

ANNO III - VOL. I - N. 10

15 AG. - 1 SETT. 1947

SPED. IN ABBON. POSTALE (G. III)

L'elettromotrice "AL e 79"  
costruttore Aldo Calza.

# MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE  
COSTA LIRE 75

## SOMMARIO

ELETTROTRENO BRE-  
DA modello in sca-  
la con motore elet-  
trico - Costruttore  
Aldo Calza.

RADIO-GUIDA AD  
IMPULSI modello  
americano radioco-  
mandato.

STAR modello di stel-  
la classe internazio-  
nale di R. Crispo.

ALFA il motoscafo da  
corsa a motore a  
scoppio di F. Conte.

SCORPIONE II, mo-  
dello telecomandato  
americano di J. S.  
Luck.

Un modello italiano U.  
CONTROLL.

Un articolo sui modelli  
di TRENI.

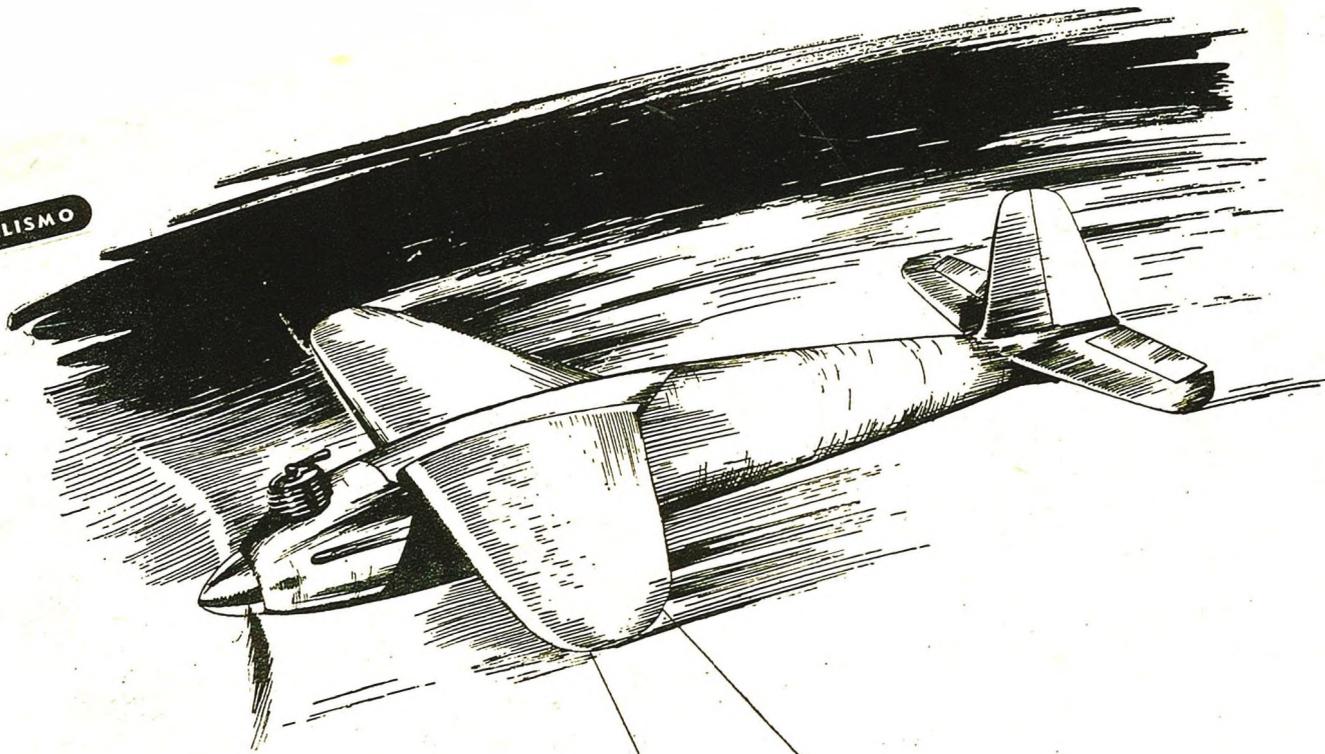
COME PILOTARE UN  
U. CONTROLL.

Spunti quindicinali -  
Cronache e fotocro-  
nache - Passaporto -  
Corriere ecc.



10

AEROMODELLISMO



**RISULTATI UFFICIALI:**

Arena di Verona - Aprile 1947  
1° Assoluto (cavo di metri 15)  
TACCHELLA con motore  
MOVO D.P. 23 • Km/h 127.

Livorno - Maggio 1947  
1° Assoluto (cavo di metri 25)  
CATTANEO con motore  
MOVO D.10 • Km/h 139

**ANCHE VOI**

POTRETE RAGGIUNGERE  
E SUPERARE QUESTO  
NOTEVOLE PRIMATO

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

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

127 Km. / H.  
a portata di mano

# MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE

A. III - 15 AG. - 1 SETT. 1947  
NUMERO 10DIR. RED. AMM. PUBBLICITÀ  
Piazza Ungheria, 1 - RomaREDAZIONE MILANESE:  
Via Carlo Ballo numero 39REDAZIONE TORINESE:  
Corso Peschiera num. 252

## TARIFFE D'ABBONAMENTO

Italia Francia Svizzera

1 numero Lit.	75 Fr.	75 Frs.	1.60
6 numeri	380	380	9.20
12	730	730	18.00
24	1350	1350	35.00

## TARIFFE DI PUBBLICITÀ

NEL TESTO: 1 pag. Lit. 7.500; 1/2 pag. Lit. 4.500; 1/4 pag. Lit. 2.700; 1/8 pag. Lit. 2.000; 1/16 pag. Lit. 1.500. - ULTIMA DI COPERTINA (pag. intera): in nero Lit. 10.000; a colori per una volta Lit. 20.000; per almeno 4 volte consecutive Lit. 15.000. - ANNUNCI ECONOMICI (rubrica AAAAAA): Lit. 20 ogni parola; in neretto Lit. 25 a parola; maiuscolo Lit. 35 a parola.

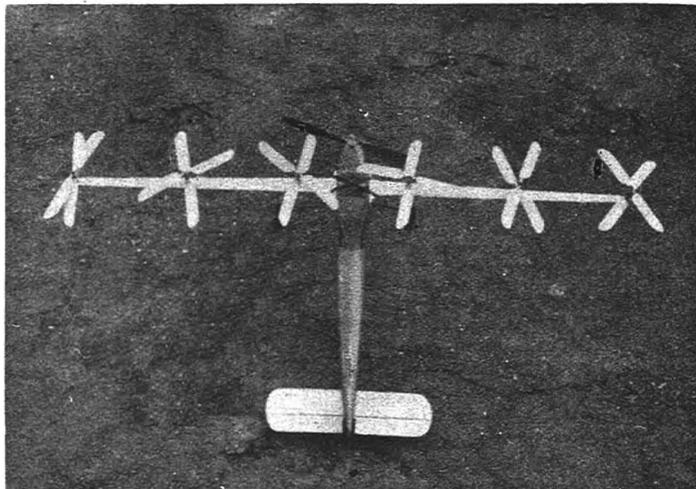
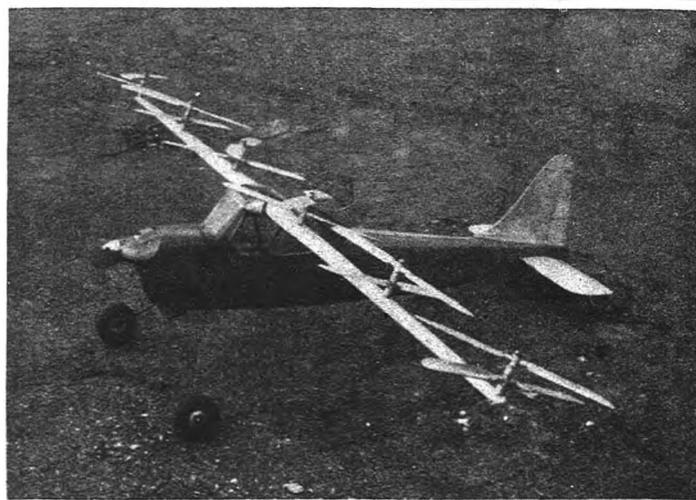
# AEROMO DELLISMO SPERIMEN TALE

Se tutte le volte che qualcuno affermava che l'aeromodellismo non è un giuoco si fosse versato un obolo ad una cassa o ad un fondo pro aeromodellismo, a quest'ora esisterebbe, a disposizione degli aeromodellisti, una fortuna di parecchi milioni. Eppure non si insisteva mai abbastanza su questo argomento e noi approfittiamo di un esperimento conclusosi in questi giorni per ritornarvi su.

Un noto appassionato romano di aviazione, il sig. Bruno Castelnuovo, covava da tempo una sua idea, oggi regolarmente brevettata, a riguardo di un nuovo tipo di autogiro. Si trattava fondamentalmente di un autogiro in cui il normale rotore centrale era sostituito da sei coppie di rotori controrotanti allo scopo di ridurre l'ingombro e soprattutto l'inerzia del normale rotore unico, aumentando in pari tempo la sicurezza e riducendo le probabilità di annullamento della superficie portante a causa dell'arresto del rotore.

Non sta a noi pronunciare pro o contro, tale idea: a noi interessano solo alcuni sviluppi dell'attuazione pratica di essa.

In tempi normali il sig. Castelnuovo sarebbe andato a Guidonia e, dopo non poche pratiche, sarebbe riuscito a farsi costruire un modello da galleria aerodinamica. Data, però, la particolarità del modello, anche in caso di risultato positivo alla galleria, molte questioni sarebbero rimaste senza risposta, soprattutto riguardo ai tempi di decollo, manovrabilità, ecc.; o, per lo meno, la risposta sarebbe stata data da calcoli più o meno attendibili.



Oggi, purtroppo, Guidonia esiste solo nel ricordo, ed allora il nostro inventore ha avuto un'altra eccellente idea: realizzare un modello volante del suo apparecchio. Non avrebbe avuto, così, pagine e pagine di calcoli riassunti e risultati delle prove, ma in compenso avrebbe potuto constatare immediatamente e visibilmente le possibilità della sua idea.

A seguito di alcuni accordi preliminari, l'ufficio tecnico della S. A. Aviominiina assunse l'incarico della riduzione in scala del progetto e, previa approvazione del progettista, la società stessa costruì il modello che voi potete ammirare nelle fotografie che pubblichiamo in questa stessa pagina. Circa un mese dopo i primi accordi, il modello poteva così effettuare la prima prova di volo in uno spiazzo in fondo al viale Tiziano di Roma. Com'era logico, l'idea di costruire un modello a volo libero venne immediatamente scartata e venne invece adottato un modello telecomandato. E poiché non era necessario raggiungere elevate velocità, venne realizzato un modello di m. 1,20 di apertura alare, se così si può dire: come motore venne usato un Atomic 5.

La costruzione del modello è più o meno normale, in costruzione mista in balsa e legno duro; i supporti dei rotori sono formati da un longherone in compensato carenato con balsa: sui longheroni sono montati gli alberi dei rotori.

I rotori, composti ciascuno di due pale, sono a passo variabile a terra e montati su cuscinetti reggisplinta. Per dare un'idea della complicazione costruttiva, diamo alcune cifre: 12 rotori; con un totale di 24 pale; ogni rotore è montato su due cuscinetti di splinta, uno inferiore ed uno superiore con un totale di 24 cuscinetti, ciascuno dei

quali composto di 7 sfere con un totale di 168 sfere di mm. 1,5 di diametro.

I risultati furono più che incoraggianti: il modello, infatti, dimostrò una facilità di controllo inaspettata, con spazio di decollo e atterraggio limitatissimi, superando prove anche con parte dei rotori immobilizzati e dimostrando quindi delle doti di sicurezza notevoli.

Alcune prove, eseguite alla presenza di ingegneri e tecnici di una notissima ditta aeronautica, furono talmente convincenti da indurre la ditta in questione a porre allo studio la realizzazione di un prototipo.

Come si vede, dunque, ancora una volta l'aeromodellismo ha dimostrato di essere non solo il primo gradino della interminabile scala dell'aviazione, ma anche di essere un gradino fondamentale che ancora oggi, come ai tempi di Lilienthal e di Penaud, può essere di grande aiuto al progresso aeronautico.



## MODELLI DI NAVI

CAP.

