ghiselli Adriano	» 110
5° Vannucci Alberto	» 35

Seguono altri non classificati.

A. M.



In alto: un gruppo di giovani elasticisti siciliani durante un intervallo di gara. Sopra a sinistra: il gruppo dei modelli partecipanti alla gara di Lugo di Romagna. A destra: lo scheletro del bel modello radiocomandato dei siciliani Trovato e Torrissi

CORSO DI RADIOCOMANDO

QUARTA PUNTATA

A CURA DI GIUSEPPE TORTORA

CORRENTI DERIVATE

Le resistenze possono essere collegate in serie ed in parallelo. Se sono collegate in serie, la resistenza totale sarà uguale alla somma delle resistenze che compongono il circuito.

Siano $R_1 - R_2 - R_3 - R_4$ le resistenze inserite tra i punti A e B (fig. 31) la resistenza totale sarà:

$$R_t = R_1 + R_2 + R_3 + R_4$$

Consideriamo una condotta di acqua, in cui passano per esempio 60 litri di acqua al secondo, e questa condotta abbia una sezione di 60 cm². Questa sezione corrisponde quindi ad un cmq. per ogni litro di acqua. Se questa tubazione si divide in due tratti (fig. 32) per poi riunirsi nuovamente, e se questi due tratti hanno una sezione pari a metà di quella principale, cioè 30 cm² ciascuno, l'acqua passerà metà per parte, e cioè 30 litri in un ramo e 30 litri nell'altro ramo.

Ma se i due tratti non sono uguali, e cioè uno ha la sezione di 1 cm² e l'altro di 59 cm² (fig. 33) l'acqua si dividerà in parti proporzionali alle sezioni, e cioè passerà un litro per il tubo avente 1 cm² di sezione, e 59 litri per il tubo che ha 59 cm² di sezione.

Ora consideriamo un gruppo di 2 resistenze collegate in parallelo (fig. 34). Se queste due resistenze sono uguali, la corrente che circola nel circuito si dividerà in due parti uguali. Lo stesso dicasi se le resistenze fossero più di due ma sempre uguali: la corrente che circola in ogni resistenza è uguale alla corrente totale divisa per il numero delle resistenze che compongono il circuito e cioè:

$$I = \frac{I}{N} \quad (N = \text{numero delle resistenze})$$

Se però le resistenze non sono uguali, siano esse due o più, la corrente totale si dividerà in parti inversamente proporzionali alle singole resistenze.

EFFETTI DELLA CORRENTE CONTINUA

Abbiamo sino ad ora studiato un sistema di corrente elettrica che ha sempre una medesima direzione, cioè circola sempre dal polo a potenziale più alto a quello a potenziale più basso, cioè dal polo positivo (+) al polo negativo (-):

Si ha circolazione di corrente quando il circuito è chiuso. Questa corrente in ogni istante ed in ogni punto del circuito ha sempre la stessa intensità. Questa corrente che circola sempre nello stesso senso, e cioè dal polo positivo al polo negativo, si chiama *corrente continua*.

Gli effetti della corrente continua sono:

- 1° Effetti termici
- 2° Effetti chimici
- 3° Effetti magnetici.

EFFETTI TERMICI

Un conduttore percorso dalla corrente elettrica, per effetto della resistenza che esso oppone, si riscalda, dando quindi luogo all'effetto termico. Questo fenomeno di riscaldamento si chiama anche *effetto Joule*. In ogni circuito percorso da corrente vi è sviluppo di calore, cioè effetto Joule.

LA QUANTITA' DI CALORE CHE SI SVILUPPA AL MINUTO SECONDO IN UN CIRCUITO PERCORSO DA CORRENTE E' UGUALE AL PRODOTTO DEL QUADRATO DELLA INTENSITA' DELLA CORRENTE PER LA RESISTENZA DEL CONDUTTORE.

Questa energia trasformata in calore si misura in Watt quindi:

$$W = I^2 \times R$$

La quantità di calore si misura con l'unità detta *caloria*, che rappresenta la quantità di calore necessaria per innalzare di un grado la temperatura di 1 kg di acqua.

1 Watt - Calorie 0,00024 al minuto secondo. Dalla formula precedente possiamo calcolare la quantità di calore sviluppata in un conduttore percorso da corrente elettrica.

Chiamando con Q la quantità di calore avremo:

$$Q = 0,00024 \times I^2 \times R \times t$$

Questa formula dà la quantità di calore sviluppata in un secondo.

Volendo sapere la quantità di calore sviluppata per un tempo qualsiasi di *t secondi*, basta moltiplicare la formula precedente per *t secondi*.

EFFETTI CHIMICI

Una soluzione acida o salina attraversata da una corrente elettrica si decompone in due parti. Questo fenomeno si chiama elettrolisi.

Un esperimento che ci dimostra questo fenomeno si fa con un apparecchio detto *VOLTAMETRO*. Il quale (fig. 35) è costituito da un recipiente di vetro, il cui fondo è attraversato da due conduttori di platino che si chiamano elettrodi e servono a condurre la corrente. Nel recipiente viene messa una soluzione di acqua e acido solforico, e gli elettrodi si coprono con due provette graduate, anch'esse riempite della stessa soluzione. Questi due elettrodi vengono messi in comunicazione con un generatore di corrente continua. L'elettrodo in comunicazione col polo positivo del generatore si chiama *anodo*, e quello in comunicazione col polo negativo si chiama *catodo*.

Facendo passare la corrente, sugli elettrodi vedremo formarsi delle bollicine di gas, che vengono raccolte dalle provette. Al polo positivo, o anodo, si sviluppa ossigeno, e al polo negativo, o catodo, si sviluppa idrogeno, nelle proporzioni di come è formata l'acqua, e cioè una parte di ossigeno e due parti di idrogeno.

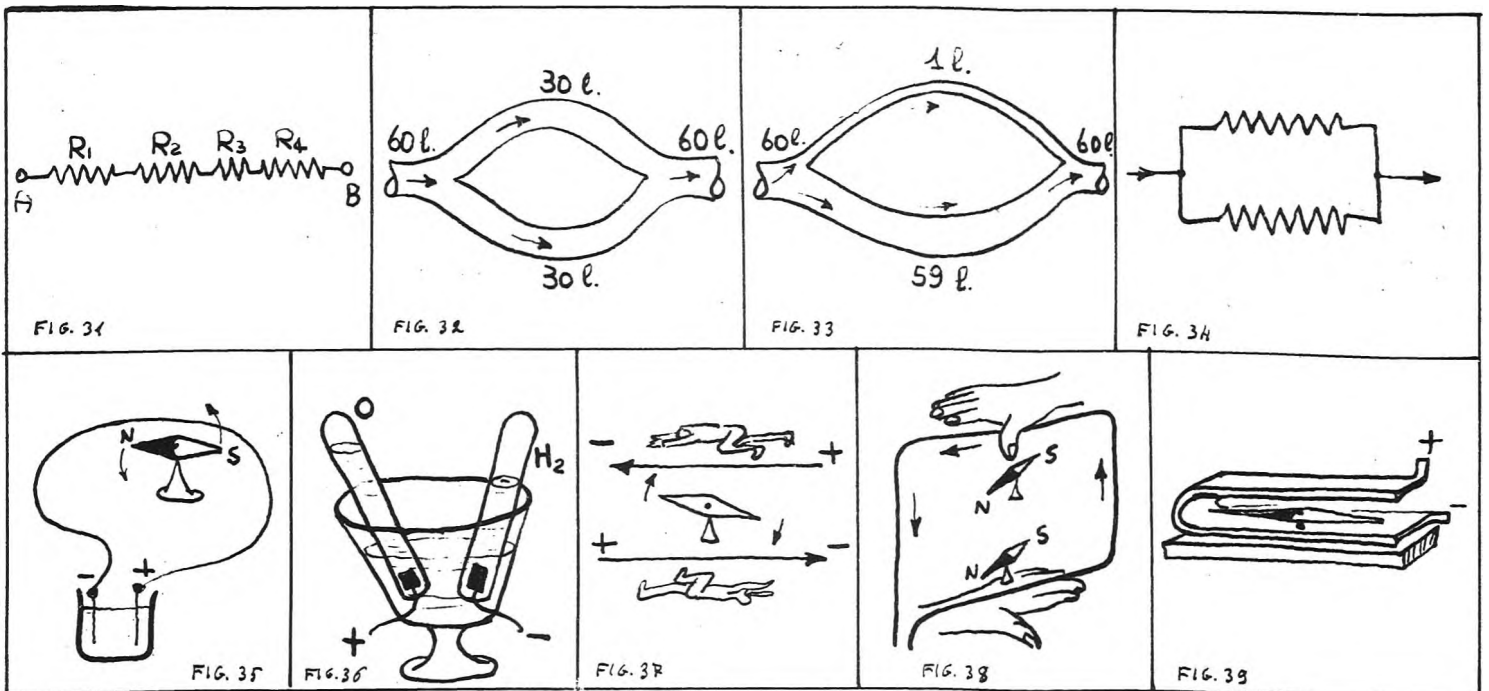
Se però ripetiamo l'esperimento soltanto con acqua pura, essa non viene decomposta. Si è constatato infatti che l'acqua pura è ottimo isolante, e comincia a divenire conduttrice mano mano che crescono le impurità in essa contenute, come acidi, sali, ecc.

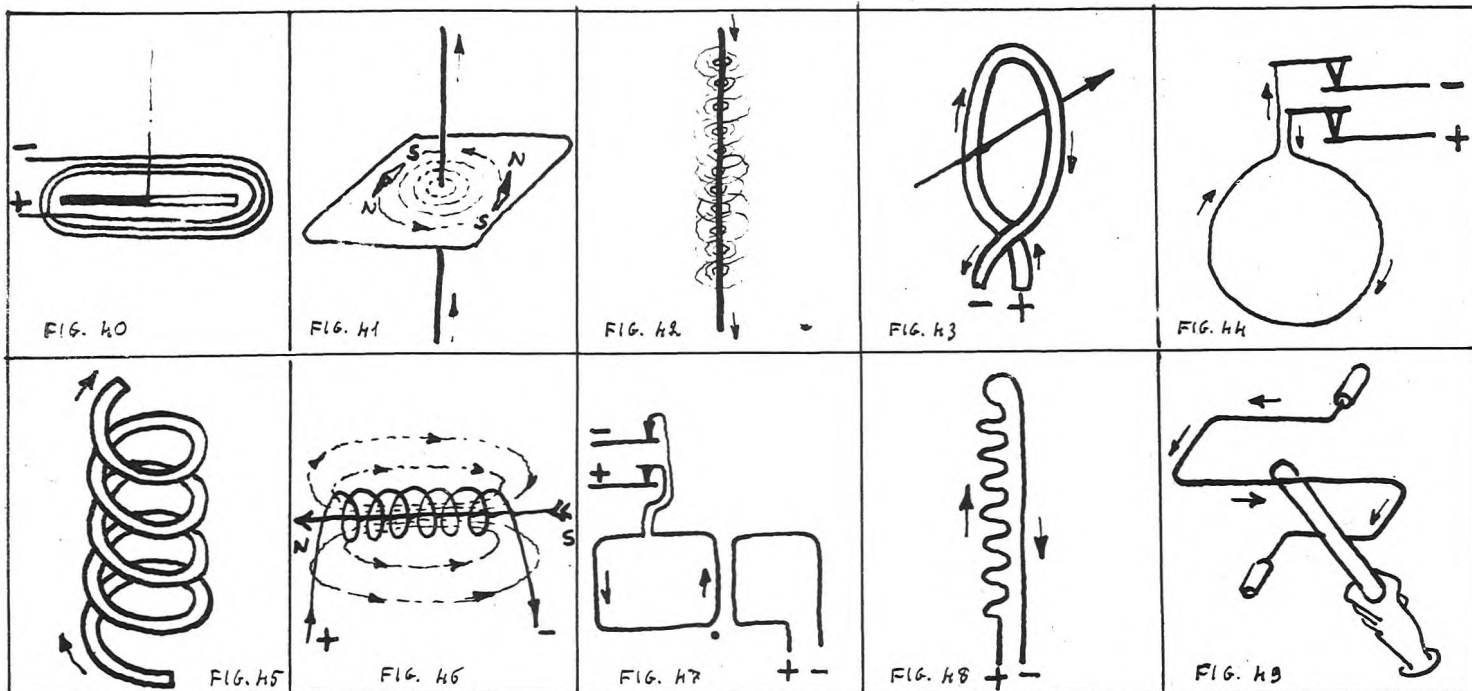
Il fenomeno della elettrolisi ha in pratica molte applicazioni e cioè nella fabbricazione di idrogeno ed ossigeno, nelle pile elettriche, negli accumulatori, nella galvanoplastica, ecc.

EFFETTI MAGNETICI - CAMPO MAGNETICO PRODOTTO DALLA CORRENTE CONTINUA

Se parallelamente ad un conduttore disponiamo un ago magnetico, osserveremo che nell'istante stesso in cui facciamo attraversare il conduttore da una corrente elettrica, l'ago magnetico si sposta e tenta a mettersi perpendicolarmente al conduttore (fig. 36).

Se invertiamo la corrente il fenomeno avviene lo stesso, ma l'ago ruota in direzione opposta.





Questa esperienza, che si chiama di *Oersted*, ci dice che quando un conduttore è percorso da corrente intorno ad esso si forma un campo magnetico.

Infatti interrompendo la corrente ogni fenomeno cessa, e l'ago ritorna alla posizione primitiva.

REGOLA DI AMPÈRE

Supponiamo una persona distesa lungo il conduttore e che guardi l'ago magnetico (fig. 37), e supponiamo che la corrente entri dai piedi ed esca dalla testa, essa vedrà sempre il polo Nord dell'ago spostarsi verso sinistra; quindi la regola di Ampère ci dice:

Il polo Nord dell'ago devia alla sinistra della corrente personificata.

Questa esperienza si può anche fare adoperando la mano destra (fig. 38), disponendola lungo il circuito con la palma rivolta verso l'ago, e il pollice aperto, in modo che la corrente esca dalle dita.

Il polo Nord devia nella direzione del pollice.

Sfruttando questo principio noi possiamo costruire un apparecchio che segna la direzione della corrente che percorre un circuito, che è costituito da una sbarretta di rame piegata a U ai cui estremi si applica la corrente (fig. 39), e nell'interno vi è un ago magnetico. Questo apparecchio si chiama *galvanoscopio*.

Se si volesse questo apparecchio ancora più sensibile si possono aumentare i giri che la corrente deve fare attorno l'ago (fig. 40), si ha così un *moltiplicatore*.

CAMPO ELETTRICO MAGNETICO

Se facciamo attraversare un foglio di carta da un conduttore percorso da corrente, e sul

foglio (fig. 41) spargiamo della limatura di ferro, osserveremo che i granellini si dispongono secondo tanti cerchi concentrici aventi per centro il conduttore. Questo spettro magnetico ci dice che la corrente genera un campo magnetico, le cui linee di forza sono tante circonferenze situate in piani perpendicolari al piano del conduttore (fig. 42). Questi campi dovuti alla corrente elettrica si chiamano *campi elettromagnetici*.

Prendiamo un conduttore (fig. 43), e dopo averlo piegato ad anello lo facciamo attraversare dalla corrente; naturalmente intorno ad esso si formerà un campo magnetico, le cui linee di forza saranno delle circonferenze aventi per centro il conduttore stesso, che avranno tutte la medesima direzione. Quindi questo anello viene considerato come una *lamina magnetica*, ossia come una calamita che ha il polo Nord su una faccia e il polo Sud sull'altra faccia.

Possiamo dimostrare ciò costruendo questo anello in modo che sia libero di ruotare (figura 44). Infatti lanciando in esso una corrente, si orienterà come un ago magnetico, volgendo le sue facce verso i poli della Terra.

Abbiamo visto che un conduttore piegato ad anello ed attraversato da una corrente si comporta come una calamita; se noi disponiamo un certo numero di questi anelli collocati uno di seguito all'altro, avremo rinforzato il campo magnetico (fig. 45). Un tale sistema prende il nome di *Solenoid*. Le linee di forza generate dal campo magnetico di un solenoide sono simili a quelle di un magnete cilindrico (fig. 46). Il senso di queste linee è dato dalla regola di Faraday:

LE LINEE DI FORZA ENTRANO DALLA PARTE DELLA SPIRA DAVANTI ALLA QUALE OCCORRE METTERSI PER VEDERE LA CORRENTE CIRCOLARE NELLE SPIRE NEL SENSO DELLE LANCETTE DELL'OROLOGIO.

AZIONI ELETTRODINAMICHE

Le azioni elettrodinamiche sono azioni meccaniche che hanno luogo tra circuiti percorsi da corrente; esse furono scoperte da Ampère, e sono le seguenti:

1° *Due conduttori paralleli percorsi da corrente di uguale senso si attirano; si respingono se sono attraversati da correnti dirette in senso contrario.*

Infatti se ad un quadro mobile percorso da corrente (fig. 47), avviciniamo un conduttore percorso da corrente, vedremo il quadro avvicinarsi od allontanarsi, a seconda della direzione della corrente che percorre il conduttore.

2° *Due conduttori disposti ad angolo e percorsi da corrente tendono sempre a disporsi parallelamente tra loro, in modo che le correnti siano dirette nello stesso senso.*

3° *L'azione di un conduttore sinuoso percorso dalla corrente è uguale a quella di un conduttore rettilineo avente le stesse estremità.*

Infatti se formiamo un conduttore come in fig. 48, e lo avviciniamo ad un quadro mobile, naturalmente facendo circolare corrente in tutti e due, non si avrà alcuna azione, perchè le correnti che circolano nel conduttore fisso formano due campi eguali e contrari che si annullano.

AZIONI ELETTROMAGNETICHE

Sono azioni che avvengono fra correnti e magneti, e furono studiate da Oersted.

Se disponiamo un conduttore come in fig. 49, in modo che questo conduttore possa girare liberamente fra i perni A e B, facendo percorrere questo conduttore dalla corrente e avvicinandogli un magnete permanente, vedremo il conduttore girare e disporsi perpendicolarmente al magnete.

Consideriamo ora due conduttori rettilinei e paralleli percorsi da corrente. Fra i due conduttori le linee di forza girano in senso contra-

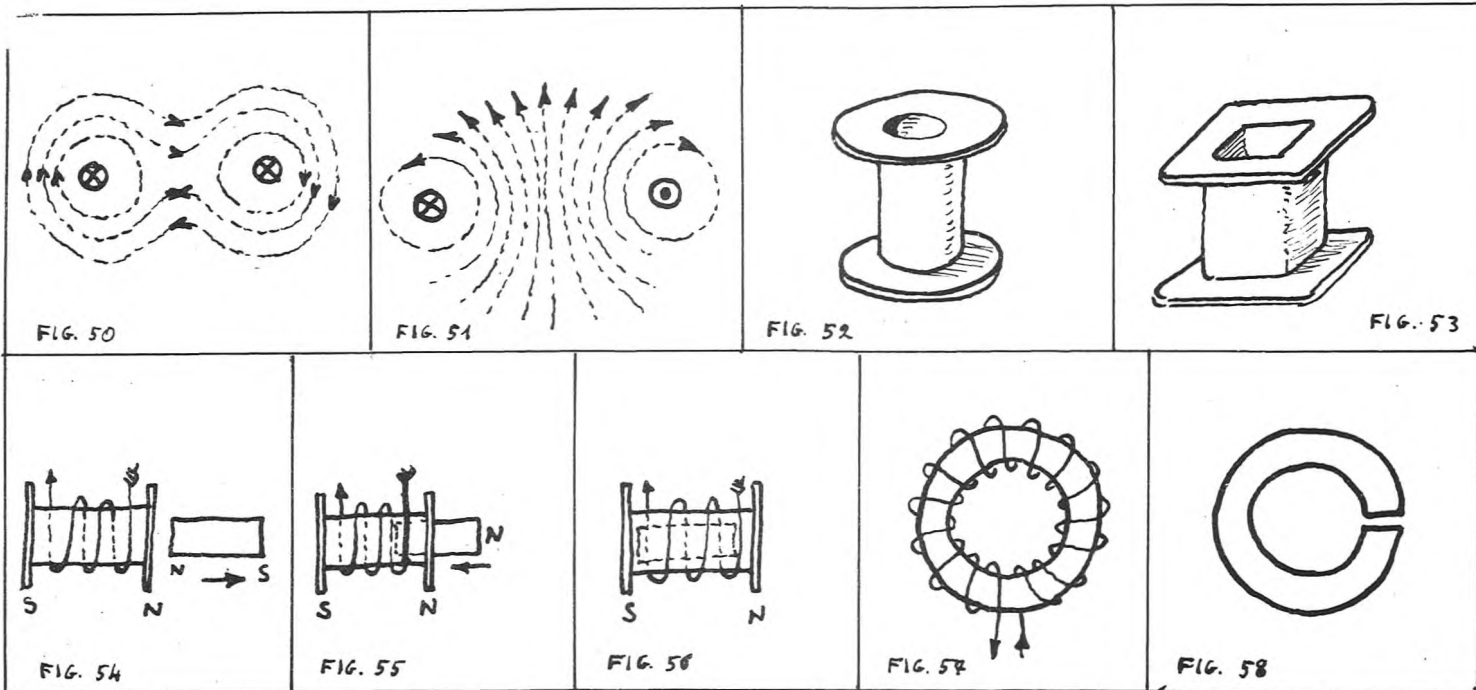
TUTTO PER IL MODELLISMO

ROMA - VIA MERULANA 141A - TEL. 778326

MODELLISTI: Presso di noi troverete tutto il materiale occorrente per la costruzione di modelli volanti, navali, radiocomandi. Abbiamo motori a scoppio, elettrici ed a vapore, treni elettrici ecc.

VISITATECI = INTERPELLATECI!





rio (fig. 50), e perciò si attrano. Ma se nei due medesimi conduttori la corrente circola in senso contrario, allora fra i due conduttori le linee di forza avranno la stessa direzione (fig. 51), e quindi si respingono.

I solenoidi hanno le stesse proprietà dei magneti, e cioè:

1° Un solenoide percorso da corrente e libero di ruotare si orienta al medesimo modo di un ago magnetico.

2° Ogni solenoide presenta alle estremità due poli di nome contrario (Nord e Sud).

3° Avvicinando due solenoidi i poli dello stesso nome si respingono, quelli di nome contrario si attraggono.

Se guardiamo un solenoide dalla parte del polo Nord, la corrente circolerà nelle spire nel senso inverso a quelle delle lancette di un orologio.

4° Tra un polo di un solenoide e un polo di un magnete si hanno le medesime azioni che si hanno tra i poli di due solenoidi o di due calamite.

MAGNETIZZAZIONE CON LA CORRENTE

Abbiamo visto che un solenoide è formato da un conduttore isolato avvolto a spirale e l'intensità del campo magnetico dipende dal numero delle spire. Ora se questo conduttore isolato lo avvolgiamo sopra un'anima cilindrica di legno, cartone o altro materiale isolante, formiamo una specie di BOBINA o ROCCHETTO. I rocchetti possono avere una forma qualsiasi, possono essere di forma tubolare come in fig. 52, di forma quadrata (fig. 53), ecc. In questi rocchetti la direzione del campo magnetico si determina con la regola già studiata, e così la polarità.

Se avviciniamo o introduciamo in un rocchetto percorso da corrente un pezzo di ferro, questo si magnetizza come se si trovasse in presenza di una calamita. Sfruttando questa proprietà possiamo quindi costruire dei magneti artificiali, adoperando naturalmente dei pezzi di acciaio temperato.

Se invece il pezzo che avviciniamo è di ferro dolce, esso si magnetizza solamente quando il rocchetto è percorso da corrente. Quindi se in un rocchetto introduciamo permanentemente un nucleo di ferro dolce avremo formato un *elettromagnete*.

POTERE SUCCHIANTE DEI SOLENOIDI

Avvicinando ad un solenoide un magnete permanente, disponendolo lungo il suo asse, abbiamo i seguenti fenomeni.

1° Se il polo del magnete avvicinato al solenoide ha uguale polarità (fig. 54) viene respinto.

2° Se il polo del magnete avvicinato al solenoide ha nome contrario (fig. 55), viene attratto nell'interno del solenoide.

3° Quando un magnete si è disposto nell'interno di un solenoide, ogni azione cessa

quando l'asse del magnete coincide con quello del solenoide (fig. 56).

Questi fenomeni sono dovuti alla *forza succhiante dei solenoidi*, ed in pratica trovano una infinità di applicazioni.

Abbiamo già detto che le elettrocalamite sono formate da un nucleo di ferro introdotto in un rocchetto percorso da corrente. Il campo magnetico varia con l'intensità di corrente; quanto più sarà intensa la corrente, più il campo sarà intenso; ciò però ha un limite dovuto al fenomeno di saturazione magnetica, che dipende dalla qualità del materiale impiegato per il nucleo. Inoltre da quanto si è detto notiamo che, a parità di corrente che circola in un elettromagnete, il campo varia anche col numero delle spire di cui è composto il rocchetto, e cioè quante più saranno le spire più intenso sarà il campo magnetico. Considerando ciò concludiamo che la forza di un elettromagnete dipende dalla intensità della corrente moltiplicata per il numero dell'avvolgimento cioè: dagli *Ampère-Spire*.

In base a ciò vediamo che un'elettrocalamita può avere la medesima forza, sia che essa sia formata da poche spire in cui circolano molti Ampère, sia da molte spire in cui cir-

colano pochi Ampère, e naturalmente nel primo caso le spire presenteranno una grande sezione e nel secondo caso piccola sezione.

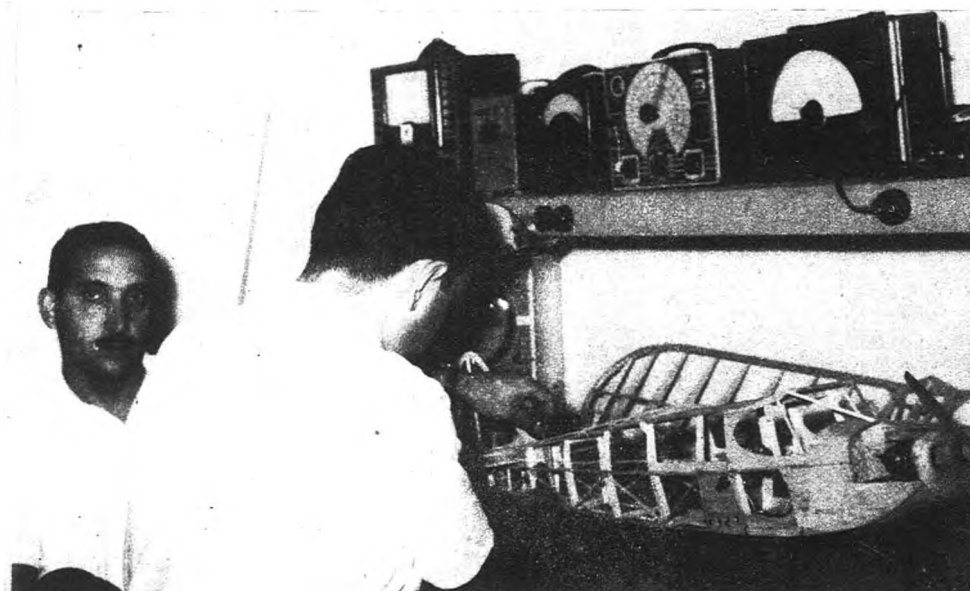
CIRCUITI MAGNETICI

Per agevolare il percorso delle linee di induzione si adoperano nuclei di ferro, la cui forma dovrebbe essere per quanto possibile simile al percorso delle linee di induzione; a questi nuclei si dà il nome di *circuiti magnetici*. Nella figura 57 abbiamo un circuito ad anello, e come si vede il ferro segue perfettamente il percorso delle linee di induzione. In questo caso il circuito magnetico sarebbe chiuso. Quando nei circuiti magnetici si hanno delle interruzioni (fig. 58), queste prendono il nome di *intraferro*.

I circuiti magnetici possono avere la forma più svariata, e dipendono dall'uso a cui sono destinati.