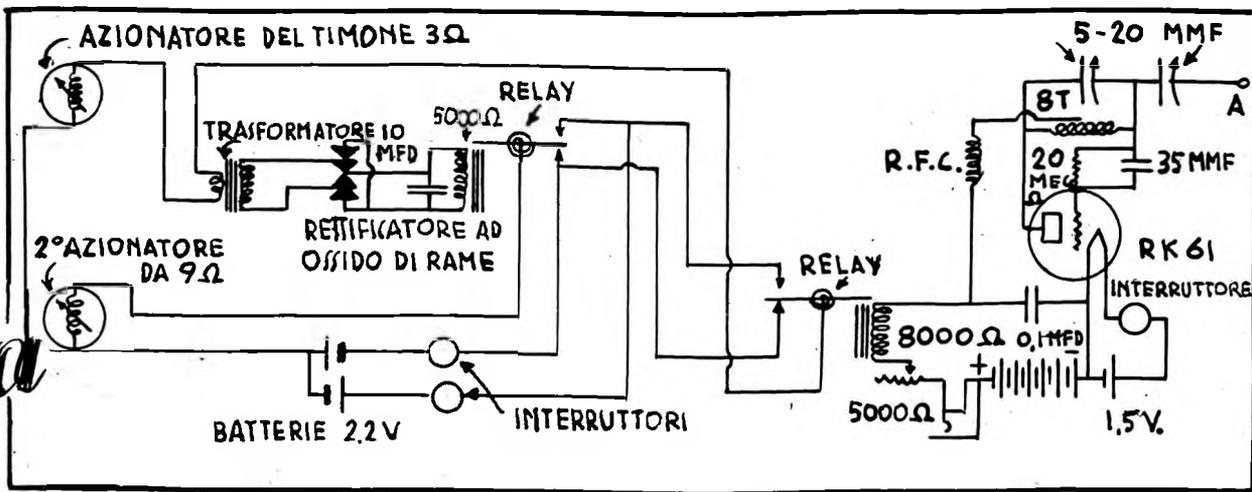
GRECO

piani ac  
cessori e  
tutto il ne  
cessario  
per la co

Campo dei Fiori 8  
Roma, Tel. 52495

struzione di modelli navali

# Radio Guida ad impulsi



E' questo il titolo di un interessante articolo di George G. Trammel sulla rivista americana "Model Airplane News" - giugno 1947.

Per mancanza di spazio si riportano di tale articolo soltanto le illustrazioni e il riassunto delle parti concettuali.

Certamente a tutti farebbe piacere di realizzare un sistema di radio-guida a mezzo del quale le superfici mobili di un modello seguissero esattamente il movimento di un comando a mano, funzionando nella stessa maniera dei comandi impiegati su un velivolo di reale grandezza in guisa che, quando venga tirata indietro del 10% la leva di comando si possa ottenere uno spostamento del 10% sulle superfici di governo; che si possa immediatamente aumentare o diminuire, a piacere, lo spostamento, e, ancor più, che si possa far funzionare tutti i comandi simultaneamente.

Ebbene, ecco qui tale sistema e, quel che più conta, assai più leggero di ogni altro sistema conosciuto.

Non trovando miglior nome, il sistema qui descritto è stato chiamato "Radio-guida" (o comando) ad impulsi.

Molti avranno sentito parlare di trasmissione ad impulsi a proposito di Radar, ciò significa semplicemente trasmissione di brevi segnali alternati a periodi di silenzio. In altre parole, il circuito del trasmettitore viene rapidamente aperto e chiuso.

Allo scopo si potrà usare qualsiasi tipo di trasmettitore e di ricevitore per radio-guida. Risulterà soddisfacente quello più semplice, in grado di far funzionare un relay sul modello. Molti di tali apparecchi sono già stati ampiamente descritti in passato e quindi si può fare a meno di illustrarli nuovamente. Diremo invece come il comando ad "impulsi" si differenzia da qualsiasi altro sistema di comando a motore. Se la chiusura di un circuito, ovvero l'emissione di un segnale, facesse muovere il timone verso destra, e l'apertura dello stesso circuito, ovvero nessun segnale di trasmissione, facesse muovere il timone verso sinistra, si potrebbe far compiere al modello un simpatico volo a zig-zag, comandandolo con una chiavetta o con un interruttore. Per ottenere (far) ciò, installiamo un motorino elettrico sul modello, comandato dal relay del ricevitore. L'emissione di segnali farà girare il motore in un senso, muovendo il timone verso destra; a circuito aperto, cioè senza segnali, il motore invertirà il suo senso di rotazione e il timone si muoverà verso sinistra. Se i periodi di emissione dei segnali e quelli senza segnali saranno brevi e della stessa misura, il motore dovrebbe praticamente rimanere fermo; purché gli "impulsi" di trasmissione siano abba-

stanza rapidi. Con un ritmo d'"impulsi" relativamente lento — diciamo 2 al secondo — il timone avrà sì degli spostamenti, ma ciò non sarà di alcuna conseguenza agli effetti del volo, poiché tali spostamenti saranno uguali e di poco conto sia verso una parte che verso l'altra. Insomma, la traiettoria del volo del modello non ne risentirà.

Il comando a terra dovrà avere qualche sistema per "pulsare i segnali".

A migliorare il funzionamento di cosiffatto sistema di radio-guida è stato ideato e costruito un nuovo tipo di motorino elettrico. Tale motorino non gira, come d'ordinario, sempre in un senso o in un altro, ma compie soltanto un giro di un po' meno di 180°, con una polarità di batteria, e ritorna al suo punto di partenza invertendo la polarità di batteria. Per questa sua particolare caratteristica sarà meglio chiamarlo semplicemente "azionatore".

E desideriamo darne tutti i dettagli costruttivi, perché pensiamo ciò possa essere veramente interessante per tutti coloro che vedranno in tale novità la realizzazione dei loro sforzi tesi a migliorare qualsiasi sistema di radio-guida.

L'asse dell'azionatore avrà un corto braccio saldato normalmente, per trasmettere, a mezzo di cavetti, il movimento avanti-indietro al bilanciere del timone. Saranno altresì sistemati sull'albero dell'azionatore dei dispositivi di arresto per impedire all'albero stesso di compiere più di 180° di corsa. Il bilanciere sarà di lunghezza tale da realizzare gli effetti desiderati sul timone. E' consigliabile però permettere al bilanciere un breve spostamento per i primi voli e aumentarlo poi gradualmente fino a che non sia trovato quello più rispondente. Purtroppo non bisognerà mai permettere al timone di compiere eccessivi spostamenti per non correre il rischio che il modello si "avviti".

L'azionatore è infine un tipo di motore elettrico a due poli a campo magnetico permanente, senza commutatore.

Per una più particolareggiata descrizione ne pubblichiamo il disegno costruttivo.

Il primo costruito pesava 8 onces (circa 225 gr.) e aveva potenza esuberante per un modello di 5 libbre e 1/4 (circa Kg. 2.400). Chi vorrà costruire tali azionatori non dovrà tentare di diminuire il peso usando ferro molto sottile: ciò causerebbe una grave diminuzione del numero dei gradi entro i quali l'azionatore ha una considerevole forza di torsione. Azionatori del tipo a solenoide darebbero lo stesso funzionamento ai comandi, ma è già noto quanto essi siano inefficienti, poiché richiedono

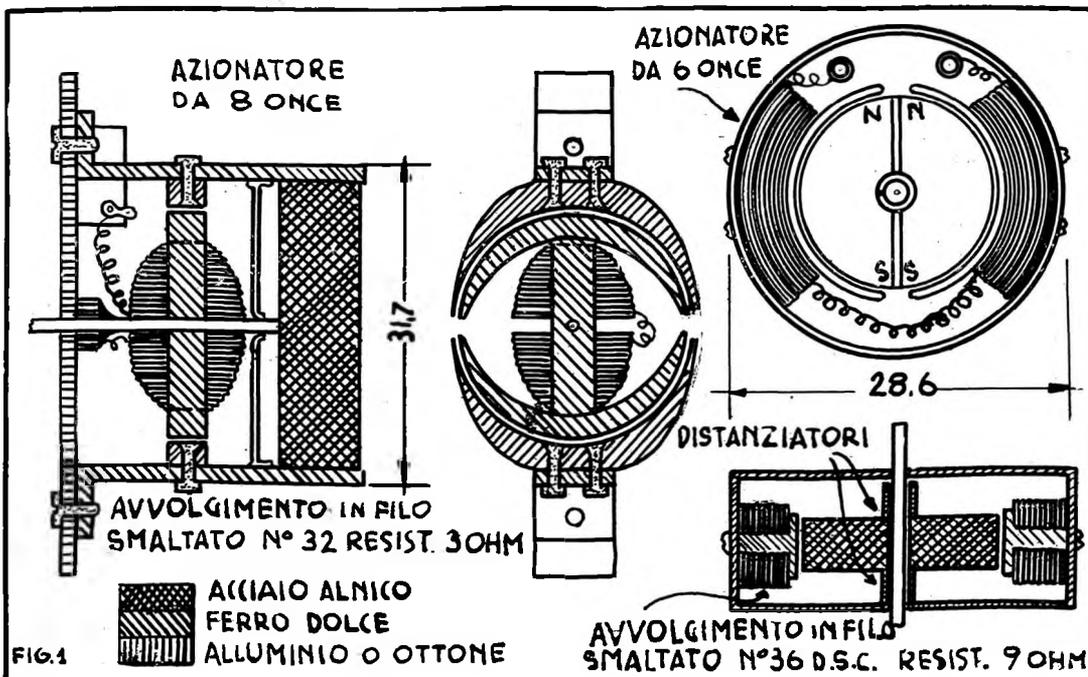


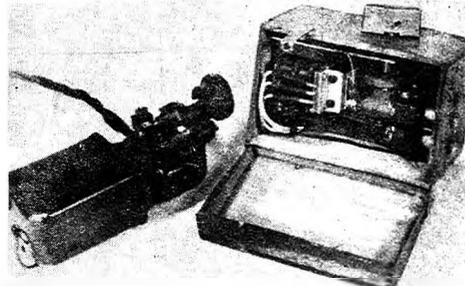
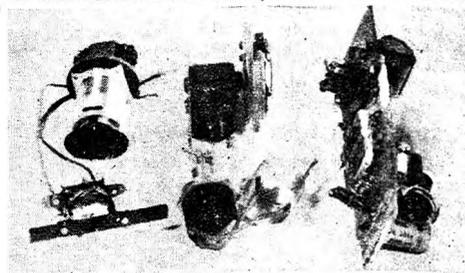
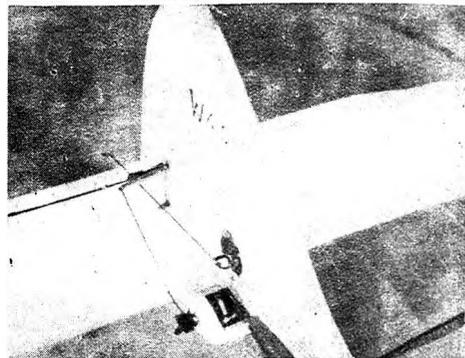
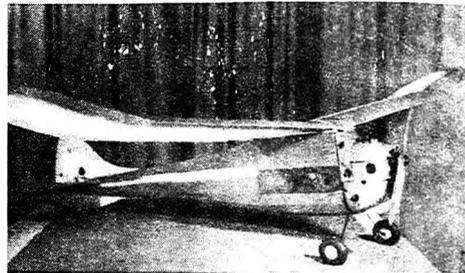
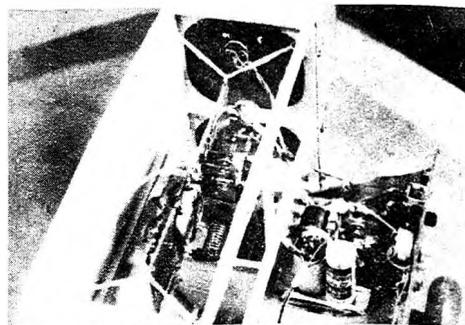
FIG. 1

AVVOLGIMENTO IN FILO SMALTATO N° 36 D.S.C. RESIST. 9 OHM

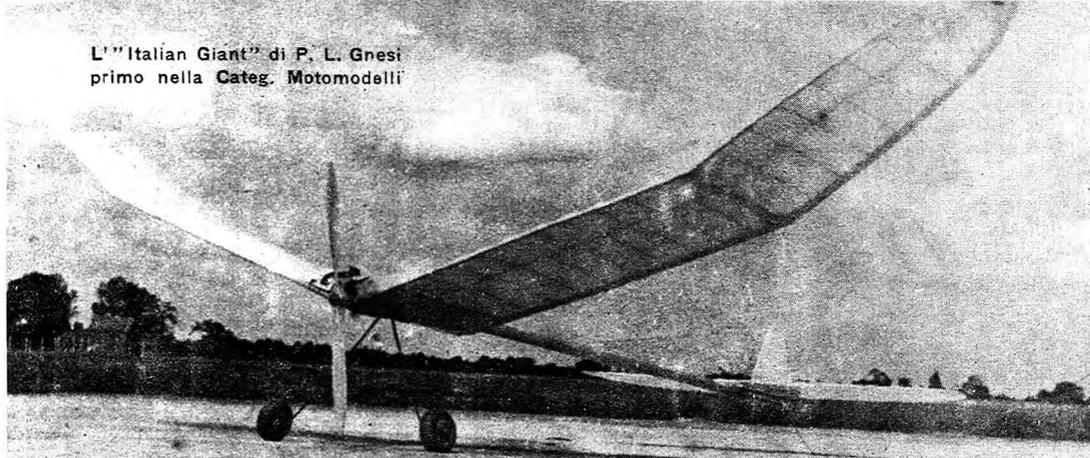
più alto numero di watt dalle batterie per compiere lo stesso lavoro e inoltre sono più pesanti.