GIUSEPPE TORTORA

ERRATA CORRIGE: Nell'ultima puntata pubblicata sul n. 70, a pag. 2100, colonna 3ª, righe 9-10, anziché: *Il rapporto fra la potenza data e quella resa...*, leggere: *Il rapporto fra la potenza resa e quella data.*



I catanesi Tortora e Torrisi, nel loro laboratorio di radiotecnici, stanno costruendo il loro ultimo modello radicomandato

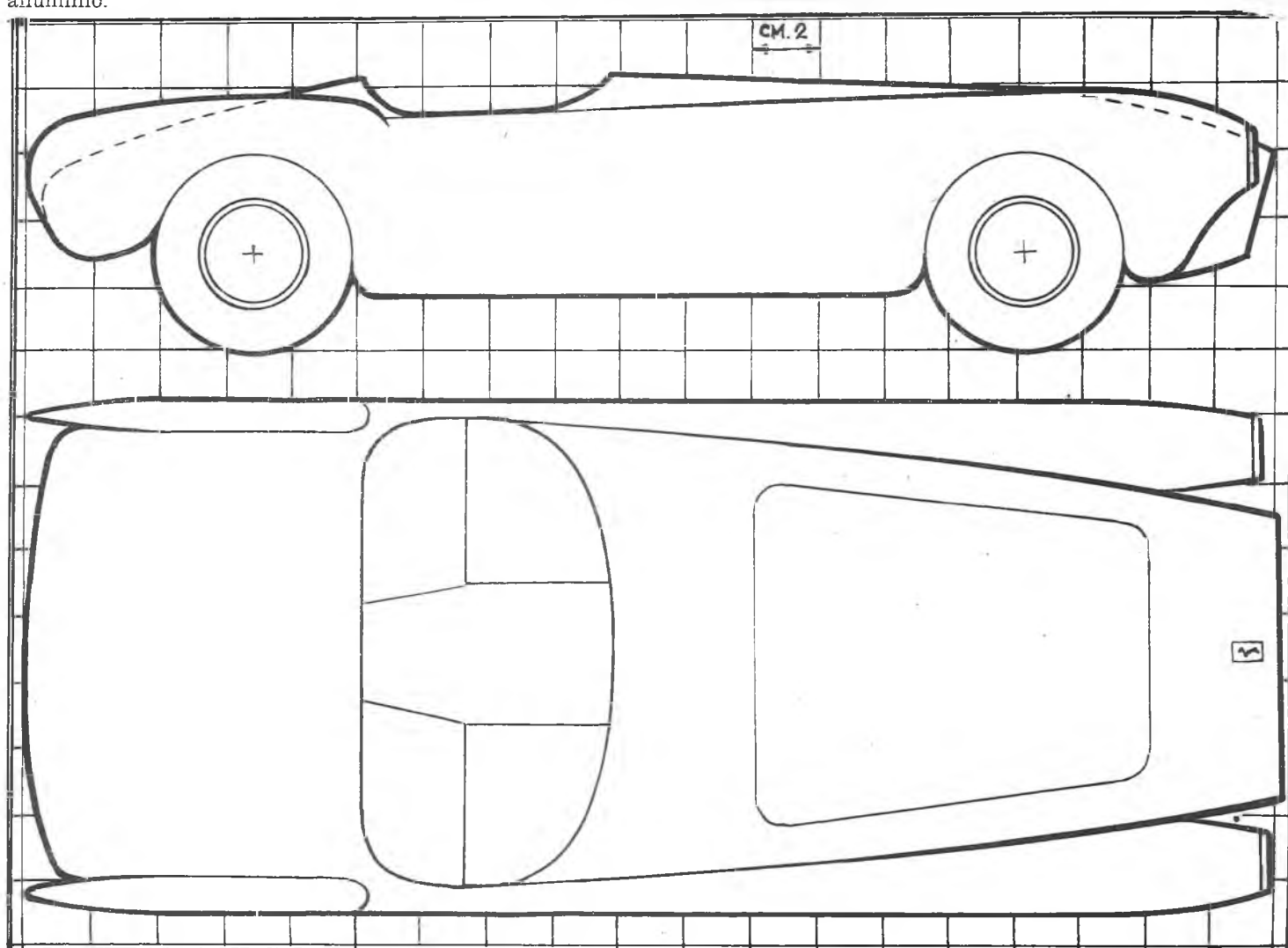
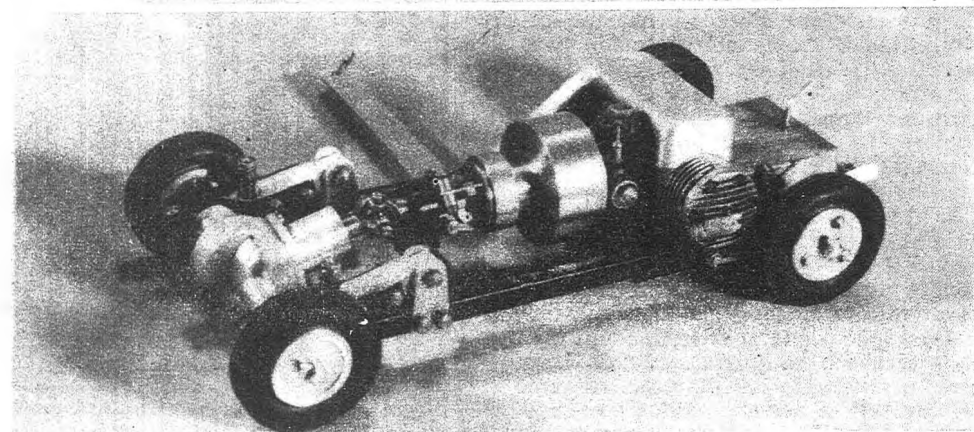
UNA BELLA RIPRODUZIONE
DELLA

"FERRARI 250 MILLE MIGLIA"

di Carlo Ferrarin ed Enrico De Bernardi

Accingendoci alla costruzione di questo modello, ci proponemmo di realizzare una perfetta riproduzione, fedele il più possibile anche nelle parti meccaniche, e lasciammo un po' da parte la velocità.

Il telaio è costruito in trafilato di acciaio a « C » saldato elettricamente; alla parte anteriore è stata fissata, mediante bulloni da mm. 4 di diametro, una piastra di dural da mm. 3 che, oltre a irrigidire notevolmente lo chassis, funge da supporto del castello motore, che è ricavato da un blocco di alluminio.



Ferrari 250 mm SPIDER

Fissate alla piastra vi sono due longarine ad «L», che sostengono il serbatoio e la carrozzeria nella parte anteriore.

Il molleggio anteriore, a ruote indipendenti, è ottenuto mediante bracci oscillanti, in lamiera di acciaio da mm. 2. Le ruote sono montate su cuscinetti RIV E.L. 6.

Ho usato come motore un «G 21» montato inclinato di 2° sul piano orizzontale, i cui gas di scarico vengono convogliati in uno scompartimento formato da tubi di alluminio, resi ovoidali mediante pressione e quindi saldati.

Il volano in bronzo porta l'alloggiamento del cuscinetto, che permette la rotazione dell'albero a frizione disinnestata. Raccomando in modo particolare il centraggio, mediante comparatore, del volano, per evitare vibrazioni, fra l'altro dannosissime al motore. La frizione è del solito tipo centrifugo con tre contrappesi, ed è munita di ferodo rettificato al tornio.

Il giunto è formato da una sfera da cuscinetto con fori diametralmente opposti. Il ponte posteriore è la parte meglio riuscita, e che forse potrà maggiormente interessare per la sua eventuale applicazione su altri modelli. Esso è ricavato completamente da tondini di alluminio del diametro di mm. 48 lavorati al tornio. All'uscita degli alberi abbiamo sistemato tre cerchi di feltro, per impedire la fuoruscita dell'olio.

Bisogna fare attenzione che il molleggio posteriore, pure a bracci oscillanti, abbia il fulcro perfettamente in asse col giunto.

La carrozzeria è in alluminio da mm. 1, battuto su forma di pioppo di dimensioni leggermente inferiori (v. Modellismo n. 60).

Questo modello ha subito funzionato perfettamente, e penso che con un miglior rapporto si possa aumentare la velocità da noi raggiunta di Km.h. 105.

Ci ha dato delle ottime soddisfazioni, specialmente per l'ottima estetica e per la realizzazione meccanica, la quale, per la sua complessità, ci ha fornito delle interessantissime ore di lavoro.

CARLO FERRARIN

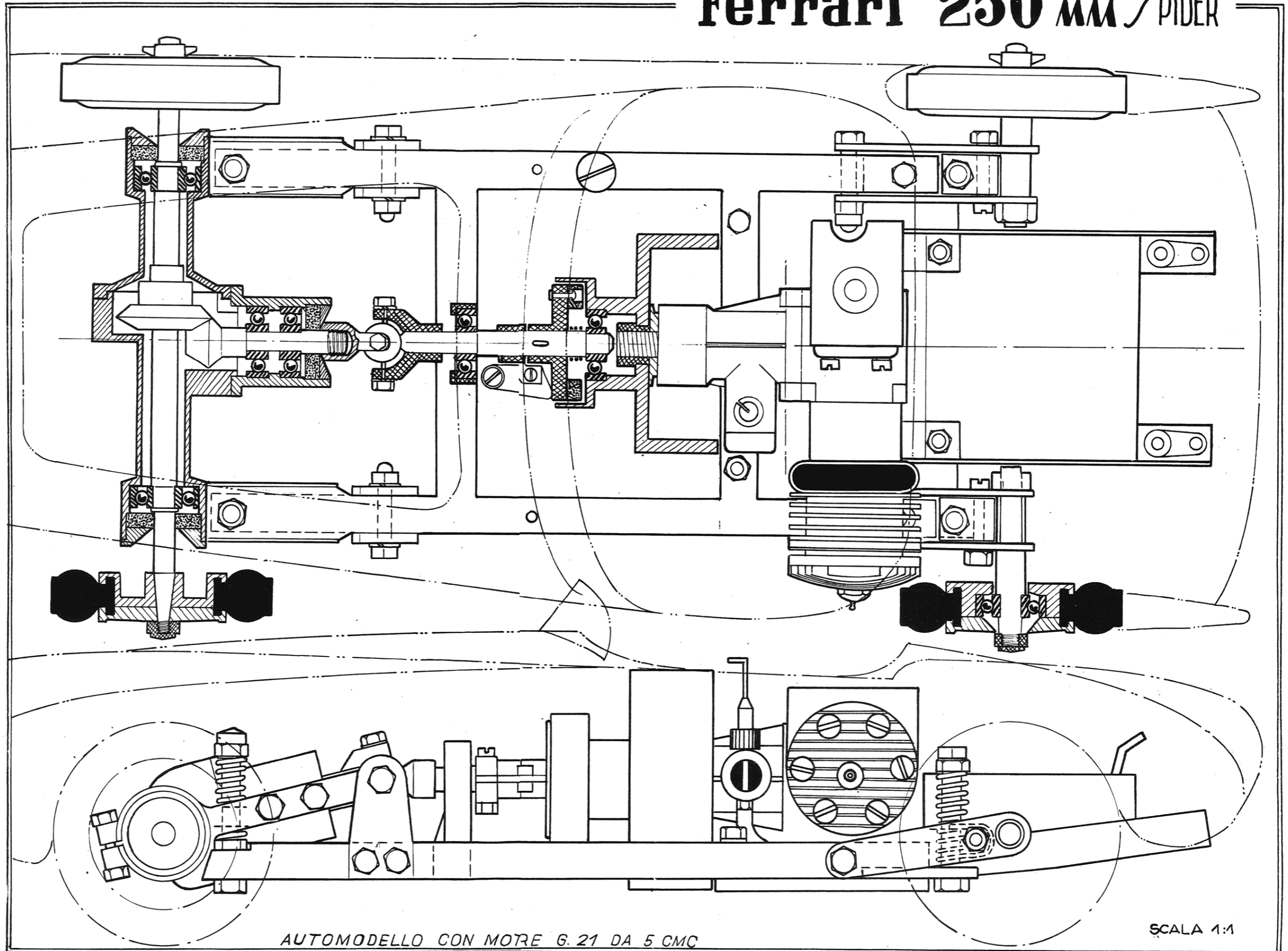
«MODELLISMO»

È IL VOSTRO GIORNALE

★

Leggetelo!

Diffondetelo!



AUTOMODELLO CON MOTORE G. 21 DA 5 CMC

SCALA 1:1

4° Campionato d'Europa per automodelli

MONZA - 31 LUGLIO 1955

**Miretti, Procter, Cook
e Zetterstrom campioni.
All'Inghilterra il primato
a squadre. L'Italia seconda**

Al IV Campionato Europeo, svoltosi domenica 31 luglio sulla pista AMSCI nell'Autodromo di Monza, hanno partecipato sessantacinque automodelli in rappresentanza di sette Nazioni, e cioè: Belgio, Danimarca, Germania, Inghilterra, Italia, Svezia e Svizzera.

I risultati ottenuti sono stati eccezionali, e ciò è dovuto, oltre che al notevole grado di preparazione raggiunto dai concorrenti, anche al fondo della pista, che è stato completamente rinnovato per l'occasione.

Il Titolo assoluto a Squadre è andato ancora una volta all'Inghilterra, seguita con un lievissimo scarto di punti dall'Italia, che avrebbe senz'altro primeggiato se non fossero venute meno le speranze riposte nella categoria 5 c.c.

Nella classe 1,5 c.c. due Nazioni in gara: Inghilterra ed Italia; tutte le macchine montano motori Oliver; A. Miretti vince con 102 Km/h., precedendo il compagno di squadra Paiuzzi, mentre gli inglesi non riescono a piazzarsi, in quanto le loro macchine non completano la base.

La 2,5 c.c. saluta vincitore l'inglese Procter, che raggiunge con l'Oliver i 131 Km/h.; al secondo posto il G.20 dell'italiano Eiraud, con un ottimo 125,260, mentre l'E.D. dell'inglese Petrie si piazza terzo a 124,309 Km/h. In questa categoria gareggiano 16 concorrenti appartenenti a: Italia, Germania, Inghilterra, Svizzera e Danimarca; i motori impiegati sono in prevalenza Oliver e G.20 oltre a qualche E.D. e Webra.