Il magnete usato per l'azionatore a sinistra in Fig. 2 è in acciaio ALNICO. Per l'azionatore più piccolo furono usate due barrette di ALNICO saldate sull'albero e quindi molate a forma di disco. Il comune ferro dolce può essere adatto per il nucleo e la struttura, ma la più importante cosa da accertare è che il ferro impiegato non conservi magnetismo.

Nella fig. 2 riportiamo lo schema completo del ricevitore R.K. 61 con due azionatori inseriti nel suo circuito a relay. La felice combinazione ha dato ottimi risultati pratici e lo stesso autore dell'articolo, modellista appassionato, ha raggiunto perfezioni ideali nelle sue ripetute prove di radio-guida.



L' "Italian Giant" di P. L. Gnesi  
primo nella Categ. Motomodelli



# Eaton Bray

**Vittorie degli aereomodellisti italiani in campo internazionale / Modelli di Conte, Gnesi e Tacchella trionfano negli Elastico, motomodelli e U. Control.**

(Dal nostro inviato speciale)

Dopo la brillante affermazione della squadra nazionale italiana alla gara internazionale di Frauenfeld (Svizzera) svoltasi nel Giugno scorso in noi tutti si era radicata la speranza che anche per la settimana internazionale di Eaton Bray l'Italia fosse presente con una rappresentativa nazionale. Sfortunatamente, però, notevoli difficoltà, maggiormente complicate all'ultimo momento dalle incertezze che le comunicazioni della F.A.N.I. hanno prodotto in molti aereomodellisti, hanno fatto sì che i partenti, considerati quasi dei "clandestini", fossero solo cinque e di questi solo tre effettivamente partecipanti alle gare.

Le nostre possibilità di successo erano quindi ben limitate fin dall'inizio, dato che la molteplicità delle categorie imponeva una partecipazione completa in ogni prova per poter totalizzare il massimo punteggio. Le gare, infatti, si sono svolte durante otto giorni e comprendevano in tre differenti giornate le seguenti categorie:

Domenica 27 Luglio: 1 - Concorso eleganza; 2 - Modelli ad elastico (formula libera); 3 - Modelli ad elastico (formula Wakefield); 4 - Idiomodelli ad elastico; 5 - Motomodelli formula libera.

Domenica 3 Agosto: Modelli sperimentali; 6 - Motomodelli senza coda; 7 - U' Control; 8 - Canard; 9 - Traino veleggiatori.

Lunedì 4 Agosto: 10 - Veleggiatori, formula libera; 11 - Veleggiatori, formula F.A.I.; 12 - Motomodelli, formula libera.

I nostri ragazzi non si sono certo risparmiati per essere presenti in ogni categoria lavorando alacremente giorno e notte, cercando di modificare i modelli esistenti, ma naturalmente il successo non ha arriso a queste improvvisazioni che avrebbero viceversa richiesto tempo e tranquillità specialmente per la partecipazione nella categoria dei modelli sperimentali.

La competizione aveva carattere individuale ed il meccanismo delle classifiche assegnava un certo numero di punti per ogni categoria in modo che a manifestazione ultimata, l'aereomodellista col massimo punteggio veniva proclamato « Campione Aereomodellistico di Eaton Bray 1947 ».

Sebbene la gara fosse individuale è evidente che il gioco di squadra avrebbe potuto ave-

re la sua notevole efficacia (i Belgi per esempio con quindici aereomodellisti allineavano ben ottanta modelli e si sono dati il lusso di riportare a casa solo dieci!) ciò non ostante noi siamo arrivati fino a dieci minuti prima della chiusura della gara, dopo otto giorni di ansie e di lavoro, con la certezza quasi assoluta che il « Trofeo Aereomodellier » fosse appannaggio degli Italiani.

Gli aereomodellisti italiani iscritti alle gare erano i seguenti:

CASTELLANI ADRIANO, Cremona, nelle categorie: elastico libero; elastico Wakefield; elastico idro (1); motomodelli; veleggiatori (2); U' Control (2 modelli).

CLERICI GUSTAVO, Milano, nella categoria motomodelli.

CONTE FRANCO, Torino, nelle categorie: elastico formula libera (due modelli); elastico Wakefield; motomodelli.

GNESI PIERO, Pisa: elastico libero; motomodelli; veleggiatori formula libera; veleggiatori formula FAI; U' Control.

Nella categoria dei modelli sperimentali ha partecipato trasformando in « canard » il modellino ad elastico ed ha eseguito il traino veleggiatori.

I modelli sui quali erano maggiormente fondate le nostre speranze per una nostra buona affermazione, erano i seguenti:

- 1) Idroelastico di Castellani;
- 2) U' Control di Castellani (costruzione Gol);
- 3) Elastico libero di Conte (Pinnuto);
- 4) Elastico Wakefield di Conte;
- 5) Motomodello di Gnesi;
- 6) U' Control di Gnesi (costruzione Tacchella).

Le prove infatti non hanno del tutto smentito i nostri pronostici e se fossimo stati assistiti da un poco più di buona sorte — attenzione non dico « se avessimo avuto for-

1) nella categoria idro ha partecipato adattando i galleggianti al modello ad elastico formula libera.

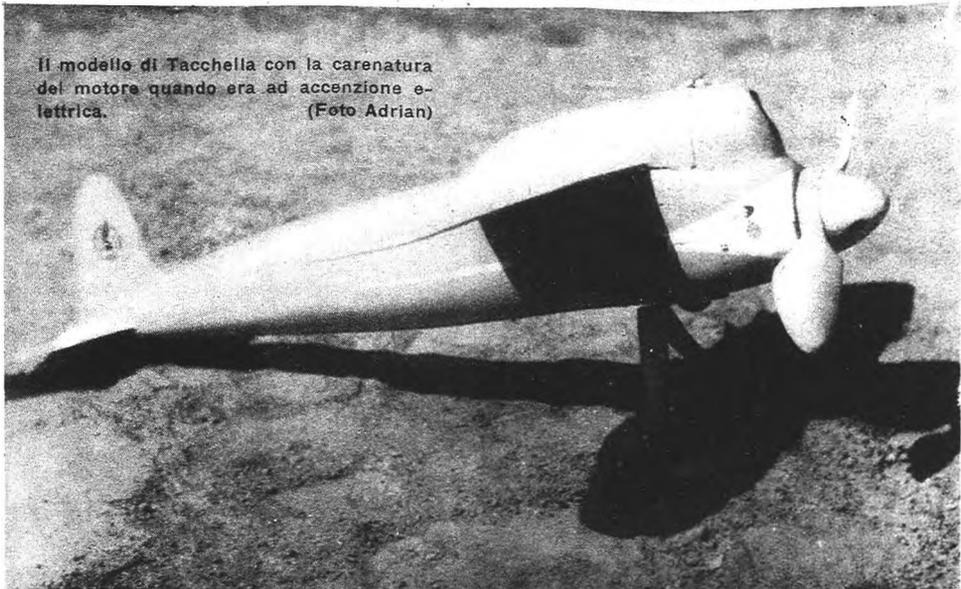
2) nella categoria veleggiatori ha partecipato adattando il modello ad elastico formula Wakefield.

Le foto di sinistra, dall'alto in basso: 1 L'equipaggiamento Radio montato sul "Vagabond"; la parte inferiore si estrae come un cassetto. - 2 Il "Vagabond" modificato per il R.C. pronto per l'azione - 3 Gli azionatori sono abbastanza piccoli per essere montati direttamente sulle superfici di coda. - 4 Gli azionatori usati prima che fosse realizzato il tipo attuale; a destra un ricevitore di prima della guerra. - 5 a sinistra: dispositivo a terra per comando singolo; a destra: il complesso che varia la lunghezza e la frequenza degli impulsi.

Conte carica il "Pinnuto", che è sorretto da Castellani. (Foto Clerici)



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



tuna — la classifica generale avrebbe visto gli aeromodelisti italiani in posizione predominante in ogni categoria.

**Cronistoria**

Cerchiamo ora di seguire con ordine lo svolgersi delle varie gare. La mattina di domenica, 27 Luglio, ha inizio il concorso di eleganza. Oltre gli aeromodelisti presenti sul campo cominciano a giungere altri che arrivano sul posto sia in grandi autobus sia su automobili private. Abbiamo contato sino a 150 automobili presenti e non temo di esagerare asserendo che ogni persona presente fosse aeromodelista.

I modelli vengono disposti sul cerchio asfaltato che serve da pista per il decollo e suddivisi secondo le varie categorie. Sono presenti circa un centinaio di modelli tra cui alcune costruzioni che potrebbero degnamente figurare in un laboratorio aerodinamico piuttosto che su un campo di volo, tanto è perfetta la loro costruzione e curata la finitura.

Per atto di presenza, anche perchè gli assenti hanno sempre torto, abbiamo portato i nostri modelli quantunque uno solo, il piccolo rosso U" Control costruito da Go, e presentato da Castellani, fosse realmente sotto tutti i punti di vista un capolavoro di finitura degno di competere con i migliori esemplari stranieri.

La Giuria è stata composta di un membro per ogni nazione presente ed in essa è stato invitato come nostro rappresentante il Signor GILBERTO BENEDETTI — Tecnico della F. I.M.M. — che ci ha accompagnati in Inghilterra e che, perfetto conoscitore della lingua inglese, ha grandemente agevolato la perma-

nenza nell'isola dei nostri concorrenti: la Giuria ha decretato all'unanimità, come migliore apparecchio presente, se non altro per arduità di concezione, il motomodello a reazione senza coda di Mac Bean sul quale era stato montato il « Dyna Jet » americano e che abbiamo « sentito » volare la domenica successiva e che descriveremo più avanti.

**Il primo successo: Conte**

Ha quindi, inizio la gara dei modelli ad elastico nella quale gli inglesi, forti di una massa imponente di partecipanti e muniti di matasse elastiche di ottima qualità, hanno dimostrato di essere i concorrenti più preparati e temibili. La classifica dà una idea abbastanza evidente della lotta che abbiamo dovuto sostenere, ma io non riesco con sufficiente realismo a descrivere il nostro entusiasmo in verità non represso, quando Conte con il suo fedele « Pinnuto » impeccabile nel decollo e perfetto nel volo ha superato nelle due prove richieste i più forti elastici europei e si classifica 1° assoluto!

E' un inizio quanto mai promettente e quantunque a noi tutti fosse nota l'abilità del costruttore Torinese e le doti del modello presentato, non eravamo d'altra parte ignari delle incognite e sorprese che poteva sempre riservarci una gara del genere.

E' la volta di Castellani che carica moderatamente per non avere brutte sorprese e lancia. Il volo è ben riuscito, ma di durata limitata.

Gnesi presenta un piccolo modellino che avrebbe potuto mettere in evidenza, se non altro, le sue doti di estrema leggerezza (otto grammi per decimetro quadro), ma non può

lanciare perchè la matassa si spezza sotto carica danneggiando gravemente la fragilissima struttura.

La mala sorte ci ha maggiormente perseguitati nei lanci della Wakefield dove effettivamente gli inglesi seguiti dai Belgi e dai Francesi dimostrano di essere realmente molto preparati e numerosi.

Castellani compie un bel volo con il quale però non si classifica che 33° mentre Conte, che aveva un modello che avrebbe potuto tener alto il nome italiano in tanto consesso internaz onale, non si è neppure classificato perchè una forte raffica di vento rovesciava il modello subito dopo il decollo provocando la rottura irreparabile di una sentala.

Bisognava essere presenti sul campo di gara per compiere una angosciosa produzione in noi la rottura di un modello, ben sapendo che non ne avevamo altri su cui contare!

Date una scorsa alla classifica del « elastico ». La partecipazione italiana deve essere stata ben notata dagli ospiti anglosassoni; infatti sia nei « liberi », che nei « Wakefield », che nei « idro » i primi posti « fino al settimo ed oltre » sono tutti occupati dagli inglesi e l'unico « continentale » che guasta l'omogeneità dell'elenco con un primo posto è un italiano.

Anche nella categoria « idro » abbiamo sfiorato un successo pieno: il mite Castellani con abili adattamenti sostituisce gli scarponi al suo leggerissimo modello e durante il primo lancio di gara, con un decollo meraviglioso, totalizza un volo di 1'40" portandosi in testa alla classifica. Purtroppo il secondo lancio è fatale perchè — subito dopo il decollo — il modello urta con l'ala nella spalla di una bionda spettatrice proprio al limite della vasca ed il modello precipita in acqua rovinandosi irreparabilmente. Questo incidente porta il cr-monese all'ottavo posto in classifica e lo fa arrossire quando l'inglesina mormora « sorry »!

**Gnesi si aggrappa alla "formula libera"**

Siamo già sul tardo pomeriggio e prepariamo le macchine per la prova più attesa della giornata; i motomodelli.

L'unico modello italiano preparato esclusivamente per Eaton Bray è quello progettato e costruito dal nostro Gnesi durante venti giorni (anzi notti) di intenso lavoro; un colossale motomodello di ben due metri e mezzo di apertura alare, di costruzione audace e di linee estetiche inusitate per questi tempi.

Il nostro abile aeromodelista pisano si è aggrappato con le unghie alla « formula libera » ed ha realizzato un modello unico del suo genere sul quale è stato installato il nuovo motore ad autoaccensione « MOVO D-10 ».

Un tubo di duralluminio di 22 mm. di diametro (nostalgia del Miss K?) porta all'estremità anteriore un manico pure in durall. che sostiene il motore, le baionette dell'ala ed il carrello. Il piano di coda appoggia ed è fissato al tubo con due bulloncini. L'ala a forte dietro poligonale presenta un ingrossamento nello spessore del profilo nella sua parte centrale, in questo ingrossamento trova la propria sistemazione il motore che, essendo montato col cilindro posto orizzontalmente viene completamente carenato e nascosto nel bordo d'attacco. L'asse dell'elica sporge direttamente dall'ala e a prima vista ci si domanda quale diavoleria possa far rotare l'elica dato che il complesso è così equilibrato ed armonico da non lasciar trapelare il nascondiglio del motore.

Questo modellone ha una piccola storia che è bene sia conosciuta, dato che non si è arrivati a questa ardua soluzione a caso, ma dopo l'esperienza di Frauenfeld.

**Risultati di una collaborazione**

Ritengo che questo modello sia uno dei pochi esemplari in cui perfetta è stata la collaborazione fra progettista e costruttore del modello e progettista e costruttore del motore.

Per la Svizzera Gnesi aveva preparato un modello che ha debuttato a Livorno ma che non entusiasmava molto dato che non poteva sfruttare totalmente le possibilità del motore; il costruttore infatti non aveva ancora sottomano il nuovo motore che gli era stato consegnato solo alla vigilia della gara. Non immaginava quindi di quale potenza poteva disporre e la soluzione adottata, quella cioè della pinna di notevole altezza — che doveva anche conciliare la sezione richiesta dalla FAI per la fusoliera — ha costretto la sistemazione del motore con più di 20° di incidenza negativa! Il centraggio a pieno motore risultava

critico e le qualità del volo non soddisfacevano pienamente soprattutto per le difficoltà di messa a punto con il motore a regime.

Dopo la prova Svizzera il pisano si è giustamente convinto di non dover sciupare la grande potenza fornitagli dal motore e per ridurre al massimo l'incidenza negativa dell'elica, l'unica soluzione era quella di abbassare al massimo l'asse di trazione fino a farlo giacere nello stesso piano contenente il baricentro. Questa soluzione è stata agevolata dalla possibilità di realizzare un modello a « formula libera ». Ne è nato così il modello che abbiamo descritto e che si è dimostrato al suo debutto come la costruzione aeromodellistica più indovinata e geniale di questo dopoguerra. L'architettura adottata per questo modello sarà certamente criticata — specialmente in Italia —, ma noi non possiamo dar torto al costruttore che ha saputo scaltramente sfruttare il regolamento.

Non si creda però che in Inghilterra tutte le competizioni vengano eseguite con la formula libera. Eaton Bray è una eccezione e parleremo prossimamente della « coppa Bowden » che con un regolamento del tutto particolare e draconiano ciimenta gli aeromodellisti in costruzioni realmente di classe superiore e di grande interesse.

Scusate la divagazione e ritorniamo alla nostra gara. Prima del debutto ufficiale di domenica 27 Luglio, nessuno di noi, forse neppure Gnesi era certo delle reali possibilità dell'apparecchio da lui costruito. Non si dimentichi che la costruzione era stata condotta a termine a tempo di primato e che l'unica prova eseguita in Italia era stata più che altro una prova di planata con lanci a mano eseguite a tarda sera la vigilia della partenza. Durante queste prove il motore era stato dato col « contagocce » e la nostra costante preoccupazione era quella di non danneggiare il modello dato l'unico esemplare esistente. Difficoltà notevole il dover conciliare una prova del genere con un modello nuovo ove sarebbe stato indispensabile la prova di decollo con il motore a pieno regime. Concettualmente il modello avrebbe dovuto rispondere pienamente alle nostre aspettative. Costruito a regola d'arte con basso carico alare (18 grammi-dmq.), dotato di un motore perfetto e già rodato, di ottimo centraggio per avere tutte le masse a ridosso del baricentro e di grande stabilità per l'accentuato diedro poligonale, ciò non-tant' noi siamo arrivati fino al decollo « ufficiale » con una certa e giustificata trepidazione soprattutto perchè le gare nascondono sempre qualche sgradevole sorpresa.

### Conte scassa...

I lanci hanno inizio verso le ore 17 e viene stabilito di effettuarne uno solo tenendo conto del rapporto: tempo-motore-planata.

Le disposizioni particolari del momento, i tempi registrati ecc. ecc. vengono diffusi in inglese e francese da quattro ottimi altoparlanti installati sul carro-mobili che è anche sede della giuria.

Questo carro è una caratteristica ed ampia costruzione a due piani a scacchi bianchi e neri che viene spostata sul campo a mezzo di trattore secondo la zona ove hanno inizio i lanci.

I concorrenti sono in numero imponente, il pubblico è ordinatamente sistemato in ampio cerchio attorno alla pista di lancio, tre coppie di cronometristi disbrigano con rapidità ed esattezza le operazioni dei veri decolli, i parenti affluiscono con ordine ai posti loro assegnati senza intralciare minimamente il regolare andamento della competizione che si svolge spedita e veramente con stile inglese e molto sportivamente.

Le condizioni atmosferiche sono ideali, qualche nube, temperatura mite, vento moderato, termiche non certo a portata... di mano.

La classe dei nostri avversari è certamente di primo ordine: decolli perfetti, salite in candela, rapide rimesse e buone planate. Tutti i modelli presentati dimostrano di essere perfettamente a punto. Ho però l'impressione che alcuni concorrenti inglesi che montano motori americani ad accensione elettrica non abbiano eliche adatte per questo genere di gare, fassi troppo piccoli che fanno imballare i motori, ma che non rendono.

I nostri primi lanci sono abbastanza buoni ad eccezione della sfortunata prova di Conte il cui modello col motore « Super-Elia » si

sfascia in decollo per un'improvvisa, violenta raffica di vento che lo investe lateralmente facendolo precipitare a pieno motore a quattro metri di quota.

Castellani compie un volo molto inferiore alle reali possibilità del modello su cui è montato il « Supertigre » da 5,6 c.c. e dei due modellini che Clerici aveva portato più che altro come riserva: gli « M. 23 » di Raggi con motorini « MOVO D-2 », uno compie un bel volo di quattro minuti di planata con venti secondi di motore, l'altro plana per due minuti con 130 di motore.

### L'ora di Gnesi

E' giunto finalmente per noi il momento tanto atteso: è il turno di Gnesi. Il motore viene rapidamente avviato, si impiegano alcuni minuti per la regolazione precisa della carburazione e compressione, si controlla ulteriormente l'esatta direzione del vento, Gnesi stacca il fermo dell'autoscatto e... via, abbandona a se stesso il modello che pare vibrare tutto d'impazienza per essere lasciato libero; il possente motore sembra non voglia dar requie alla struttura.

L'attenzione di tutti è ora rivolta all'« Italian Giant » come è stato battezzato dalla stampa locale il nostro modellone.

Dopo un rapido decollo il modello si impenna e con elevata velocità mantiene l'assetto di massima cabrata per tutti i 18" di durata del motore. La stabilità del modello durante la salita è sorprendente, ogni secondo che passa sono parecchi metri di altezza guadagnati e la nostra supremazia sugli avversari sta appunto nell'aver installato su un modello appropriato un motore di grande potenza e nell'aver saputo sfruttare in pieno questa grande potenza. La planata è un capolavoro. Il motore si è arrestato gradatamente grazie alla speciale valvola di arresto ed il modello si rimette dolcemente dall'assetto iniziale e sembra si diverta dondolandosi tranquillamente nello spazio per costringere un migliaio di spettatori a stare col naso all'insù per più di otto minuti fin quando il modello non scompare dietro un lontano filare di alberi.

Altri lanci si susseguono, ma l'altoparlante annuncia a più riprese che il rapporto raggiunto dal nostro connazionale è il migliore della giornata e che non è stato superato. La classifica diramata subito dopo la gara conferma che la nostra vittoria è stata piena, assoluta e ben meritata.

Il secondo classificato è l'inglese Houghton che presenta un riuscitissimo modellino su cui è installato un noto motore italiano il « MOVO D-2 ». La nostra soddisfazione è quindi completa perchè l'industria motoristica italiana si è degnamente imposta in campo internazionale.

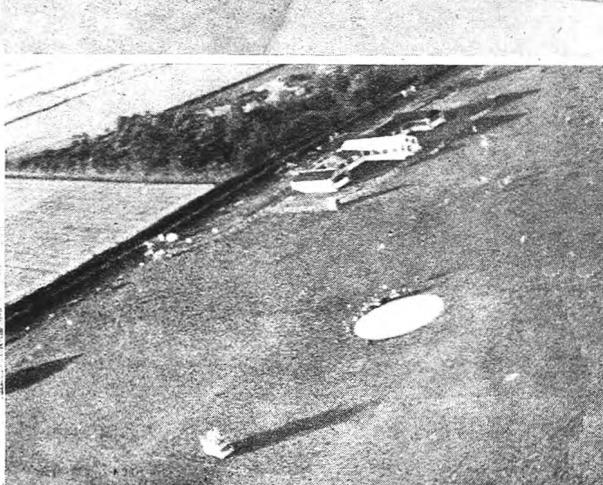
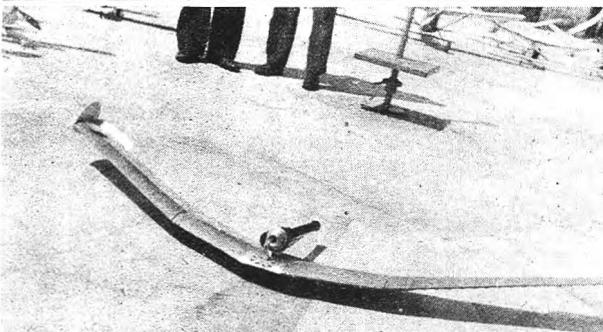
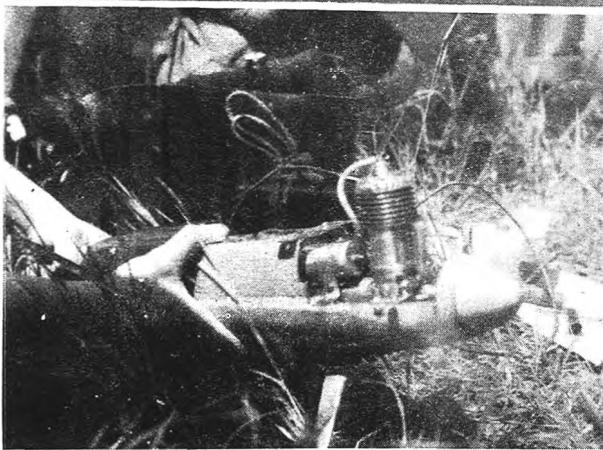
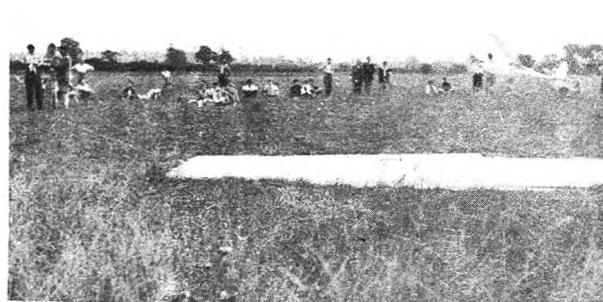
Con questa interessante gara di motomodelli ha termine la prima giornata di gare che vengono riprese domenica, 3 Agosto, con la competizione riservata ai modelli sperimentali.