Venti macchine alla partenza nella categoria 5 c.c. in rappresentanza di Svizzera, Inghilterra, Italia, Germania, Danimarca e Belgio; l'inglese COOK si aggiudica il Titolo con 152 Km/h. seguito dal tedesco Lallinger e dall'inglese Dean, i quali montano, come il vincitore, motori Dooling '29. Il migliore degli italiani è il milanese Magnoni, che con la sua macchina munita di G.21 ottiene un brillante 4° posto; è doveroso rilevare peraltro che, a causa di alcuni banali contrattempi, le due macchine dei torinesi Miretti e Cossetta, sulle quali si appuntavano le più fondate speranze della Squadra italiana, non hanno potuto fornire le prestazioni che erano nelle loro possibilità.



I «grossi calibri» vedono allinearsi alla partenza ventun automodelli, che montano in prevalenza il prestigioso Dooling '61, oltre a qualche Mc Coy, Hornet e G.24. Sono presenti macchine inglesi, svizzere, svedesi, danesi, italiane, oltre alla 10 c.c. dell'australiano Grough, che partecipa fuori gara, lanciata dall'inglese Dean. Formidabile la dimostrazione della macchina di Zetterstrom, che aggiudica il Titolo alla Svezia con 192 Km/h. (durante le prove effettuate il sabato precedente la gara, aveva registrato i 212 Km/h.); secondo è l'inglese Petrie e terzo, con una prestazione veramente eccezionale, è l'italiano Carugati; forse, considerato altresì l'ottimo quinto posto dell'ing. Mancini, ci stiamo avviando anche in que-

sta categoria a dei risultati assai soddisfacenti.

Nel complesso una gara interessante, senz'altro la migliore finora disputata in Italia, che ha lasciato in tutti i partecipanti un gradevole ricordo per la signorile accoglienza riservata dall'AMSCI.

Nel pomeriggio del sabato 30 luglio si è svolta l'assemblea annuale FEMA, che, tra l'altro, ha fissato la sede dei Campionati Europei per il 1956 a Stoccolma in Svezia; per cui l'anno prossimo sarà la Scandinavia a laureare i nuovi Campioni, e, anche da questa sede, vada l'augurio che essi siano, per quanto possibile, vestiti d'azzurro.

ADRIANO MIRETTI



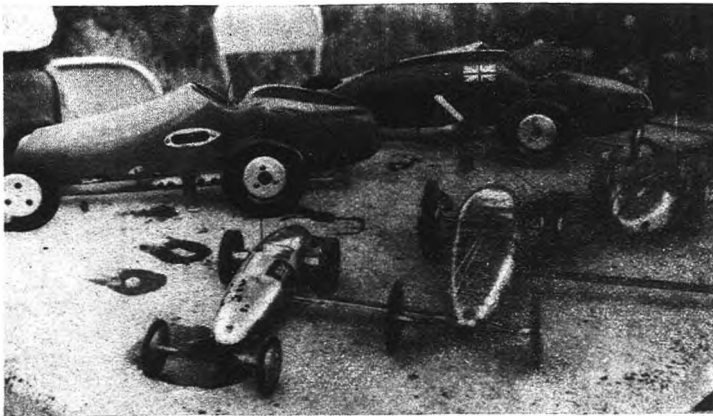
In alto: il gruppo dei concorrenti. Sopra a sinistra: lo svedese Zetterstrom ha dominato la classe 10 cc. con questa Fox munita di Dooling 61 a volano magnete. A destra: la macchina del tedesco Lallinger, seconda classificata nella classe 5 cc.; motore Dooling 29 e carrozzeria in fiberglass

CLASSIFICHE INDIVIDUALI

Classe	Nazione	Motore	Vel. Km/h.
Classe 1,5 c.c.			
1° MIRETTI A.	Italia	Oliver	102,330
2° PAIUZZI M.	Italia	Oliver	84,230
non classificati quattro			
Classe 2,5 c.c.			
1° PROCTER K.	Inghilterra	Oliver	131,291
2° EIRAUDO M.	Italia	G. 20	125,260
3° PETRIE F.	Inghilterra	E. D.	124,309
4° SALOMON R.	Svizzera	Oliver	122,365
5° PROCTER K.	Inghilterra	Oliver	122,199
seguono altri sei classificati			
Classe 5 c.c.			
1° COOK J.	Inghilterra	Dooling '29	152,284
2° LALLINGER A.	Germania	Dooling '29	150,753
3° DEAN J.	Inghilterra	Dooling '29	140,186
4° MAGNONI D.	Italia	G. 21	137,299
5° COOK J.	Inghilterra	Dooling '29	136,260
Seguono altri sette classificati			
Classe 10 c.c.			
1° ZETTERSTROM A.	Svezia	Dooling '61	192,916
2° PETRIE F.	Inghilterra	Dooling '61	177,150
3° CARUGATI V.	Italia	Dooling '61	173,745
4° COOK J.	Inghilterra	Dooling '61	172,579
5° MANCINI F.	Italia	Dooling '61	171,265
Seguono altri otto classificati			

CLASSIFICA PER NAZIONI

- 1° INGHILTERRA
- 2° ITALIA
- 3° SVEZIA
- 4° SVIZZERA
- 5° DANIMARCA
- 6° GERMANIA
- 7° BELGIO



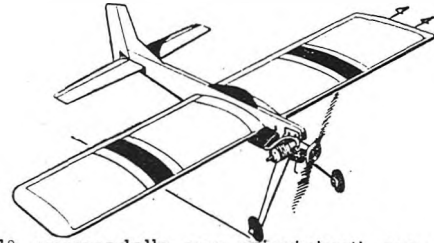
Sopra: Alcune macchine inglesi; in prima fila, da sinistra: le due Oliver 1,5 e 2,5 di Procter e la E.D. di Petrie; dietro le 10 cc. di Petrie e Cook. Sotto: i belgi, per la prima volta in gara, erano rappresentati anche dal gentil sesso

PRODOTTI

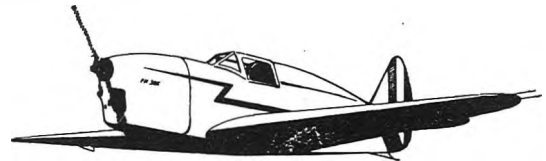


CREMONA - ITALY
Via G. GRANDI, 6

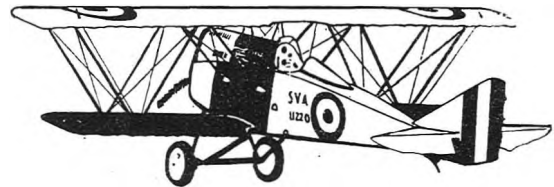
Le migliori scatole di montaggio



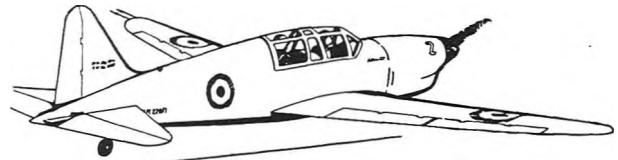
PILOTA 1°, aeromodello per principianti economico, robusto e di sicuro funzionamento, per motori da 0,5 a 2 cc. ap. al. cm. 60 - Scatola di montaggio L. 1.200



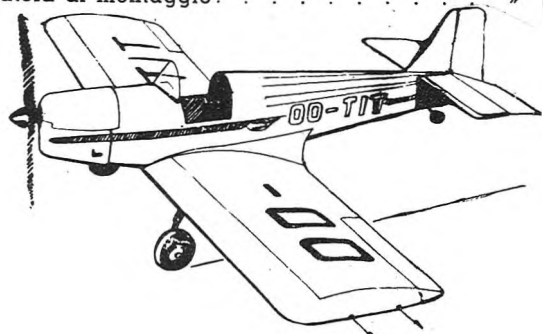
NARDI F.N. 305, riproduzione in scala, apertura alare cm. 56, per motori da 0,5 a 2 cc. - Scatola di montaggio » 2.500



S.V.A. Ansaldo riproduzione in scala, apertura alare cm. 45 per motori da 0,5 a 2 cc. - Scatola di montaggio » 2.500



AMBROSINI S. 7 riproduzione in scala, apertura alare cm. 74,5 per motori da 1 a 3,5 cc. - Scatola di montaggio » 3.500



TIPSY Junior riproduzione in scala, apertura alare cm. 77, per motori da 1 a 5 cc. - Scatola di montaggio » 3.500

CATALOGO VADEMECUM ILLUSTRATO L. 100

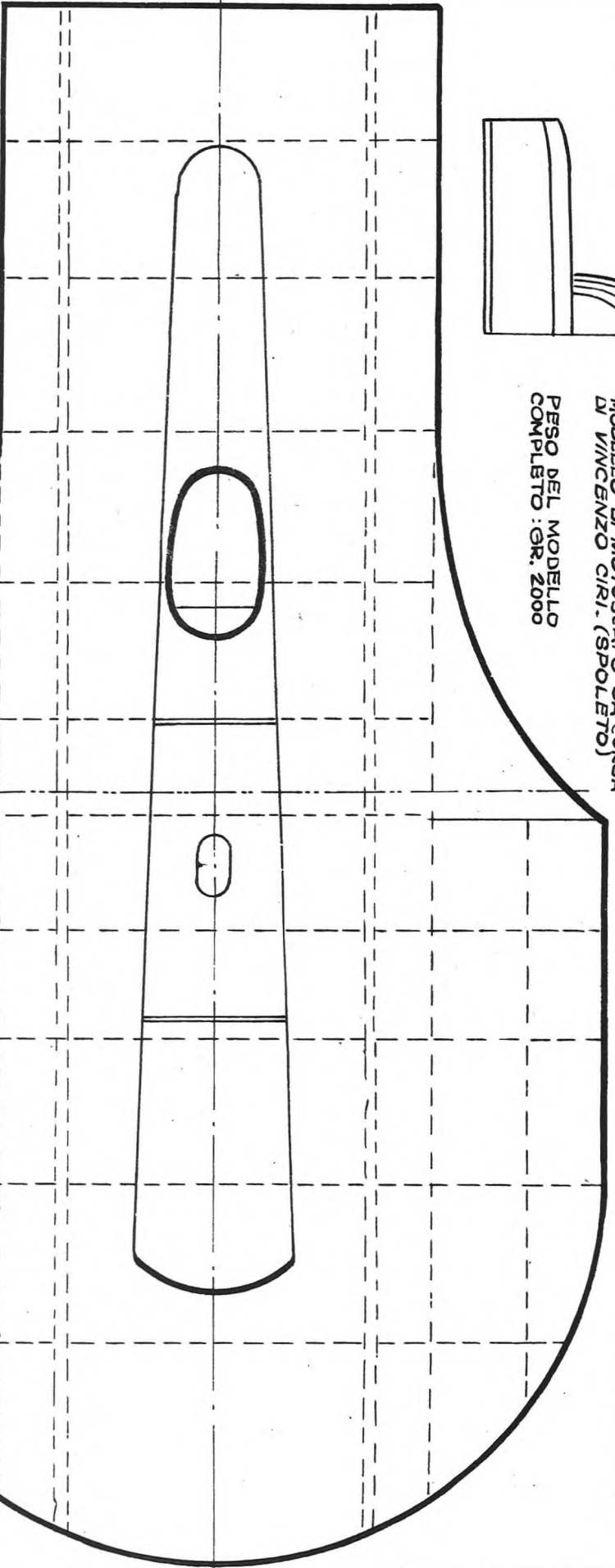
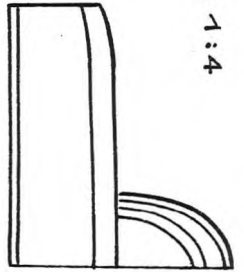
SCALA : 1 : 4

TORPEDO

MODELLO DI MOTOSCAFO DA CORSA
DI VINCENZO GIRI. (SPOLETO)

PESO DEL MODELLO
COMPLETO : GR. 2000

MOTORE :
SUPERBIERE G. 24



LE ORDINATE DELLO
SCAFO SONO IN COM.
PENSATO DA MM. 3

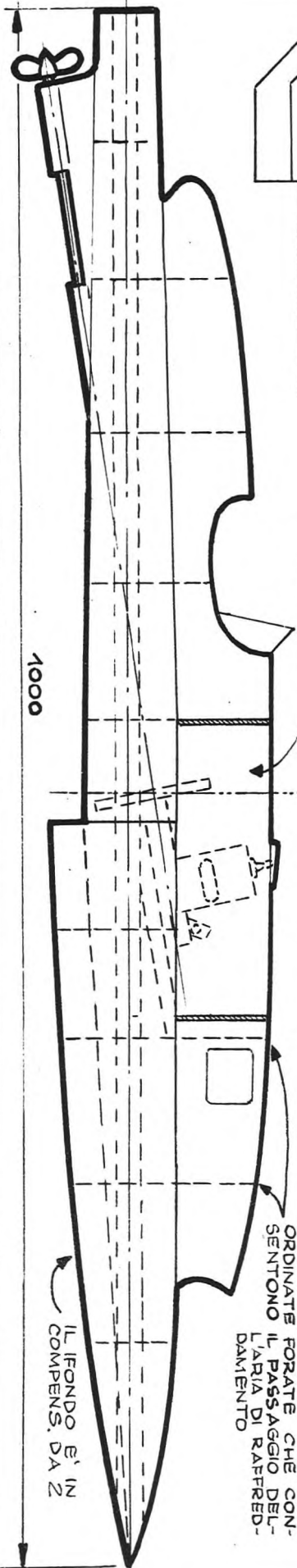
PARASPRUZZI IN
ALLUMINIO
CAPOTTINA AMOVIBILE
IN ALLUMINIO

ORDINATE FORATE CHE CON-
SENTONO IL PASSAGGIO DELL-
ARIA DI RAFFREDD-
AMENTO

LA COPERTA
E' IN LISTELLI
2x10

1000

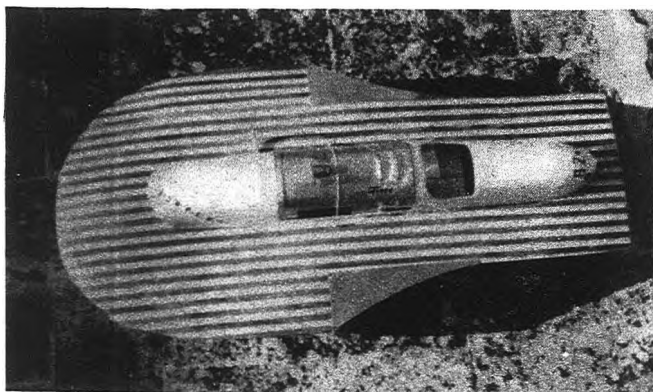
IL FONDO E' IN
COMPENS. DA 2



UN RACER A TRE PUNTI

IL «TORPEDO»

DI VINCENZO CIRI



Costruisco da qualche anno modelli navali a vela e a motore, ma non mi ero mai azzardato a disegnare modelli di sana pianta, perchè avevo bisogno di una certa competenza. Ora, a forza di costruire su disegni altrui, credo di aver appreso qualcosa; mi sono accinto quindi alla progettazione di uno scafo da corsa a tre punti, seguendo anche i consigli appresi da un articolo di *Modellismo*. Oltre che modellista navale sono anche un appassionato motonauta e nella progettazione ho tenuto conto dell'eventualità di costruire il modello al naturale. Questo lo ho già fatto una volta con un disegno del Sig. Cursi di Torino.