### Risorse degli italiani

Abbiamo già accennato come noi si abbia tentato di supplire alla mancanza di detti modelli in alcune speciali categorie (Canari, traino veleggiatori, ecc.) con l'adattamento dei modelli esistenti; il lavoro eseguito non ha dato alcun risultato positivo ed abbiamo saputo viceversa imporsi in modo clamoroso nella categoria U-Control dove l'ormai famoso modello di Tacchella, che era stato iscritto sotto il nome di Gnesi, ha realmente sbalordito per l'alta velocità raggiunta e per la regolarità e stabilità del volo.

Ancora su questo modello era installato il nuovo motore ad autoaccensione della Movo, il « D-10 », e queste due importanti prove dopo i successi realizzati in Italia hanno definitivamente collaudato questo nuovo prodotto della nostra industria aeromotoristica.

Non si creda però che anche durante queste prove tutto sia stato semplice e non si abbia dovuto superare alcune notevoli difficoltà. Le piste in cemento, esistenti sul campo sono di piccolo diametro; esse infatti servono per il decollo dei normali modelli e per le esibizioni dei piccoli modelli di automobili che compiono i loro veloci passaggi agganciate ad un cavo che può rotare attor-



Dall'alto in basso: Il decollo del "Pinnuto" (foto Clerici). - L'idromodello di Castellani in decollo (foto Clerici). - Prova del motore telecomandato di Tacchella (foto Adrian). - Il senzacoda a reazione di Mac Bean, vincitore del concorso di eleganza (si noti sulla pista il pilone con l'attacco ed il cavo per le competizioni automobilistiche) (foto Clerici). - Visione panoramica, a gare ultimate, del campo di Eaton Bray (foto Clerici).

no ad un pilone posto al centro della pista. Il modello di Tacchella ha sempre volato in Italia con cavo minimo di 20 metri, il raggio della pista esistente era solo di 10 metri. Ci siamo subito resi conto che in simili condizioni non era neppure concepibile di tentare il volo del piccolo bolide perché il pilota avrebbe dovuto ruotare su se stesso con frequenza così elevata da non poter mantenere il controllo su se stesso.

In un primo tempo è stato deciso di lasciare i cavi di 10 metri e di costruire un pilone centrale munito di appositi rinvii che permettesero il comando del modello a distanza.

Si è lavorato per tutta settimana per realizzare con i pochissimi mezzi a disposizione il dispositivo desiderato, e siamo riusciti allo scopo grazie all'abilità ed al lavoro del bravo e paziente Benedetti. In ultimo abbiamo però deciso di tentare ugualmente il volo con cavo di venti metri senza sfruttare il pilone. Tutta la difficoltà stava nel decollo. Infatti il pilota si sarebbe trovato sul prato, una decina di metri esterno alla pista e per il decollo il modello avrebbe potuto rullare solo lungo il diametro della pista stessa.

Per primi abbiamo fatto partire i modelli di Castellani ed il decollo di entrambi è riuscito bene; di questi due modelli quello di costruzione Gol, munito del nuovo «Supertigre» con valvola rotativa, si è dimostrato velocissimo, ma molto instabile, tanto che in un passaggio raso terra, nel tentativo di ripresa, la fatalità ha voluto che urtasse proprio il ciglio della pista sfasciandosi completamente.

Dopo una buona prova di un bel modello francese che vola pianino con soli dieci metri di cavo è giunta la volta di Gnesi a cui è stato affidato il modello di Tacchella.

## Spettacolo inusitato

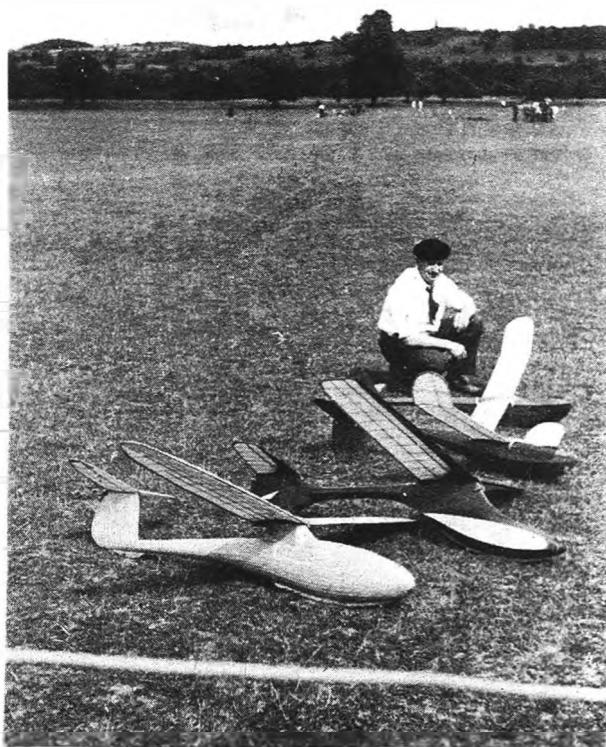
Il decollo di questo modello ove l'elica ha un passo fortissimo è sempre piuttosto lungo e dubitavamo di poter riuscire nelle prove perché se le ruote non si fossero staccate al momento opportuno era inevitabile la capottata sul prato col motore in pieno.

In effetti però l'abile Conte che pilotava il modello ha operato magistralmente ed ha strappato il modello proprio sul limite della pista, tenendo poi il modello in perfetta linea di volo per più di 20 giri.

Lo spettacolo — inusitato per i nostri ospiti — è stato entusiasmante anche perché il modello, a cui avevamo fatto sganciare il carrello, oltre che per la velocità anche per la maggiore sicurezza di atterraggio, ha mantenuto per tutta la durata del volo un ritmo di marcia elevatissimo, accompagnato dal sibilo del motore che durante tutta la gara non ha perso neppure un colpo. Sono stati registrati i 150 Km-h.

Anche per gli U' Control abbiamo ottenuto il massimo successo e gli applausi, di tutti i

Veleggiatori Cecoslovacchi  
a Frauenfeld.



## Gli strepitosi successi aeromodellistici in campo internazionale

ci hanno sorpresi con la copertina e il sommario del N. 10 già stampati. Per non far perdere la palpitante attualità agli scrupolosi e brillanti servizi dei nostri inviati in Svizzera e in Inghilterra siamo costretti a rimandare al prossimo numero due tavole del modello del treno elettrico Breda e ai prossimi numeri i seguenti articoli e servizi: "Star" modello di stella classe internazionale - Un modello italiano U. Control - Come pilotare un U. Control - Un articolo sui modelli di treni - Un eccezionale servizio fotografico sull'ultima gara naz. aeromodelli dell'U. R. S. S. - Il primo campionato inglese di Racing Cars con esclusivo servizio fotografico - "E. C. 4729" un modello telecontrollato di Cattaneo di Milano - I modelli di Tacchella, di Conte e di Goi trionfatori a Eaton Bray.

numerosi presenti confermano l'interesse in essi suscitato. Peccato che questi applausi non siano giunti a chi più se li meritava, al bravo progettista e costruttore del modello rimasto in Italia.

Nelle altre categorie di modelli speciali, l'inglese Mac Bean ed il francese Morisset sono i vincitori; il primo con un piccolo modello tutt'ala con motore ad autoaccensione «Miles» di 1,3 c.c., il secondo con un bel volo del proprio Canard e con una riuscitissima prova di traino di veleggiatore.

Nel punteggio totale, per l'assegnazione della «Coppa Aeromodeller» Gnesi che era in testa con il massimo punteggio dopo la prima giornata seguito dall'inglese Houghtone dal belga Lippens, alla fine della seconda giornata era stato leggermente superato dal francese Morisset che ha saputo totalizzare un maggior numero di punti nei modelli sperimentali.

Si arriva così all'ultimo atto di questa laboriosa settimana aeromodellistica in una atmosfera di grande tensione sportiva. Ormai i valori e le posizioni dei nostri avversari sono note così come note sono le nostre capacità.

## Occasioni perdute

Si è giunti al momento — invero inaspettato — in cui la possibilità di portare in patria la grande Coppa non è più un sogno ipotetico né una speranza da visionari. Ci mancava ancora due prove — i veleggiatori ed una nuova gara di motomodelli. Nella prima categoria purtroppo siamo molto handicappati perché possiamo contare solamente su un solo veleggiatore vero e proprio, iscritto a nome Gnesi, mentre gli altri modelli sono tutti adattamenti dell'ultima ora (ho pensato nostalgicamente a tutti i meravigliosi veleggiatori lasciati in Italia). Nei motomodelli, viceversa, ritenevamo che le nostre possibilità fossero maggiori dopo l'eccellente prova fornita dall'«Italia» Giant.

L'unico concorrente temibile era ora Morisset, dato che sia Houghton che Lippens erano staccati di molto nel punteggio finale.

La prova dei veleggiatori eseguita con vento fortissimo non cambia sostanzialmente nulla. Vince da gran signore il francese Fillon, campione di Eaton Bray 1946, con un volo spettacolare di 17 minuti. Morisset e Gnesi più o meno si equivalgono e le loro rispettive posizioni non mutano, ciò che deciderà sarà il volo dei motomodelli, per i quali è altissimo il punteggio.

La Giuria stabilisce che sarà effettuato un unico volo, che i lanci si chiuderanno alle 18 e che il tempo massimo consentito per la messa in moto del motore è di soli tre minuti.

Il vento è ancora molto forte e decidiamo di attendere nella speranza che l'atmosfera si plachi; anche Morisset segue la stessa tattica e riteniamo prudente aspettare che egli lanci prima di noi. Solo la mala sorte avrebbe potuto riservarci sgradevoli sorprese perché il modello francese pur essendo ottimo sotto tutti gli aspetti era di caratteristiche di molto inferiori al nostro.

## Jella finale

Assisto nel frattempo a spettacolari scassature dovute sia al forte vento che alla fragilità delle strutture, specialmente nei modelli belgi.

In queste gare i belgi si sono dimostrati maestri di leggerezza e massacratori di modelli. Ho visto l'ala di Lippens spezzarsi in due subito dopo l'attacco del montantino in refe mentre il modello saliva in candela sotto la rabbiosa trazione di un «Super-Cyclo» ho assistito alla fine raccapricciante della «Stella del Nord» di Castellani che dopo evoluzioni compiute a bassa quota è precipitato a pieno motore producendo un vuoto istantaneo, tra la folla esterefatta.

Alle 17,20' Morisset lancia, la nostra tensione è tutta rivolta al modello rosso e nero del francese ed il suo volo termina dopo 75''.

Riteniamo di poter fare molto di più e ci accingiamo per il nostro decollo.

Vorrei lasciare ad altri la descrizione di quanto sta per accadere, poiché, fra tutte le possibilità, nessuno avrebbe neppure lontanamente immaginato che noi non avremmo potuto lanciare.

Infatti per il più diabolico gioco del destino il motore non parte subito e, sia per l'emozione del momento — avevamo addosso gli sguardi di tutti — che per il nervosismo, che nei più calmi accresce la calma, nessuno di noi intuiva al momento che il motore è ingolfato e che basterebbe una leggera soffiatura negli scarichi per provocare i primi scoppi. Nessuno fiata, il cronometrista impassibile ci dice che manca ancora un minuto, trenta secondi, il motore non parte, dieci secondi... il termine è scaduto, il volo non può venire effettuato.

Si perde così la possibilità della nostra più bella vittoria perché naturalmente col volo eseguito subito dopo, volo fuori gara approvato dalla Giuria per poter far vedere sullo sfondo del cielo il vincitore della domenica precedente, il modello effettua un'altra prova magnifica, con planata di oltre sette minuti, ma è un volo che non soddisfa altro che gli spettatori e gli avversari perché noi rimaniamo molto mortificati e delusi.

Gustavo Clerici

## Le classifiche ufficiali di Eaton Bray

Per brevità diamo soltanto i primi classificati:

*Concorso di eleganza:*

Rubber Class, Tourmadre, France — Flyng Scale, Pridmore, G. B. — Materplanes, Bexley, G. B. — Power, MacBean, G. B. — Prix d'Elegance, MacBean, G. B.

*Elastico libero*

1. Conte F., Italia — 2. Taylor S. A., G. B. — 3. Bernard B., G. B. — 4. Fuller G., G. B. — 5. Peck N. C., G. B. — 6. Clark A. N. E. B. — 7. Porry R., G. B. — 8. Brown P., G. B. — 9. Marcus N. G., G. B. — 10. Taylor A. T., G. B. — 22. Castellani, Italia — 40. Conte, Italia. (su 51 concorrenti).

*Formula Wakefield*

1. Salt G. E., G. B. — 2. Berrett C. G., G. B. — 3. Redley F., G. B. — 4. Peck N. C., G. B. — 5. Watson R., G. B. — 6. Clark A. N. E. B. — 7. Hinks R. A., G. B. — 8. Petiot A., France — 9. Severin Jr., Belgium — 10. Balasse E., Belgium. — 33. Castellani, Italy. (su 35 concorrenti).