In linea di massima la sagoma del modello è simile a quella degli altri scafi di tale tipo; c'è una differenza nella parte poppiera, poichè le fiancate invece di essere rastremate dal basso verso l'alto lo sono dall'alto verso il basso, e questo perchè lo scafo ha maggiori capacità di galleggiamento, in quanto man mano che affonda, da fermo s'intende e con pilota sopra, aumenta il volume e quindi la spinta dell'acqua. Un'altra caratteristica è che il gradino dello scarpone è tutto esterno al ciglio dello scafo; questa non è una mia modifica, ma è la miglior soluzione, perchè prima di tutto aumenta la stabilità trasversale risultando lo scafo più largo, poi si ha una maggiore superficie frontale per l'entrata dell'aria fra l'acqua e la chiglia, e ciò favorisce l'affioramento dello scafo, in ultimo si elimina una delle tante resi-

stenze passive, e cioè il vortice formato dai gradini che batte sotto la chiglia.

Le dimensioni del modello sono: lunghezza cm. 100, larghezza cm. 48, larghezza dello scafo dietro gli scarponi cm. 32, altezza gradino cm. 2, peso Kg. 2; altre misure possono rilevarsi dal disegno.

Il modello è costituito da 11 centine di compensato di pioppo da mm. 3 forate in modo da far passare i due longheroni di pioppo da cm. 1x2, fungenti da chiglia. Il fondo rettangolare è di compensato da mm. 2 di mogano, come pure il fondo e i laterali degli scarponi; i laterali dello scafo in listelli mm. 2x10 di pioppo.

La coperta in listelli di pioppo e mogano mm. 2x10 alternati. La carenatura fissa del serbatoio e motore è in centine e listelli, quella mobile per la messa in moto in alluminio.

Gli organi propulsori comprendono: motore Supertigre G. 24, volano da cm. 8, snodo a sfera, albero in acciaio da mm. 4, ruotante su due bronzine saldate ad un supporto triangolare, fissato con viti allo scafo, una vicino all'elica e l'altra sul punto d'incrocio, con la chiglia; elica diametro mm. 50 passo mm. 15.

Lo scafo è stuccato e verniciato con trasparente Duco nelle parti in mogano e sulla coperta e con sintetico giallo sulla carenatura e le fiancate. Dietro i gradini due paraschizzi in alluminio ne migliorano l'estetica.

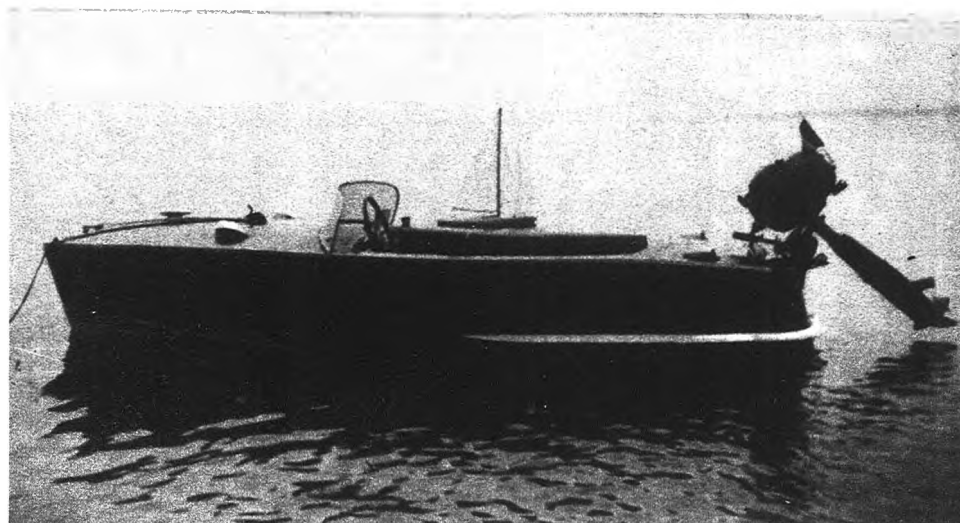
Data la mole del modello ho pensato di farlo funzionare libero da cavi, ed ho

quindi dato alla trasmissione un'incidenza minima verso destra, in modo da fargli compiere una circonferenza di circa 300 metri di raggio. Così equipaggiato il modello deve tenersi in bilico su di uno spago passato sul canaletto del volantino cioè deve avere il baricentro sull'asse dell'elica e due centimetri dietro i gradini. Ho provato il modello ed ho visto che andava molto forte, per cui mi sono recato al lago di Piediluco con un mio amico cronometrista, e dopo aver misurato il percorso, questa volta rettilineo, ho registrato una velocità sui cento metri di KMH. 92. Ne sono rimasto soddisfatto perchè se il modello fosse stato più leggero avrei raggiunto e sorpassato i cento. Spero di farlo con la scafo al naturale del peso presunto di 80 KG. e con motore di HP. 25.

Per eventuali chiarimenti da parte di qualche modellista il mio indirizzo è

VINCENZO CIRI

Petrognano di Spoleto (Perugia)



Questo è un motoscafo un po' più grosso: il «Libeccio», costruito da Vincenzo Ciri su disegno del torinese Cursi. Lunghezza m. 3,60; peso kg. 200; velocità, con motore da 25 HP, kmh. 52. Il cutter sullo sfondo denota la passione modellistica del costruttore

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

LA RIVISTA DEL GIOCATTOLO

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

LA RIVISTA DEL GIOCATTOLO

Riccamente illustrata

Ogni numero . . . L. 300

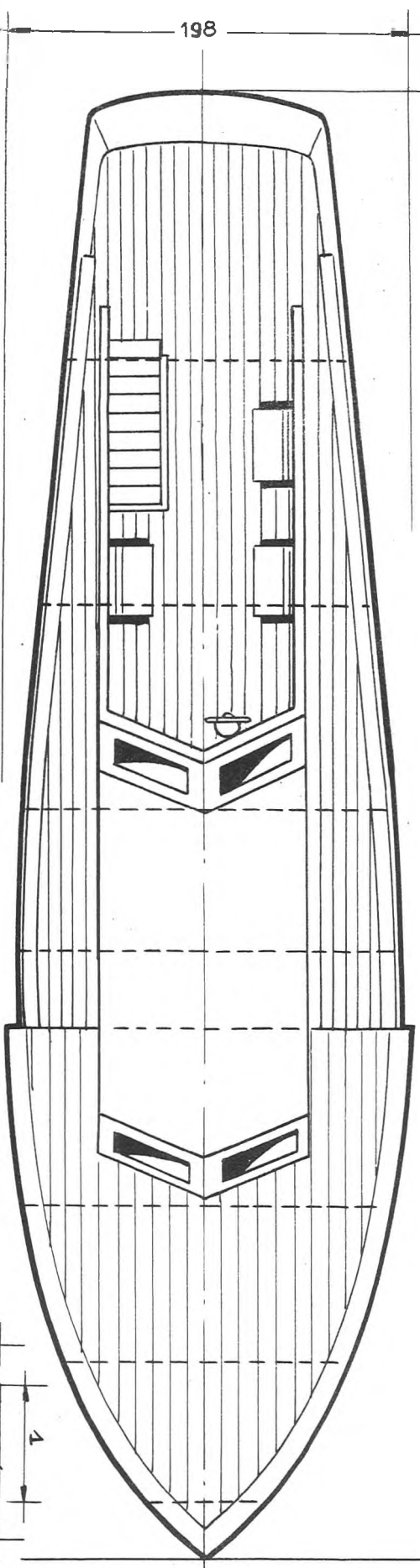
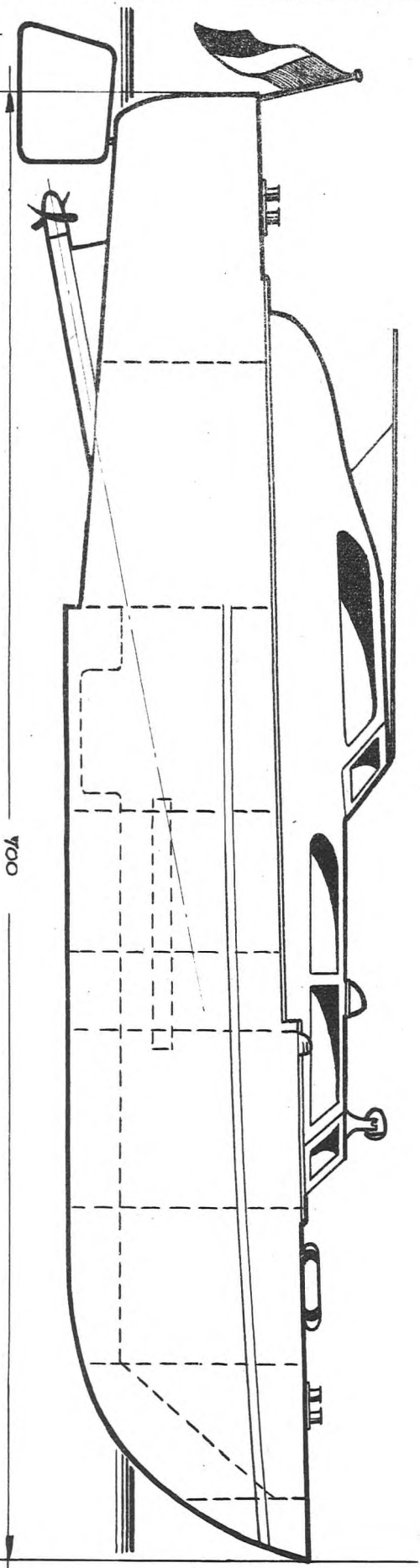
Abbonamento annuo L. 1200

Abbonamento triennale L. 3000

Per ogni informazione scrivere alla;

«RIVISTA DEL GIOCATTOLO»

VIA CERVA, 23 - MILANO

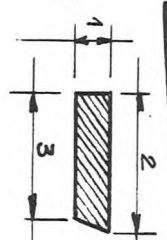


198

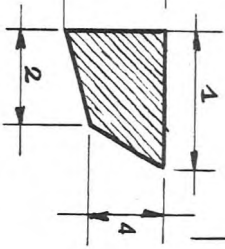
700

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	58	69	81	89	92	92	87	67	9	9,5	10
2	50	60	71	74	74	73	63	43	94	90	72
3	60	71	92	93	95	96	97	95	92	87	67
4	60	71	85	84	81	77	68	52	-	-	-

ORDINATE
N. 9-11



ORDINATE
N. 1-8



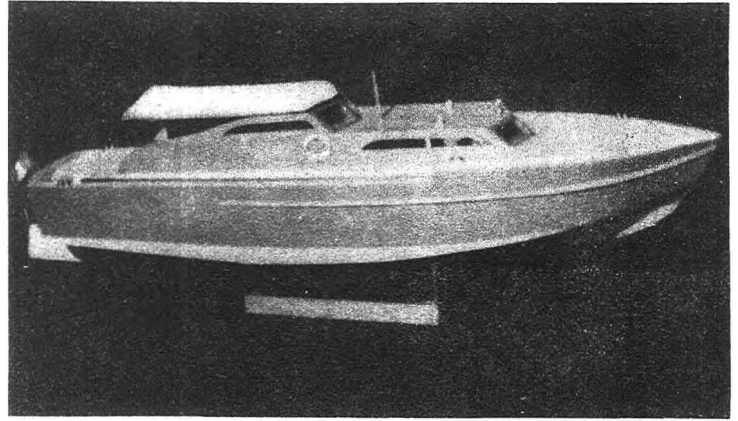
UN MODELLO DI MOTOSCAFO DI ALESSANDRO COCCHI

AZZURA PO

UN MOTOSCAFO D'ALTO BORDO
CON MOTORE A SCOPPIO

«ANNA PO»

DI ALESSANDRO COCCHI



La costruzione di questo modello non presenta grandi difficoltà, come si può subito desumere da un rapido esame del disegno, che spero di aver reso sufficientemente chiaro.

Il montaggio dello scheletro si esegue fissando i vari elementi ad una tavoletta di pioppo, su cui sia disegnata la forma dello scafo in pianta.

L'ossatura risulta composta di 8 ordinate in compensato da 4 mm., unite tra loro mediante 4 listelli di pioppo da 4x4, e incastrate a prora in una chiglia pure di compensato.

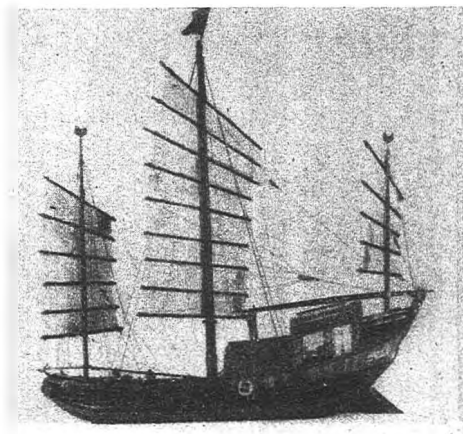
A poppa la parte inferiore è coperta con una tavoletta di compensato da 4 mm., che permetterà di incassare e fissare con facilità il blocco porta-elica; la rimanente parte dello scafo andrà invece ricoperta con compensato di betulla da 1 mm., mentre lo spartiacque e la poppa a bauletto andranno ricavati da blocchetti di balsa duro.

Il ponte è completamente in compensato da 4 mm.