*Idromodelli*

1. Marcus N. G., G. B. — 2. Eastwold D., G. B. — 3. Hall J. G., G. B. — 4. Lucas I. C., G. B. — 5. Bernard B., G. B. — 6. Watson R., G. B. — 7. Chandler B., G. B. — 8. Castellani, Italy — 9. Boxall F., G. B. — 10. Aubertin R., Monaco. (su 12 concorrenti).

*Motomodelli formula libera*

1. Gnesi P., Italy — 2. Houghton C., G. B. — 3. Lippens, Belgium — 4. Gunter, G. B. — 5. Maeght F., France — 7. Klein, id. — 8. DAVIS V., G. B. — Morisset J., France — 10. Parker A., G. B. — 15. Clerici, Italy — 27. Clerici, id. — 45. Castellani, id. (su 52 concorrenti).

*Punteggio per nazioni Trofeo "Aeromodeller"*

1. Morisset J., Francia, p. 41; 2. Sismans E., Belgio, p. 31; 3. Gnesi Piero, Italia, p. 27; 4. Maeght P., Francia, p. 25; 5. Maraget J., Francia, p. 19; 6. Hekking G., Olanda, p. 19; 7. Houghton C., G. B., p. 18; 8. Smaghe, Francia, p. 18 (seguono altri 62 nomi).

*Veleggiatori formula libera*

Su 60 concorrenti, Gnesi si piazza 32.º e 36.º.

*Veleggiatori formula F.A.I.*

Su 69 concorrenti Gnesi si piazza 6.º.

*Motomodelli formula F.A.I.*

Su 69 concorrenti Gnesi, lanciando un modello di Clerici, si piazza 21.º.

# GLI ITALIANI A FRAUENFELD

La rappresentativa italiana, scelta dopo le eliminatorie di Livorno, passava alle 0.20 di venerdì 20 giugno la frontiera Italo-Svizzera.

Alle 8.20 circa la squadra giungeva a Frauenfeld. Era la prima squadra a giungere; per cui, dopo aver atteso un po' alla stazione, si telefonava a Zurigo all'Aero Club chiedendo informazioni. Questa l'unica pena, che, però, veniva ben presto dimenticata dinanzi alla testimonianza di una cortesia e di una accurata e così ben predisposta organizzazione, che ci lasciarono ammirati, e pieni di gratitudine verso l'ottimo sig. Weizer ed i suoi collaboratori, che con tanto entusiasmo e passione si erano sobbarcati il gravoso compito.

Recatasi alla Kartine Kaserne, dove tutto era stato predisposto per ospitare le diverse squadre, la nostra rappresentativa prendeva possesso della sua ariosa e ben pulita camerata.

Verso le 17 la squadra italiana recava sul campo per provare e mettere a punto i modelli per la gara del mattino seguente.

Sùbito, sin dalle prime prove, i modelli italiani mostravano tutti di essere bene a punto e lasciavano sperare per l'indomani.

La mattina seguente alle 7 si iniziavano, giù nei saloni della Kaserne, nei quali si serviva la colazione ai convenuti, le operazioni di verifica e di punzonamento dei modelli, operazioni fatte con cura ed attenzione sufficienti, data la confusione solita in questi casi.

Alle 9.30 circa s'iniziavano sul campo le gare per motomodelli. Sùbito si palesò la meravigliosa organizzazione predisposta. Sui limiti del campo vi erano gli stands con i cartelli su cui spiccavano i nomi delle rispettive nazioni a cui erano destinati; nel mezzo del campo il tavolo della giuria con impianto radio amplificatore; accanto un altro tavolo su cui era collocata una stazione radio trasmittente ad onde ultra corte collegata con altre situate sulle colline e sui monti circostanti ove squadre di Boy-scouts costituivano posti di osservazione e di recupero dei modelli a mezzo anche di motociclette, altre squadre dei sulodati e organizzatissimi giovinetti erano situate ai limiti del campo a disposizione per il recupero dei modelli. Inutile dire che la nostra apprensione per le tracce che mani poco esperte avrebbero potuto lasciare sui modelli recuperati venivano fugate dalla perizia e dalla cura con cui i modelli venivano tenuti e riportati dai giovani motociclisti.

Un'ottima pista spiccava quasi nel mezzo del campo, spostata verso il lato da cui veniva il vento e formata da un fitto steccato di legno avvolgibile tipo persiana e sistemata ad una trentina di cm. da terra su una ossatura in tubo di dural, anch'essa scomponibile e facilmente trasportabile; ad uno dei quattro angoli si trovava anche un'altissima manica a vento. Ci auguriamo che presto anche la FANI possa disporre di una pista del genere mostratasi veramente pratica e pienamente rispondente allo scopo. I lanci si iniziavano regolarmente con un sistema di cartellini simile al nostro. Il cielo era alquanto coperto; al mattino compariva anche di un po' di vento, che ci destò qualche apprensione, ma che ben presto doveva delinare in limiti perfettamente tollerabili. Termiche completamente assenti, tranne un po' di arietta ai limiti del campo

e che doveva aiutare il vincitore nel famoso volo del falco.

I modelli italiani iniziavano ben presto i voli. Inizia De Micheli col suo rosso modello dalle ottime doti, ma purtroppo tradito dal motore non ancora bene a punto e che in aria rattava notevolmente; poi Pecorari ci farà assistere ad un bellissimo lancio del suo modello che sale magnificamente e comincia a far notare al pubblico spettacolari doti di salita, doti per cui eccellevano i modelli italiani. Poi lancia Gnesi il suo modellone, col Movo 10, ma, dato che per uno sfortunato accidente il modello è costretto a volare con un'ala di riserva non perfettamente a punto, il modello non riesce a sfruttare le sue magnifiche doti di salita. Difatti, dopo un tratto rettilineo, entra in virate sempre più strette, finché il motore non piantava. Così questa volta il modello cannone su cui riposavano non poche delle nostre speranze, non riusciva ad imporsi; ma certo non sarà sempre così, e il giorno che la imboccherà!... Infine lanciavano il piccolo LANA M 6, impressionante per le sue doti di salita, ma sfortunatamente non ancora a punto in piazzata. Poi era la volta dell'M 5, che si faceva notare per la sua caratteristica linea, nonché per le sue ottime doti di volo. I modelli italiani, dando prova di regolarità e preparazione non comuni, ripetevano pressappoco gli stessi voli nei tre lanci, migliorando solo un poco nel terzo e terminando per tempo la gara, si da avere tutto il tempo di allontanarsi verso i limiti del campo ed effettuare diversi voli liberi mentre intorno alla pedana ci si cominciava ad accapigliare un po' come in genere succede sempre sul termine di gara. Degli altri motomodelli presenti sul campo, oltre al caratteristico modello di Maeght, si notavano un paio di modelli inglesi dotati di motori ad accensione elettrica di 7 cmc. il cui ritmo a terra era veramente impressionante, ma che per aria rendevano molto meno delle loro possibilità. Ah!, le eliche! Quando ci si decideva ad accorgersi della importanza essenziale che ha, appunto, la buona scelta di un'elica, scelta che si farà non certo facendosi ingannare dal ritmo che prenderà a terra il motore; ovvero nel funzionamento a punto fisso!

## I modelli belgi

Ora mi trovo al punto più difficile del mio compito: descrivere i modelli belgi, ovvero i modelli vincitori per ben due volte, sia nella gara ufficiale che nella simpaticissima sportiva sfida di lunedì sera. dico sera, perché appunto di sera si trattava, con tanto di luna, lampade tascabili e fiammiferi, specie sul finire dei lanci. Costruttivamente non dicevano nulla, questi modelli semplici, e, anzi, se i nostri amici belgi me lo permetteranno, dato che in questione di bellezza si sta in un campo puramente soggettivo, dirò che erano brutti! Si tratta di modelli che non hanno impressionato per le doti di volo, ma per particolarità costruttive oltre che per la loro leggerezza. Anche il sistema di classifica a rapporto ha contribuito, credo, alla vittoria.

Con ciò non voglio menomamente infirmare i meriti due volte confermati, ma vorrei far presente ai costruttori italiani di inan-

Il motomodello di De Micheli.



tenersi un po' più vicini al limite minimo di 15 gr/dm di carico, limite a cui credo ben pochi dei nostri modelli si accostano; e ciò per evitare sorprese sgradevoli come questa, ovvero di essere relegati nell'ordine per ben due volte senza rendersene nemmeno conto, senz'aver visto alcun volo entusiasmante o bello, che dir si voglia, senza aver riconosciuto alcun modello pericoloso. Credo forse che mi sono fatto un po' trasciattare dal calore della questione, che mi sta abbastanza a cuore, ma preferisco dire chiaramente e lealmente il mio pensiero, sicuro della sportiva comprensione degli amici belgi, a cui non dispiacerebbe sentirsi chiaramente. Non mi dispiacerebbe sentire anche la loro parola.

Certo che i voli più belli, le salite che hanno destato lo stupore e l'ammirazione di tutti i presenti, sono frutto del lavoro degli italiani, specie quando la sera, liberi da preoccupazioni dovute alla responsabilità di squadra, si sono potuti spingere un po' più con i modelli. Sono certo che tutti i presenti lo avranno notato.

Circa i motori, nulla di nuovo e di notevole: dopo i nostri, che gustamente credo i migliori in campo, mi hanno favorevolmente impressionato per le doti di potenza e leggerezza i Micron 5 francesi, che credo particolarmente adatti per gara; motori ad accensione elettrica presenti, se non erro, solo i due inglesi, di cui ho già detto.

Non è certo errato dire che i motomodelli italiani si siano imposti ben più di quanto dice la fredda classifica: le loro caratteristiche di robustezza, di organicità di concezione, nonché costruttiva, la loro praticità, nonché le magnifiche doti di salita, si sono senz'altro imposti come lo dimostrano le attenzioni, le fotografie, le misurazioni, le domande, gli schizzi dei particolari di cui sono stati unico e continuo oggetto.

Domènica mattina s'inizia alle 9.30 la gara per i veleggiatori. Si comincia col controllo dei cavi, mentre tutt'intorno i modelli assaggiavano l'aria con voletti di prova con poco cavo e con innumerevoli planate; il tempo è incerto, ma lascia sperare anche la possibilità di qualche schiarita; ma fallacemente, come ben dovremo sperimentare. Ad ogni modo, nessuno si decide ad iniziare i lanci; finalmente si vede un modello, non si sa bene se il primo a lanciare in gara o più probabilmente in volo di prova, spiralarlo in termica e, dopo aver girato intorno al campo, allontanarsi col vento. In ogni modo il ghiaccio è rotto e s'iniziano con ritmo serrato i lanci di gara. I lanci vengono fatti in serie dai modellisti delle singole squadre, e gli italiani sono tra i primi a trainare il primo a lan-

ciare è Cattaneo che, col suo ottimo modello, realizza il buon tempo di 7 minuti e mezzo circa. In cui il modello mette chiaramente in luce le sue doti di sagace fiutatore di termiche o, meglio, di ariette sapientemente ricercate qua e là con un virare ora più ampio, ora stretto di falco. Questo, insieme a quello della vittoria, è forse il volo più bello e più emozionante. Gli altri nostri modelli partono, ma compiono dei voli normali di 2 o 3 minuti; anzi qualcheuno dei nostri modelli ci desta delle apprensioni per mostrarsi stranamente instabile in salita; sarà forse per la cattiva scelta del gancio o per l'incerta direzione del vento, ma, in ogni modo, con sapienti tocchi, detti difetti vengono molto ridotti nel secondo lancio e scompaiono nel terzo. Qualche modello si danneggia, ma, subito, con ammirabile solidarietà di squadra, si è in parecchi al lavoro intorno ai modelli che verranno messi ben per tempo in ordine e che compiranno regolarmente tutti i lanci. In quest'opera di alacre riparazione primeggiano e ancor più eccelle l'ottimo Nustrini.

## Macera incerottato

Dato il gran numero dei concorrenti, i primi lanci si protraggono sino alle 12: noi, vicini ai nostri modelli da riparare, non possiamo seguire un volo fuori del normale. E' durante tale lavoro che Macera rimase vittima di un incidente per cui fu un po' come l'uomo del giorno per tutto il resto della gara. Mentre sta curvo al lavoro gli giungono alle orecchie grida in diverse e strane lingue, per cui solleva la testa giusto in tempo per vedersi girare sopra minaccioso, in stretta vite, un gran veleggiatore svizzero di circa 2.400, di peso notevole, costruito col più duri legni alpini, e deciso fermamente a scassare tutti i nostri modelli. Macera tenta di agguantarlo, ma non ci riesce perfettamente e, colpito alla fronte, cade a terra semisvenuto e con una larga ferita lacero contusa. Sarà costretto ad andare in giro per tutto il resto della gara con vistosi e bellissimi cerotti.