Nell'interno della prora, all'altezza della cabina, è ricavato uno scomparto in compensato, ospitante le pile per i fari di posizione e la illuminazione della cabina.

Il ponte verrà tagliato nella parte posteriore, per permettere la rimozione della cabina, che andrà incollata e fissata a questa parte mobile con righelli di faggio; si avrà cura di far combinare l'incastro con le linee dell'assito.

La cabina andrà costruita con compensato di faggio da 4 mm., con gli incastri ricoperti con opportune impiallicciature.



Un bel «sampang» cinese del fiorentino Vincenzo Lusci

Nella costruzione dello scafo si raccomanda di fissare le parti rialzate solo a scheletro terminato: ciò faciliterà grandemente il montaggio.

Prima di procedere alla ricopertura della chiglia, è consigliabile costruire con compensato un fondo sotto al castello del motore, a protezione della copertura stessa.

Dopo aver fissate al loro posto le condutture dello scarico, il blocco porta-elica, il tubo di ottone per il passaggio dell'albero del timone, si spalmino abbondantemente le pareti esterne con stucco, prima liquido, poi solido a spatola; il ponte andrà stuccato il meno possibile, dato che verrà lucidato con gomma-lacca diluita in alcool, poi con collante diluito al 70%. L'incastro tra ponte mobile e fisso andrà coperto con un listello di mogano 2x8 lucidato.

Dopo aver lucidata la cabina, con processo analogo a quello seguito per il ponte, si passerà alle rifiniture, facendo uso di tutti quegli accessori metallici che si renderanno opportuni. Una cura particolare sarà dovuta alla parte posteriore della cabina, dove prenderanno posto, a lucidatura avvenuta, una chiesuola e tre diani.

Questi ultimi saranno in compensato lucidato, mentre i cuscini saranno ricoperti di stoffa (nell'originale scozzese azzurro). La tendina sarà del medesimo colore dei cuscini, e andrà montata su di un telaio sfilabile, costruito con acciaio armonico da 1 mm. saldato (per facilitare il lavoro potrete usare ottone crudo dello stesso diametro).

Dopo la verniciatura (l'originale è azzurro e bianco) si coprirà tutto, esterno ed interno, con una abbondante mano di antimiscela, che, oltre a proteggere contro gli effetti deleteri delle mani sporche di miscela, renderà il lavoro più brillante.

L'originale monta un G. 19 diesel, con un serbatoio da 100 cc., però penso che possano andare bene anche due motori elettrici, collegati all'elica mediante ingranaggi.

Eventualmente si potrà sistemare nello interno dello scafo un apparecchio ricevente per il radiocomando; il posto non manca. Chi desiderasse schiarimenti potrà rivolgersi all'autore, che sarà ben lieto di sapere che il suo lavoro ha destato qualche interesse.

ALESSANDRO COCCHI

Via Marconi N. 3
Casalecchio di Reno (BOLOGNA)

**LA RIVISTA DI MODELLISMO
FERROVIARIO**

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

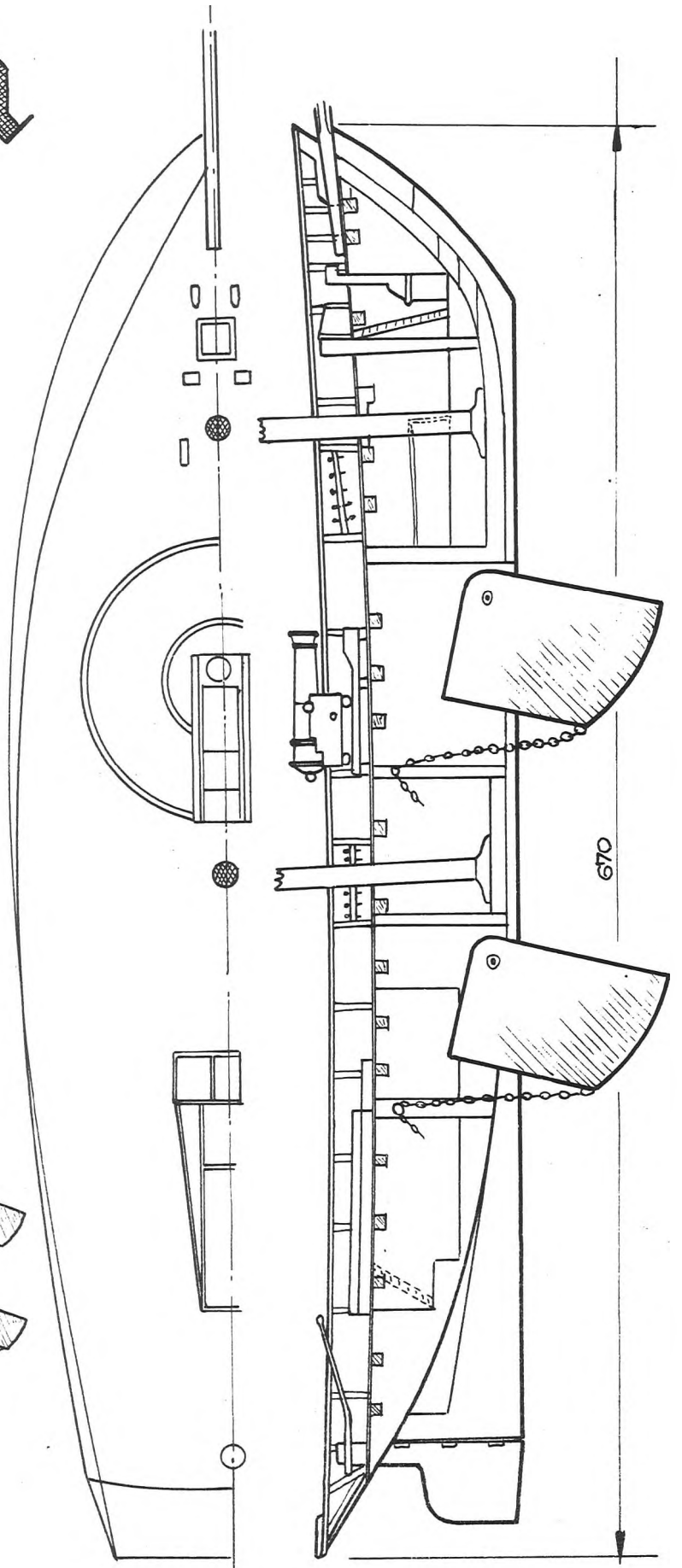
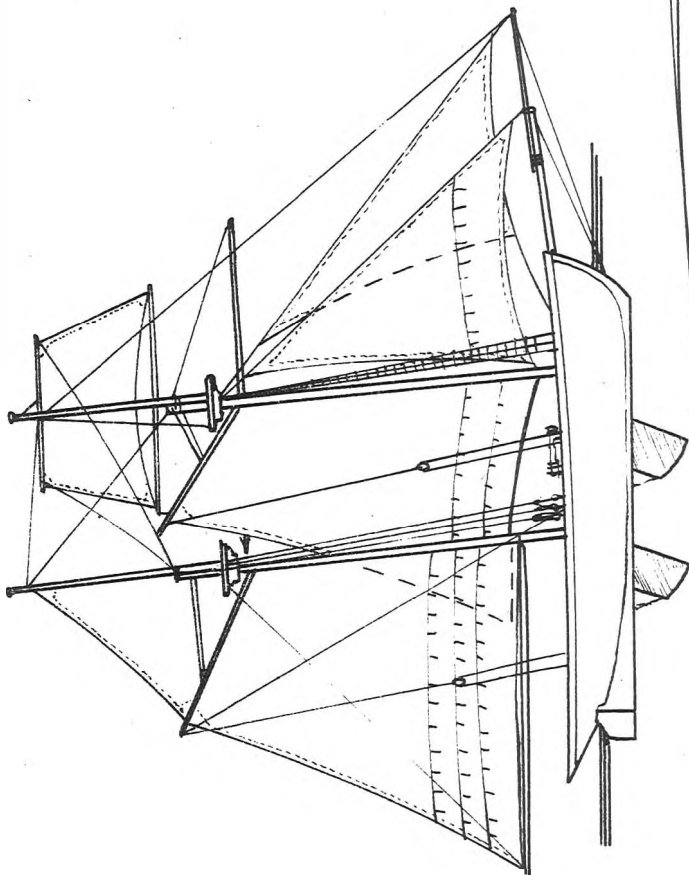
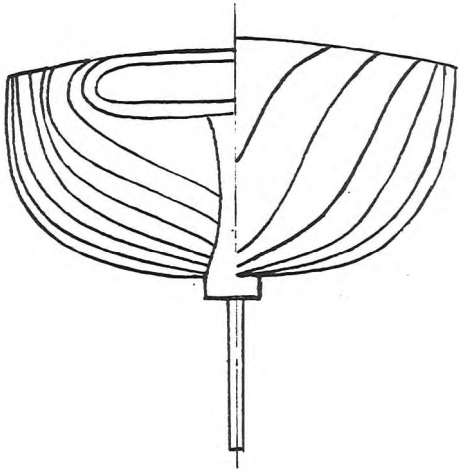
RIVAROSSÌ COMO

TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA

Union

UN PIANO "VESA"

SCALA 1:3



UNA BELLA RIPRODUZIONE DI UNO STORICO SCHOONER

“UNION”

A CURA DI LUCIANO SANTORO

Questo magnifico schooner, di linee classiche e slanciatissime, ha una storia che va certamente definita interessante.

Fu costruito a Kingston nella Giamaica nel 1821, e in un primo tempo gli fu dato il nome di « City of Kingston ».

Nel 1827 entrò a far parte della flotta statunitense, e nelle sue nuove mansioni gli fu dato il nuovo nome di « Union ».

Alla testa di molte altre unità similari, l'Union fu impiegato come scorta ai convogli commerciali che effettuavano in quell'epoca gli scambi con le Indie occidentali.

Svolse questa attività quasi ininterrottamente dal 1823 al 1835, e la sua inconfondibile figura divenne familiare a tutti gli uomini di mare di Bombay, Mangalore, Colombo e Madras.

Nelle mansioni di unità di scorta ebbe modo di mettere a fuoco le sue molte qualità, dando la caccia ai numerosissimi legni corsari, arabi, cinesi, e malesi, che all'epoca spadroneggiavano nell'Oceano Indiano.

Nel gennaio del 1827 sorprese una flottiglia forte di 18 imbarcazioni corsare al largo delle isole Comore. Unitamente ad altre due unità similari, la Union attaccò la flottiglia, mettendola in fuga e distruggendo ben otto battelli corsari.

Nell'inverno del 1831, doppiando il Capo di Buona Speranza, l'Union fu sorpreso da una violenta tempesta, che lo costrinse a riparare nel porto di Na-

tal, da dove ripartì due mesi dopo con l'alberatura quasi interamente rinnovata.

Nello stesso anno e nei seguenti continuò il suo servizio di scorta ai convogli commerciali, alternandolo a veloci inseguimenti ai legni corsari, consolidando così sempre più la sua fama. *Descrizione del modello.*

Il piano che vi presentiamo è previsto per la costruzione ad ordinate e fasciame. Lo scafo non presenta alcuna difficoltà, tranne che nell'applicazione delle due derive mobili delle quali è fornito l'Union.

Le suddette derive trovano alloggiamento in due sedi piatte, sistemate centralmente nella chiglia.

L'attrezzatura del ponte è composta di un boccaporto di passaggio per gli uomini e di una piccola tuga per il passaggio del munizionamento dei pezzi. Quest'ultima si trova immediatamente dietro il pezzo maggiore.

L'armamento è composto da 4 cannoni orientabili su di un angolo di 90 gradi e disposti due per murata, e di un grande cannone montato su piazzola girevole di 360 gradi.

Questo modello insolito, data l'alberatura e la conformazione generale, può essere costruito nella versione statica ed in quella navigante.

La purezza delle sue linee ed il grande respiro della sua velatura ci inducono a definirlo, se non lo schooner più bello del secolo scorso, senz'altro il più interessante.

LUCIANO SANTORO



Un bel modello di rimorchiatore atlantico progettato e costruito da Manlio Ferruzzi di Abetina (Sondrio). Lunghezza cm. 97, motore elettrico Tecnim. L.T. 54

Rivenditori diretti

Aeromodelli

ROMA - Piazza Salerno, 8 - Tel. 846.786

Aviomini - Cosmo

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

Emporium

MILANO - Via S. Spirito, 5

La Modellistica

MILANO - Piazza XXV Aprile, 3

Movo

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

T.P.M.

ROMA - Via Merulana 141 - Tel. 778.326

Aggiornate le collezioni!

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

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

Indirizzare: Casella Postale 7/120 - NOMENTANO

E' uscito il nuovo catalogo

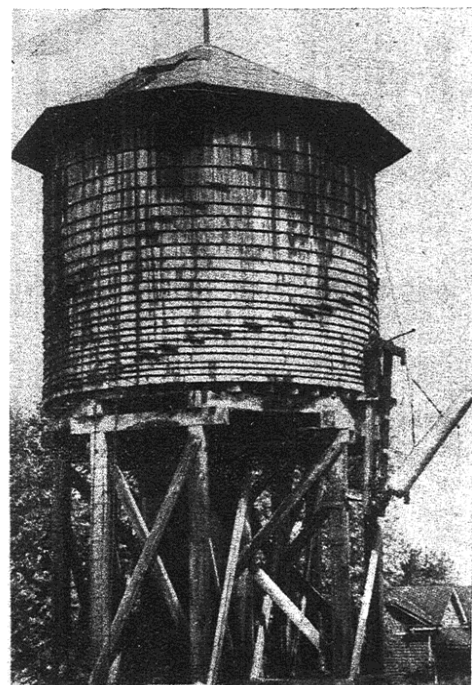
VESA

Comprende tutti i piani ed i materiali occorrenti al navi modellista ed è interamente illustrato

RICHIEDETELO

viene inviato in contrassegno di L. 250 o dietro rimessa dell'importo

VESA VIA GADAMES, 48
ROMA



L'ANGOLO DEL TRENIMODELLISTA

UN NUOVO PEZZO
PER IL PLASTICO

UN MODELLO DI SERBATOIO D'ACQUA

Dopo aver descritto nei numeri precedenti, in questa rubrica destinata a tutti gli appassionati della ferrovia in miniatura, numerosi pezzi riguardanti il materiale rotabile, pensiamo di fare cosa gradita e particolarmente utile ai nostri amici, dedicando un articolo ad uno dei pezzi fra i più interessanti per il plastico.