Così, mentre hanno termine i primi lanci giunge l'ora di pranzo, servito sul campo nei cestini. Si riprende poi la gara con i secondi lanci, mentre il tempo comincia a farsi minaccioso. Vengono trainati i nostri modelli, ma realizzano tempi normali; solo Bargelli, col suo secondo modello, allontanatosi col vento e portato sotto una specie di fronte temporalesco, vola per oltre 14 minuti. I lanci cominciano ad essere affrettati, mentre raffiche di vento annunciano l'imminente pioggia che ci coglie mentre stiamo provvedendo al recupero di un nostro

veleggiatore finito su un albero. Fortunatamente, le raffiche di vento lo fanno precipitare giù, sebbene in malo modo, e noi, con i pietosi resti, ci precipitiamo in una baracca sufficientemente lontana, al lato del campo, dove la pioggia ci costringe a rimanere per ben due ore.

Qui apprendiamo del volo di 23 minuti di un modello danese e di 15 di un modello inglese.

Poco dopo, approfittando di una tregua o, meglio, di una diminuzione della pioggia, i nostri modelli, a cui mancava ancora il secondo lancio, vengono eroicamente trainati sotto la pioggia scrosciante. Nonostante che si trattasse proprio dei modelli riparati, e quindi non verniciati, assistiamo a dei voli magnifici a dispetto delle ali arricciate, di avvallamenti e pozzetti d'acqua adattissimi per un allevamento di pesciolini rossi.

L'indomani mattina il tempo si presentava un po' migliorato, ma sempre coperto, e noi, ammaestrati dai giorni precedenti, non speriamo in miglioramenti e quindi non ci attendiamo a cominciare i lanci. Tutti i nostri salgono questa volta magnificamente: i tempi totalizzati, però, sono normali. Il modello di Nustrini (ma non ricordo a nome di chi era iscritto: mi sembra di Gnesi) è il primo a fare un volo extra, per cui, dopo aver un po' girato intorno al campo, comincia ad allontanarsi, con noi alle calcagna, in una discreta maratona, preludio ad una maggiore che ci attendeva in seguito. Il modello cade in un fitto boschetto, e le nostre fatiche e quelle di un motociclista con relativo aiutante, rimangono vane. Infine, essendo quasi le undici, ora fissata per il termine dei lanci, prevedendo forse essere richiesto il nostro aiuto negli ultimi e sempre movimentati minuti di gara, ci decidiamo a porci sulla via del ritorno lasciando ancora Nustrini ad insistere nella vana ricerca. Eravamo appena usciti dal boschetto che vedemmo alti sotto le nubi diradate dal sole splendete due modelli che non tardammo a riconoscere per un modello italiano ed uno svizzero. Il nostro modello, però, era più basso e forse anche più grande e in ogni modo meglio visibile e le sue ampie spirale da perfetto solcatore dei cieli ci facevano ben sperare in un sapiente volo. Inutile dire il nostro entusiasmo, quando riconoscemmo e raggiungemmo Macera, lanciato all'inseguimento. Ciò ci confermava l'italianità del modello. Ediziamo allora una lunga estenuante corsa sotto il sole, mentre superbamente bello il modello spirava alto sotto le nuvole. Ogni aeromodellista sa cosa avviene in questi momenti. Si è stanchi e felici e si corre più in aria che per terra, e non conta il sudore, la stanchezza e i chilometri su chilometri in aspra corsa campestre non si avvertono! Basti dire che anche il motociclista, che vedemmo immancabilmente lanciato all'inseguimento, si stanca prima di noi sudatissimi ed affannati corridori Fortropo, anche questa nostra estenuante fatica fu vana. Vedemmo scomparire il modello dopo 55 minuti di volo. Scompari dietro un altro immane boschetto!

Stanchi morti, ci avviammo a piedi a Frauenfeld, dove giungemmo quando gli altri avevano già quasi terminato di pranzare, ma lieti di vedere confermata, come speravamo, la vittoria, almeno nella classifica individuale. Ancora una volta lo spirito e l'ottimo affiatamento di squadra, anche più di quanto non possano immaginare i lettori, avevano dato un'altra magnifica prova e portato ad un meritato successo.

Aldo La Rocca

# UNA QUESTIONE DI FORMA

*Era nostro intendimento di pubblicare una lettera aperta di un lettore, e di firmarla col nome e cognome dell'autore. Ad un certo momento l'autore ci prega di non firmare. Peccato. Se l'argomento non fosse importante e se non avesse già varcati gli stretti confini della redazione, e sopra tutto se da tale lettera non fossero derivati fatti e colloqui che non possiamo più ignorare, non ne avremmo fatto proprio niente. Del resto, tutti i nostri lettori avranno notato come noi evitiamo, per quanto possibile, le discussioni, le maldicenze, le "chiacchiere", insomma. Ciò per la nostra naturale repugnanza delle beghe e dei bisticci. E' per questo, dunque, che anche per questa storia della F.A.N.I., della Coppa Arno, del Concorso Nazionale e di Eaton Bray, cercheremo, non solo di essere brevi, ma di smussare gli angoli alla questione, questione nella quale siamo stati "tirati dentro" nostro malgrado.*

Cronaca. Il 20 agosto abbiamo ricevuto una lettera di un nostro lettore nella quale, tra l'altro, è detto: "Certe persone hanno fatto ogni loro possibile (sic) affinché non fossimo invitati nello andare in Inghilterra, ciò perché tornava oltremodo comodo che questi aiuti o finanziamenti che dir si voglia) finissero ad un Concorso Nazionale che doveva avvenire in Firenze..." (seguono apprezzamenti intorno alle persone, e li omettiamo ben volentieri). Più avanti lo stesso motivo viene ripreso con queste parole: "Valeva di più un concorso nazionale (quando era già stabilita la Coppa Arno e il concorso motomodelli), o un buon piazzamento a Eaton Bray? Se ci sono stati aiuti finanziari da parte di Enti (leggere Aero Club d'Italia) perché questi sono andati a finire all'organizzazione del Concorso Nazionale?". Eccetera.

Continua la cronaca. Il lettore autore della lettera ci pregava di fare oggetto della cosa uno dei nostri Spunti Quindici. Noi

Fra tanti vecchioni, ecco, a Frauenfeld, un giovanissimo, un boy inglese.



Da sinistra: Nustrini, La Rocca e Barthel a Frauenfeld

abbiamo pregato il lettore di scrivere una Lettera Aperta vera e propria, una lettera ancora più circostanziata, se fosse stato possibile. E' chiaro che, davanti a una simile accusa, noi non potevamo (e non possiamo) chiudere occhi e orecchie. Ripetiamo che detestiamo il pettegolezzo; ma conosciamo i nostri doveri nei riguardi dell'opinione pubblica, e in particolare di quella degli aeromodelлисти italiani, gli ideali e gli interessi dei quali sono i nostri interessi e i nostri ideali. Ma appunto perché rifuggiamo dal pettegolezzo e abbiamo una istintiva diffidenza per le facili accuse, dopo aver sollecitato il lettore a circostanziare, ci siamo recati all'Aero Club d'Italia.

Quel gentiluomo che è il Colonel Gandolfi, ci ha dichiarato: "L'ing. Zerbini ed io abbiamo fatto tutto il possibile per mandare una rappresentanza ufficiale in Inghilterra, ma ciò non è stato possibile. Noi eravamo disposti a intervenire con 100.000 lire, pur che gli aeromodelлисти italiani potessero partecipare ufficialmente alle gare Eaton Bray. Però, a parte le difficoltà dei passaporti, sia pure collettivi, anzi proprio perché collettivi i documenti sarebbero dovuti giungere a Roma da tutte le parti d'Italia e non c'era il tempo materiale per fare questo), a parte la questione dei passaporti, ci siamo trovati davanti a questo fatto: che la manifestazione di Eaton Bray si svolgeva all'insuori della F.A.I. e che noi, federati alla F.A.I., non potevamo mandare ufficialmente una nostra rappresentanza all'estero".

Alla nostra osservazione che l'opinione pubblica (trattando altri due lettori ci avevano manifestato le medesime idee verbalmente, in

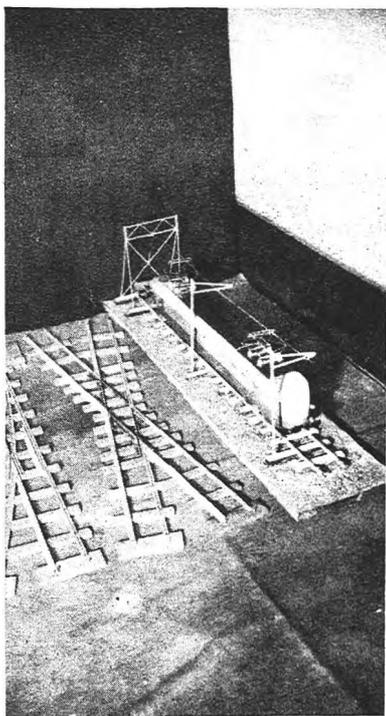
redazione) si meravigliava come l'Aero Club avesse elargito 100.000 lire per un concorso nazionale che non era tale, bensì una manifestazione che si abbinava alla Coppa Arno e al Concorso Motomodelli, il Col. Gandolfi ci diceva che in sovrappiù era stata accordata alla F.A.N.I., e quindi non al comitato per l'organizzazione delle due manifestazioni fiorentine, la quale F.A.N.I., essendo Ente Sportivo ufficialmente riconosciuto, aveva ricevuto e accettato l'incarico di organizzare e fare svolgere in Firenze (dove s'era già svolto nel 1943 l'ultimo Concorso Nazionale) una manifestazione aeromodellistica di una certa importanza che non si sarebbe potuta organizzare con quella somma esigua, col tempo limitato e la coincidenza di altre gare, in altro luogo meglio che a Firenze. A tale manifestazione si convenne di dare l'importanza di Concorso Nazionale.

Niente da dire, dunque, né sulla buona fede dell'Aero Club, né sulla buona volontà dell'Aero Club di Italia. Anzi, lode all'Aero Club di Italia, che cerca di aiutare in tutti i modi le iniziative sia dei gruppi locali, che della Federazione Aeromodellistica Nazionale Italiana. L'Aero Club d'Italia ha offerto nel 1946 alla manifestazione per la Coppa Modellismo 5000 lire, e parte dell'organizzazione sul campo; questo a onor del vero.

Ma continuiamo la cronaca. Stabilito dunque che i dirigenti l'Aero Club d'Italia avevano fatto bene e il meglio che avevano potuto, noi ci siamo lasciati sollecitare da un'idea che ci sembrava eccellente per molte ragioni, ma per una massimamente. L'idea era questa: proporre alla F.A.N.I. di essere la vera organizzazione del Concorso Nazionale e che la F.A.N.I., con l'intento di aumentare l'importanza delle manifestazioni nazionali di Firenze, invitasse tutte le ditte (Acropiccola, Moro, Aviomina, ecc.) e le riviste (Modellismo, L'Ala, Alata, ecc.) a istituire premi in trofei e in danaro e a concorrere alle spese dell'organizzazione sportiva. (Implicito che tutti avrebbero concorso alle spese, come tutti avrebbero beneficiato dell'organizzazione generale e del prestigio, e non soltanto morale, del Concorso Nazionale con le 100.000 lire messe a disposizione dall'A. C. d'I.). La ragione per cui l'idea specialmente ci sembrava eccellente era questa: realizzando ciò che proponeremo avremmo veramente stroncato qualsiasi apprezzamento, disinteressato o interessato che fosse, in quanto tutti i rappresentanti di determinati interessi editoriali o industriali o commerciali sarebbero stati partecipi dei benefici e degli oneri re-

(continua a pag. 227)

# Elettromotrice Breda "ALe79"



Dopo le molteplici soddisfazioni ottenute nel campo modellistico in genere, credo che l'apice sia raggiunto con la realizzazione di un complesso ferroviario.

E' molto difficile costruire un treno, sia per il progetto che per la realizzazione, anche se dotato di una sola vettura, poiché, per rendere il complesso funzionante, occorre anche una rete di binari ed un aereo, un banco di manovra, scambi, incroci ed accessori. Quindi il lavoro, se vogliamo, non si limita solo alla vettura, ma a tutto un piccolo centro ferroviario che verrà arricchito continuamente di impianti, di applicazioni, di nuovi tipi di locomotive, di vagoni, ecc.

Quale primo tipo di vettura da realizzare ho scelto questa elettromotrice, poiché, come linee esterne, in certo qual modo, è semplice, a differenza di una locomotiva (elettrica o a vapore) con tutti gli impianti ausiliari esterni.

Le sue caratteristiche tecniche sono ottime. La velocità è di circa 20 Km/h. e si potrebbe spingere anche oltre, ma bisogna tener conto delle forze centrifughe che si sviluppano in curva, poiché non risulta sempre semplice adattare i fattori (raggio di curvatura, massa e pendenza) per mantenere una velocità eccezionalmente elevata.