Prima di entrare nel vivo dell'argomento, desidereremmo sottolineare la importanza che ha il contorno che circonda la nostra piccola strada ferrata in rapporto ai paesaggi realmente esistenti; e che fondendosi con essa deve creare quell'armonia di temi che renda il nostro plastico non un semplice giocattolo, ma una vera miniatura.

Vista dunque la ragione essenziale di questo punto, possiamo passare alla descrizione vera e propria del pezzo di cui oggi ci occupiamo.

Non ci soffermeremo sulla descrizione del modello reale. Tutti sanno a cosa servono i «serbatoi d'acqua» lungo le linee ferrate. Passeremo pertanto a descrivere le parti realizzative del nostro serbatoio in miniatura. Questo, come è facilmente immaginabile, può essere realizzato in due diversi modi: come semplice modello riproduzione, e come modello funzionante, naturalmente con acqua, secondo le necessità e le caratteristiche del plastico e la sua fedeltà al vero.

Ci soffermeremo sulla descrizione del primo, che forse sarà quello che interesserà la maggior parte dei trenimodellisti.

Prima di leggere queste righe di descrizione, è opportuno dare uno sguardo al disegno ed alle foto che lo accompagnano, per rendersi bene cognizione del lavoro e della sua impostazione.

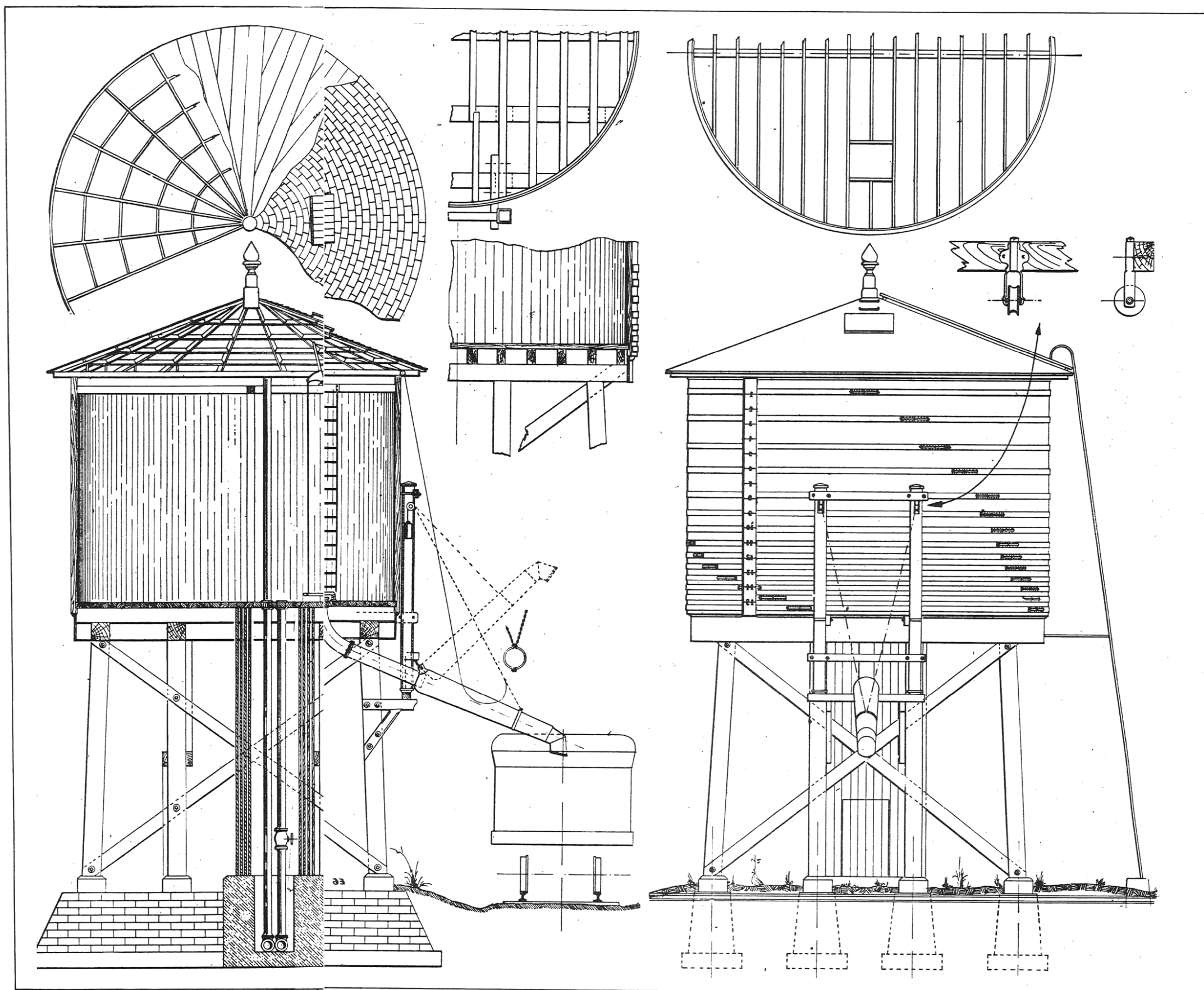
Innanzitutto osserviamo che il serbatoio è costituito dalle seguenti parti essenziali: un traliccio in legno, che ne forma la base e che lo tiene in posizione sopraelevata, in modo che l'acqua possa facilmente scendere per ca-

duta; una parte centrale formata da travi di legno che, oltre a fare da piano al fondo del serbatoio, offrono a quest'ultimo un notevole irrobustimento; la parte superiore costituita dal serbatoio stesso, costruito nella maggior parte dei casi in legno, catramato per la necessaria tenuta, e irrobustito da anelli in ferro (genere di costruzione simile alle comuni botti); e da una cupola a lati spioventi per il deflusso dell'acqua piovana. Tutti i serbatoi hanno forma cilindrica verticale. Raramente essi sono costruiti totalmente in ferro.

Inizieremo la costruzione della parte superiore, costituita dal serbatoio vero e proprio. Da una tavoletta di legno di taglio o di compensato da mm. 3 traforeremo due ordinate circolari, del diametro che ricaveremo dal disegno, che avremo cura di traforare anche all'interno, in modo da ottenere due cerchi perfetti.

Con quattro listelli in taglio di spessore 4x4, e di altezza uguale a quella che ricaveremo dal serbatoio tipo illustrato nel disegno, congiungeremo i due cerchi già ricavati; naturalmente per il montaggio useremo del collante cellulosico, di rapida essiccazione; per facilitare il montaggio terremo i quattro listelli, disposti a croce, con degli spilli, fintanto che il collante non avrà tirato. Una volta eseguita questa prima fase del montaggio passeremo alla «rivestitura». Per questa operazione useremo dei listelli di taglio 1x5, tagliati dell'altezza del serbatoio e disposti verticalmente, in modo da creare un vero e proprio fasciame.

Passeremo quindi alla rifinitura con cartavetro sottile, senza lisciare troppo, ma avendo cura di lasciare il tutto un po' grezzo, in modo da conferirgli un aspetto quanto mai realistico. Per la realizzazione degli anelli in ferro di tenuta, di cui il disegno dà una chiara visione, si può far ricorso a dell'orpella d'ottone tagliata in striscioline di 2,5 mm. di altezza. Con una punta da



segno ne punzoneremo l'interno, in modo da dare l'idea della chiodatura. Questi anelli andranno incollati alla superficie del serbatoio stesso, e tenuti aderenti durante l'incollaggio da una strettoia collocata nel punto di con-

giunzione, come chiaramente illustrato dalla fig. 1.

Dopo aver realizzato il fondo in compensato da mm. 1, monteremo le travature di forza, formate da listellini in taglio 2x3 posti orizzontalmente, e

da quattro 4x4 posti trasversalmente a questi ultimi, come si vede in fig. 2.

Il disegno illustra inoltre chiaramente la costruzione a traliccio del «tetto», costituito da listelli 1x2. Su questi potremo incollare o dei listelli in balsa

1x5, o dei pannelli, sempre in balsa da mm. 1, tagliati a spicchi ed adagiati e sagomati sul traliccio, in modo da crearne la superficie. Per simulare la tegolatura del tetto potremo usare la speciale carta stampata della Rivaros-

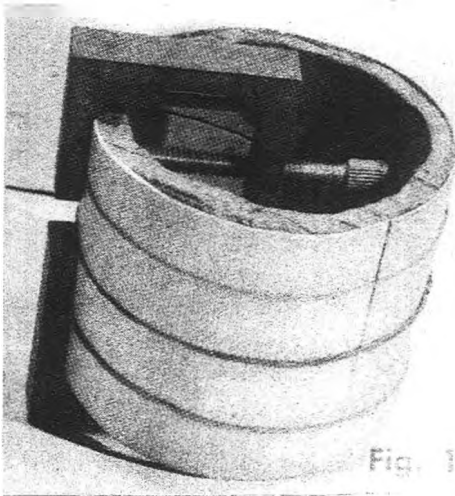


Fig. 1

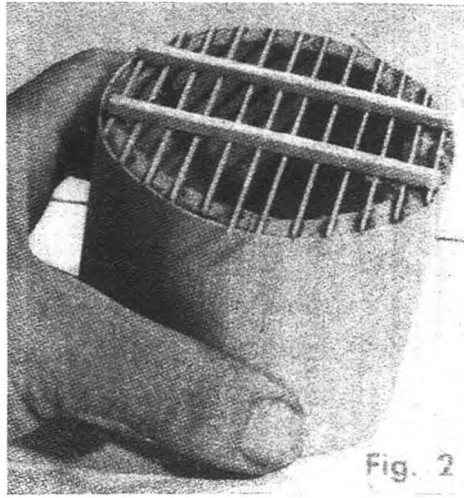


Fig. 2

si. Il puntale non può essere ricavato che da tornitura.

Per il traliccio di sostegno, se non avremo la pazienza di realizzarlo come è al naturale, e come indicano le fotografie, potremo semplificarlo come risulta dal disegno. Allo scopo potremo usare dei listelli 5x5, lasciati un tantino grezzi. Le eventuali basi in cemento potremo realizzarle in balsa, rivestita con la solita carta della Riva-rossi.

La scaletta di ispezione andrà costruita in filo d'acciaio raddrizzato da mm. 1, compresi i pioli, che andranno fissati con saldatura a stagno.

La bocca di presa dell'acqua dovrà

essere realizzata con tubetti di ottone di diverso diametro, e tenuta da catenelle a maglia sottile, facilmente reperibili fra gli accessori navali.

Dalle figure gli appassionati potranno ricavare tutti quei particolari di dettaglio che riterranno opportuni.

Prima di concludere vorremmo suggerire di dare una mano di mordente sul fasciame del serbatoio e sui listelli del traliccio, calcando le sfumature, in modo da dare l'impressione del tempo e dei segni lasciati dalle piogge, ed essere in perfetta «scala» con i modelli originali.

GIUSEPPE CIAMPELLA

LA RIVISTA
PER I MAESTRI È

La Vita Scolastica

Rassegna quindicinale dell'istruzione primaria
ANNO X

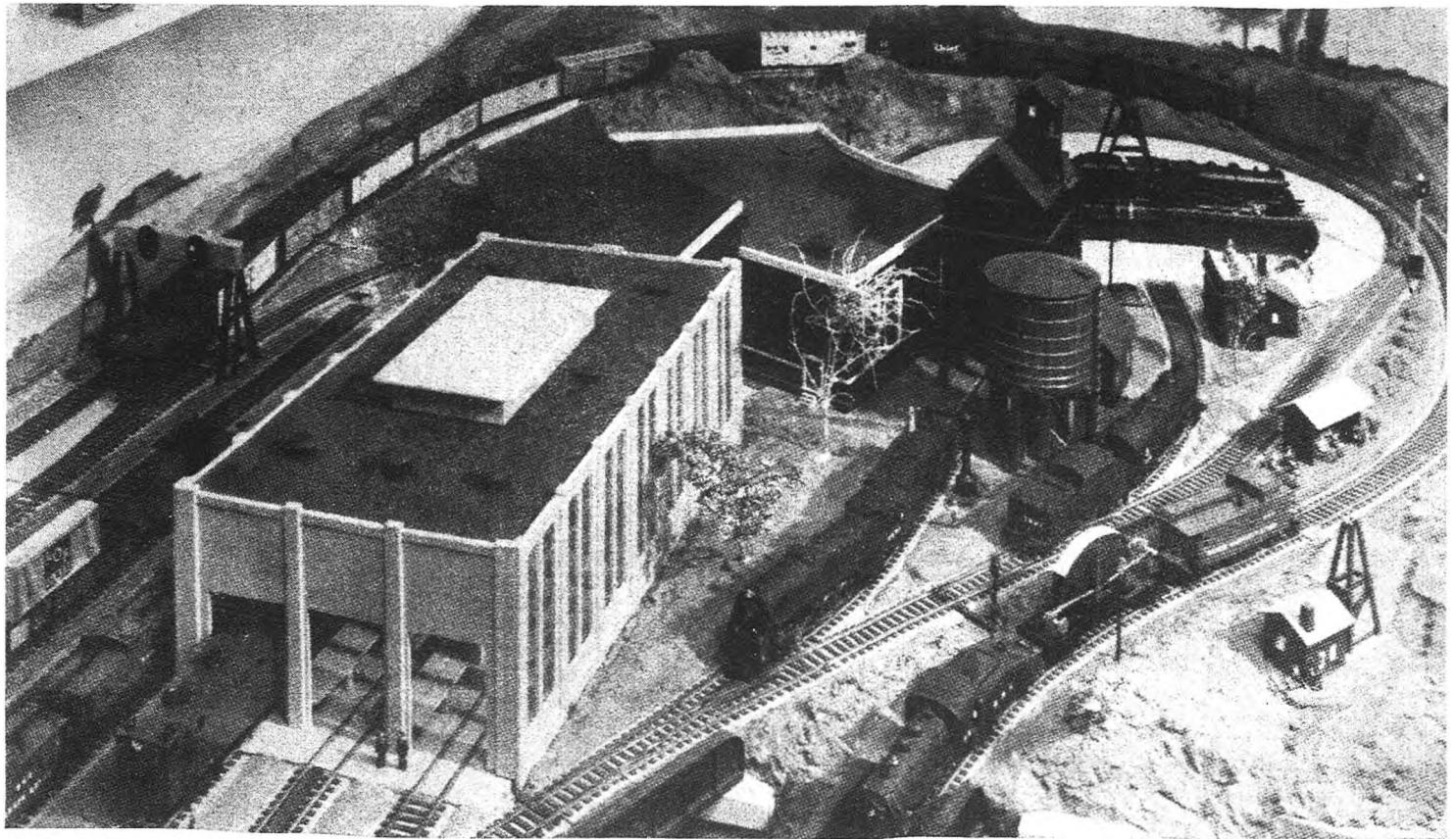
Condizioni di abbonamento:
Italia L. 1500 • Estero L. 2300

Facilitazioni per tutti gli aderenti
Premio per i solleciti

Saggi della Rivista e cedola programma
si spediscono a richiesta gratuitamente

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE IN ROVIGO

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



Esempio di un bel plastico con il caratteristico serbatoio per il rifornimento dell'acqua, del tipo descritto nell'articolo

ALI

* n u o v e *

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

"TUTTA L'AVIAZIONE"

Se vi interessa, richiedete una copia gratuita
indicando:

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

scrivendo a

ALI NUOVE

ROMA - Via Tembien, 3 - ROMA

**TUTTA LA PRODUZIONE AERONAUTICA
MONDIALE È NELLE VOSTRE MANI**



36

TIPI

DIFFERENTI
DI

**MODELLI STATICI
PREFABBRICATI
IN PLASTICA**

DA LIRE 590
A LIRE 4.500

RICHIEDETE IL LISTINO GRATUITO A

MOVO - Modelli Volanti

MILANO - VIA S. SPIRITO, 14



La Ditta "Aeromodelli"

**PRESENTA LA SUA ULTIMA NOVITÀ
IN CAMPO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE**

Dopo circa due anni di prove e di studi accurati, il noto aeromodellista Frillici è riuscito a far volare in modo entusiasmante un modello di elicottero con motore G 28 della Micromeccanica Saturno. Il modello sale per un minuto fino a 150 metri di quota e discende poi in perfetta autorotazione.

Non sarà più necessario recarsi in grandi campi per le prove, ma potrete far volare l'elicottero in un giardino. Abbiamo avuto in esclusiva per l'Italia i disegni, e siamo venuti nella determinazione, data una certa difficoltà per l'aeromodellista di realizzare alcune parti meccaniche, che le stesse siano preparate in laboratorio. Il modello verrà presentato in scatola di montaggio ed in ordine di volo.

Le prime scatole di montaggio con il motore G 28 saranno a disposizione nei primi giorni del prossimo novembre.

AEROMODELLI PIAZZA SALERNO, 8 - ROMA
TELEFONO 846.786



UNA MANO TESA VERSO TUTTI I MODELLISTI

Solo la nostra organizzazione è in grado di fornirVi tutti i MATERIALI, LISTELLAME, COLLANTE, ACCESSORI, ELICHE, nonché un completo assortimento di SCATOLE DI MONTAGGIO INEDITE, per le nuove e moderne concezioni e per il sistema realizzativo, a condizioni veramente vantaggiose.

Ciò che distingue il nostro lavoro *consiste nel fatto che abbiamo attrezzato un apposito laboratorio per poter venire incontro a tutte le richieste dei modellisti; per tutti quei particolari, quegli accessori, quei pezzi speciali, di cui potreste aver bisogno nella realizzazione dei vostri modelli.*

Servizio di consulenza gratuita a disposizione di tutti i modellisti

Prova al banco di qualsiasi motore gratuita

Manutenzione e riparazione di tutti i tipi di motori nazionali ed esteri

Si eseguono lavori di tornitura, verniciatura, montaggio modelli e parti accessorie. (Preventivi a richiesta allegando L. 50).

DISEGNI, SCATOLE DI MONTAGGIO DI AEREI E MOTOSCAFI, TIPO EXTRA, veramente mai viste; scatole ed accessori esteri.

La nostra organizzazione tende a divulgare e a far comprendere il modellismo fra i giovani. UN OMAGGIO A TUTTI I NOSTRI NUOVI AMICI.

Scappamenti per radiocomando extra «SUPER AEROTROL», ridottissime dimensioni; peso 12 grammi, adatto per tutti i modelli. Disponibilità relais, accessori, ecc...

Dopo il successo del Cessna 180, fra pochi giorni la scatola del De Havilland 44 biplano, stesse caratteristiche, pezzi prefabbricati, L. 1.500.



«Cessna
180»

MODELLO PER VOLO LIBERO E VOLO
VINCOLATO CIRCOLARE PER MO-
TORI FINO AD 1 CC. DI CILINDRATA

Curtiss Hawk-P.6.E

Modello storico: il P.6.E ha segnato una tappa nell'aviazione da caccia degli Stati Uniti equipaggiando la famosa "17th Pursuit Squadron". Conservato presso: l' "AIR FORCE TECHNICAL MUSEUM".

Aper al. cm. 60. Per motori fino 2,5cc.

Scatola completa con parti tagliate, carrello prefabbricato in metallo, accessori, decals autentiche.

PREZZO. Lire : 5950



INTERPELLATECI, VISITATECI, SCRIVETECI INFORMANDOCI SU COSA VI INTERESSA; POTREMO COMUNICARVI INTERESSANTI NOVITA'.

(Per le ordinazioni il pagamento si effettua metà anticipato a mezzo vaglia od assegno bancario, il rimanente controassegno).

CIGITALIA - Costruzioni Modellistiche
VIA SALENTO, N. 14 - ROMA 753 - TELEFONO 838357

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

Vi ricorda i suoi impareggiabili accessori per navi antiche e moderne



ANCORE AMMIRAGLIATO in metallo brunito - ceppo sfilabile

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



ANCORE HALL a marre mobili - in metallo brunito

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



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

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



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

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



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

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



BITTE in ottone lucido

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



GALLOCCE in bronzo lucido con fori di fissaggio

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



PASSACAVI a bocche dritte - in bronzo lucido

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



PASSACAVI a bocche inclinate - in bronzo lucido

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



RIFLETTORI GIREVOLI in ottone - alloggiamento per lampadina

L.	330	390	450
Φ faro mm.	8	10	15

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

NAVIMODELLISTI ESPERTI

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

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

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

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



AEROMODELLISTI - NAVIMODELLISTI - APPASSIONATI

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

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

Consigli tecnici ai principianti
CONSULTATECI!

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

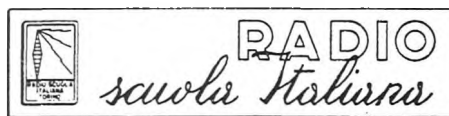
AEROMODELLISTICA
VIA ROMA 368 - NAPOLI



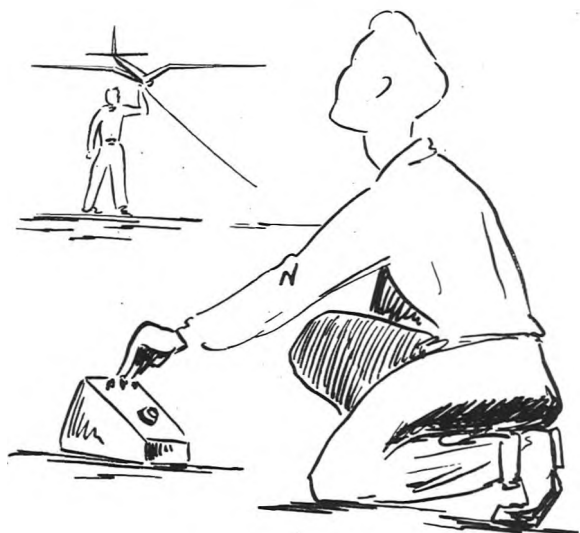
MODELLISTI

ECCO FINALMENTE CIÒ CHE ATTENDEVATE!

La



Autorizzata dal Cons. Prov. per l'Istruzione Tecnica



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

RADIOCOMANDO

di modelli aero-navali.

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

Rimarrà di vostra proprietà!

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

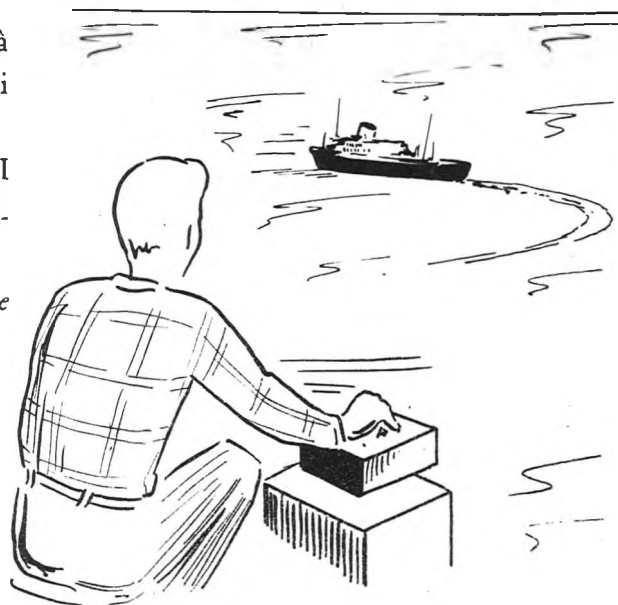
Imparerete ad usare questo strumento attraverso NUMEROSI ESPERIMENTI che vi prepareranno tecnicamente al montaggio definitivo della rice-trasmittente.

Richiedeteci SUBITO, specificando chiaramente, l'interessante opuscolo

IL RADIOCOMANDO

che Vi verrà inviato gratuitamente

RADIO SCUOLA ITALIANA



Via Pinelli 12

TORINO (104)

La Ditta "AEROPICCOLA" - Torino

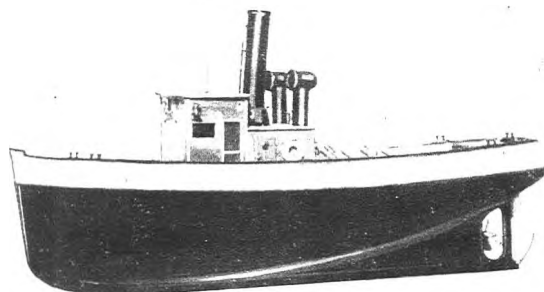
presenta le sue ultime NOVITA'

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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 5500

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

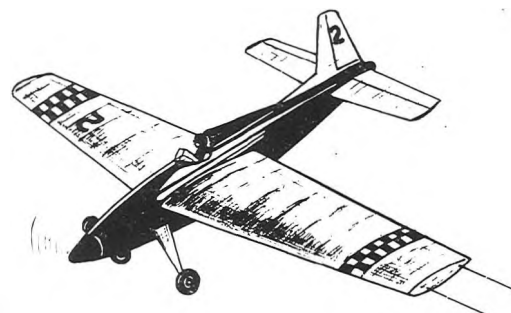
Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 150



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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 1900

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



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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 2600

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

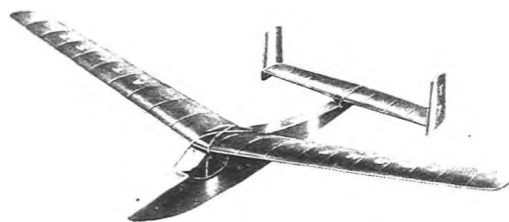
Prezzo del solo disegno costruttivo al naturale dettagliatissimo . L. 150



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

Prezzo della scatola di premontaggio L. 1500

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



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

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

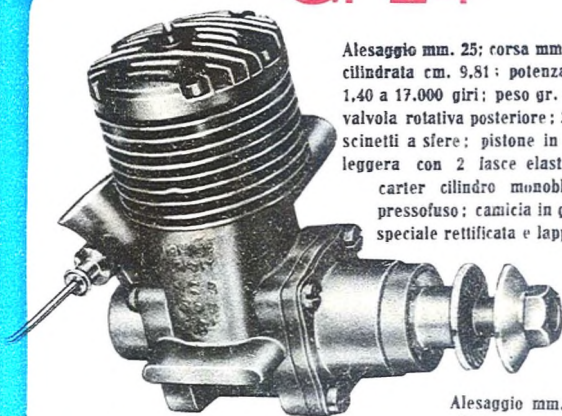
(se non volete servirvi da noi richiedete la nsj. produzione ai 150 rivenditori specializzati sparsi per tutte le principali città italiane)

AEROPICCOLA

Corso Sommeiller 24 - Torino - Tel. 528542

SUPERTIGRE

G. 24



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

L. 15.000

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

ECCO I VOSTRI MOTORI

G. 20 SPEED

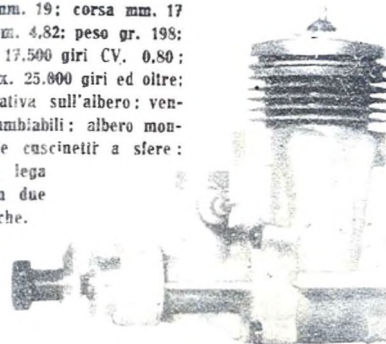


Alesaggio mm. 15; corsa mm. 14; cilindrata cmc. 2,47; potenza CV. 0,29 a 16.500 giri; peso gr. 108; velocità max. 28.000 giri; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche; carter cilindro monoblocco pressofuso; camicia in ghisa al nichel rettificata e lappata.

L. 6.500

G. 21

Alesaggio mm. 19; corsa mm. 17; cilindrata cm. 4,82; peso gr. 198; potenza a 17.500 giri CV. 0,80; velocità max. 25.000 giri ed oltre; valvola rotativa sull'albero; venturi intercambiabili; albero montato su due cuscinetti a sfere; pistone in lega leggera con due fasce elastiche.



L. 8.900

Tipo lappato L. 9.600

Il G. 21 conquista il primato assoluto e di categoria ai Campionati Nazionali Racers, girando a 91,400 Km/h, su racer tre punti di S. Orlando

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

G. 23



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

L. 5.900

G. 25



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

L. 3.900

G. 26



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

L. 4.900

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

MICROMECCANICA
SATURNO

DAL 1 MARZO SONO IN VIGORE I NUOVI
PREZZI RIBASSATI SUESPOSTI

MICROMECCANICA
SATURNO