La posizione molto bassa del baricentro e il peso (Kg. 6.500) ben distribuito sono le basi essenziali per la stabilità, sia in rettilineo, che in curva.

Le tre tavole che rappresentano gli schemi di costruzione sono abbastanza chiare per intraprenderne la realizzazione (1).

La prima tavola rappresenta le tre viste in scala 1:3 ed è completata da altre due, di fianco e superiore, in scala 1:2. Queste ultime illustrano i principali particolari costruttivi tra cui il complesso di trasmissione del moto dal motore al gruppo di viti senza fine (sull'albero) e ruote elicoidali (sugli assi delle ruote) mediante uno snodo con giunti di cui la seconda tavola ne illustra i disegni al naturale. La parte centrale della elettromotrice è smontabile, per facilitare al costruttore il montaggio e lo smontaggio del motore e la verifica degli impianti elettrici.

La carrozzeria è costruita interamente in «monocoque» in quattro parti, e cioè: le prime due superiori (anteriore e posteriore), la centrale, e l'inferiore. Le parti

superiori e la parte inferiore sono divise dallo chassis, ricavato da una piastra di ferro da mm. 3 di spessore. Su questo sono montati una piastra ad «L», con un angolo di 110°, portante il motore; i carrelli sono girevoli mediante due supporti; la morsettiere e i quattro respingenti sono saldati nella parte inferiore dello chassis stesso. Inutile dilungarci sui vari sistemi di costruzione in monocoque; ogni buon modellista sarà capace di poterla realizzare.

Particolare interessante è la costruzione del complesso del carrello motore di cui sono riportati gli schemi nella 2ª tavola. Le «scatole» (8), ricavate da due blocchetti di «avional», sono forate trasversalmente con una punta da mm. 9 e imboccolate con otto bronzine (quattro per parte) delle quali una di esse, la S, è costruita in modo diverso dalle altre per permettere all'albero principale (diviso in tre parti per facilitazione di montaggio e smontaggio) di rimanere a costretto lavoro con gli assi delle ruote portanti gli ingranaggi imboccati con le viti senza fine. Il settore dell'albero, 14-b, di conseguenza, porta una «picciola» per la tenuta con la bronzina. E' naturale che queste vadano applicate sui fori delle scatole a tenuta, e cioè bloccate, per impedirne lo spostamento che, di conseguenza, porterebbe all'uscita delle viti senza fine, per lo sforzo dell'albero motore, dagli ingranaggi degli assi delle ruote. Le due scatole sono forate nella parte superiore per permettere una buona lubrificazione.

L'altro carrello è folle e differisce dal suddetto perché privo dell'albero motore e delle viti senza fine. Di conseguenza anche gli assi delle ruote sono lisci e privi degli ingranaggi di ricezione di trasmissione. Qualcuno dirà che è un inconveniente non aver fatto, su questo carrello, un rinvio per una trasmissione motrice. Rispondo che avrei dovuto, sullo chassis, montare un altro motore della stessa potenza, il che mi avrebbe portato ad una complicazione di costruzione alquanto sensibile, che non mi avrebbe soddisfatto alla prova pratica dell'elettromotrice. E' vero che avrei avuto una maggiore velocità e potenza, ma come avrei potuto, nei limiti della lunghezza dei binari, sfruttare questi due importanti fattori? Una piazza intera o una strada bella lunga si dovrebbe avere a disposizione!

Sempre nella 2ª (vedi n. 11) tavola sono riportati gli schemi dei circuiti elettrici del banco di manovra e della macchina.

Nella 3ª (pubblichiamo nel n. 11): nel primo schizzo lo schema della parte centrale del carrello, e cioè del supporto in cui una vite ed un cuscinetto reggispinta sono gli organi principali. Nel secondo schizzo sono chiaramente riportati gli schemi dei respingenti ammortizzati mediante una molla antagonista di acciaio al silicio. Nel terzo è riportata al naturale la piastra dei due carrelli con i relativi supporti delle balestre, che sono ricavate da un sottile foglio di lamiera di acciaio da mm. 0,15 tenute tra di loro mediante un brilloncino a vite che va dalla balestra più corta (situata nella parte inferiore del complesso) alla scatola (17) portante gli assi delle ruote. La maggiore delle balestre è arricchita all'estremità e tenuta, con le altre, sotto gioco mediante perni e «biscottini».

Gli schemi dei binari (scambio e incrocio) sono riportati sulla ultima parte della tavola.

Non voglio dilungarmi oltre con le solite raccomandazioni e spiegazioni di carattere costruttivo poiché i disegni, per chi intraprenderà la costruzione, credo siano sufficienti.

Se sarà di gradimento ai modellisti di questo campo, pubblicherò altri tipi di vetture e di impianti che ho già in via di realizzazione. Se qualche appassionato

volesse maggiori chiarimenti mi scriva pure.

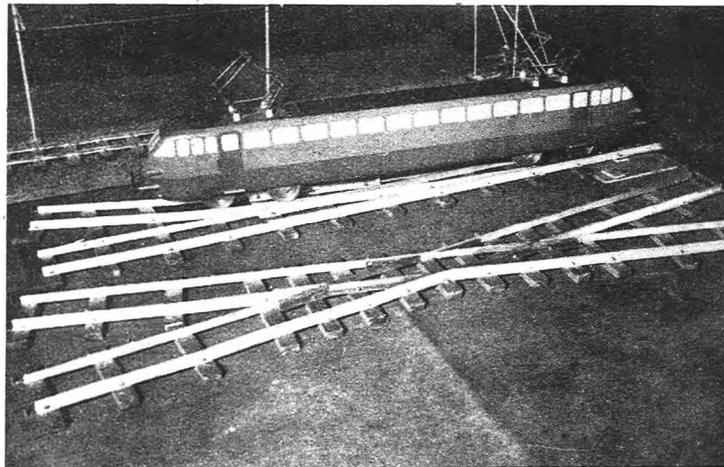
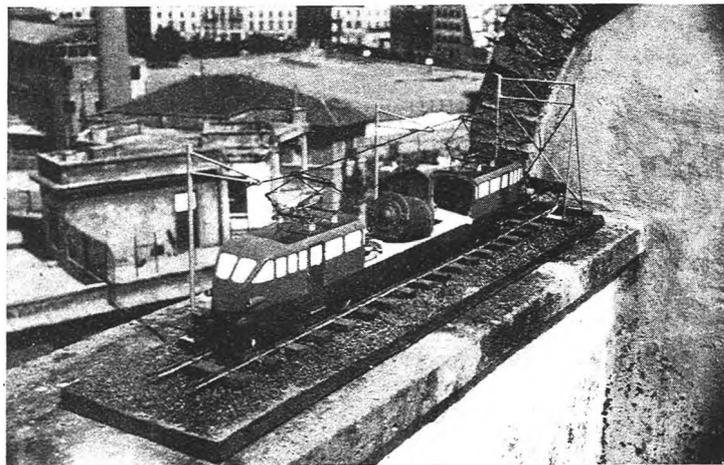
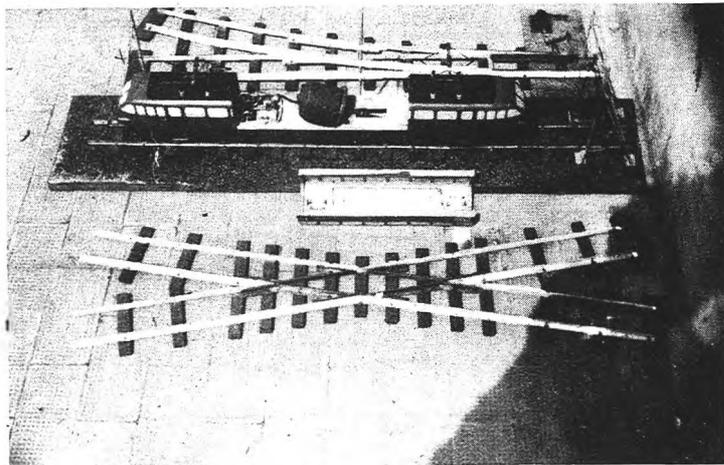
**Aldo Calza**

Roma - Via Scalo S. Lorenzo, 47

(1) Qualche particolare costruttivo è stato modificato nel disegno che riproduciamo. Le ruote, che nel modello erano di poco più grandi, sono state portate alla loro giusta proporzione. I giunti e le scatole delle viti senza fine sono stati anch'essi modificati.

(N.d.D.)

**Per mancanza di spazio, dedicato alle cronache di Eaton Bray, siamo costretti a pubblicare le tavole 2 e 3 nel N. 11.**







# "L'ALFA II"

Stando al disegno di questo modello, che appare chiaro in tutti i minimi particolari, ben poco ci sarebbe da dire per quanto concerne la sua costruzione. Ma soprattutto per la cronaca, è bene che sia fatta questa premessa:

L'ALFA II è una modifica del suo predecessore progettato e costruito nel lontano 45. Esso differisce dal primo nelle linee generali del complesso che si erano dimostrate particolarmente difficoltose nella costruzione a causa delle curve accentuate che lo componevano. Ora la costruzione di questo modello è notevolmente facile, tanto che lo consiglio anche a modellisti di primo pelo, pur che abbiano qualche nozione pratico-costruttiva.

I risultati ottenuti dall'ALFA II sono notevoli, se si pensa che con un motore di soli 4,5 cc. (SUPER-ELIA) si sono ottenuti a più riprese velocità sui 70 Km/H in curva e va notato che, dotato di un motore di maggior cilindrata, la sua velocità è di oltre 90 Km/H.

Nel complesso questo modello si presenta di facile montaggio, giacchè, avendo staccata la parte superiore da quella inferiore, esso può essere eseguito comodamente su di un piano di montaggio come se si trattasse di una normale fusoliera triangolare ad ordinate.

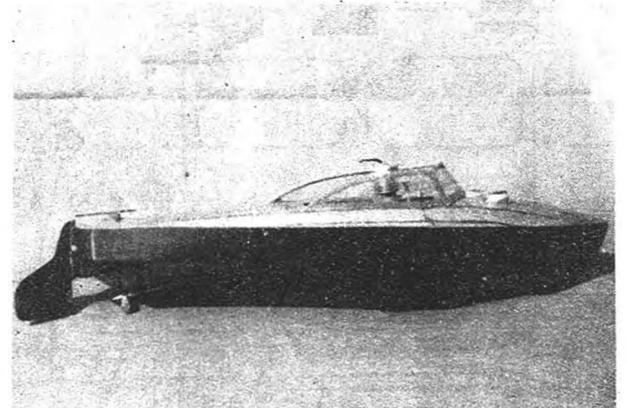
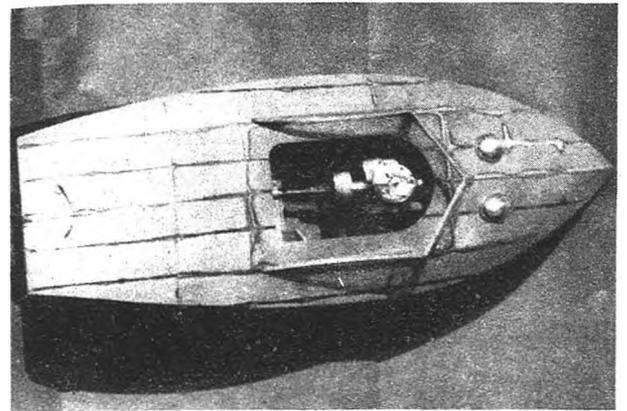
Il gruppo motopropulsore offre notevoli possibilità di arrangamenti, ma

è consigliabile l'originale, che si presenta di facile costruzione e di sicuro affidamento.

Per l'avviamento è di grande praticità il sistema con la bicicletta, usato molto dagli Americani. In questo caso basterà capovolgere una normale bicicletta e, fatta acquistare una discreta velocità alla ruota, basterà appoggiare il volano al copertone dimodochè, dato l'alto rapporto di giri, il motore partirà immediatamente.

Consiglio solo una perfetta rifinitura, prima con stucco alla nitro e poi con vernice cellulosa a finire. Non sarà male una buona calafatura interna eseguita con una colata di catrame liquefatto.

Franco Conte



Nelle due prime foto due viste dell'Alfa II; nella terza in basso l'Alfa II e il Cutter Italy nelle mani del costruttore Conte.

VOI NON CONOSCETE

## IL DIARIO dello STUDENTE ?

MANDATECI 125 LIRE E LO RICEVERETE RACCOMANDATO A DOMICILIO

### IL DIARIO DELLO STUDENTE è il più originale, divertente, utile e ricercato DIARIO SCOLASTICO

Nel **diario dello studente** troverete, oltre alle normali pagine bianche per gli orari delle lezioni e per i promemoria relativi alle materie su cui dovrete prepararvi e alle lezioni da fare a casa:

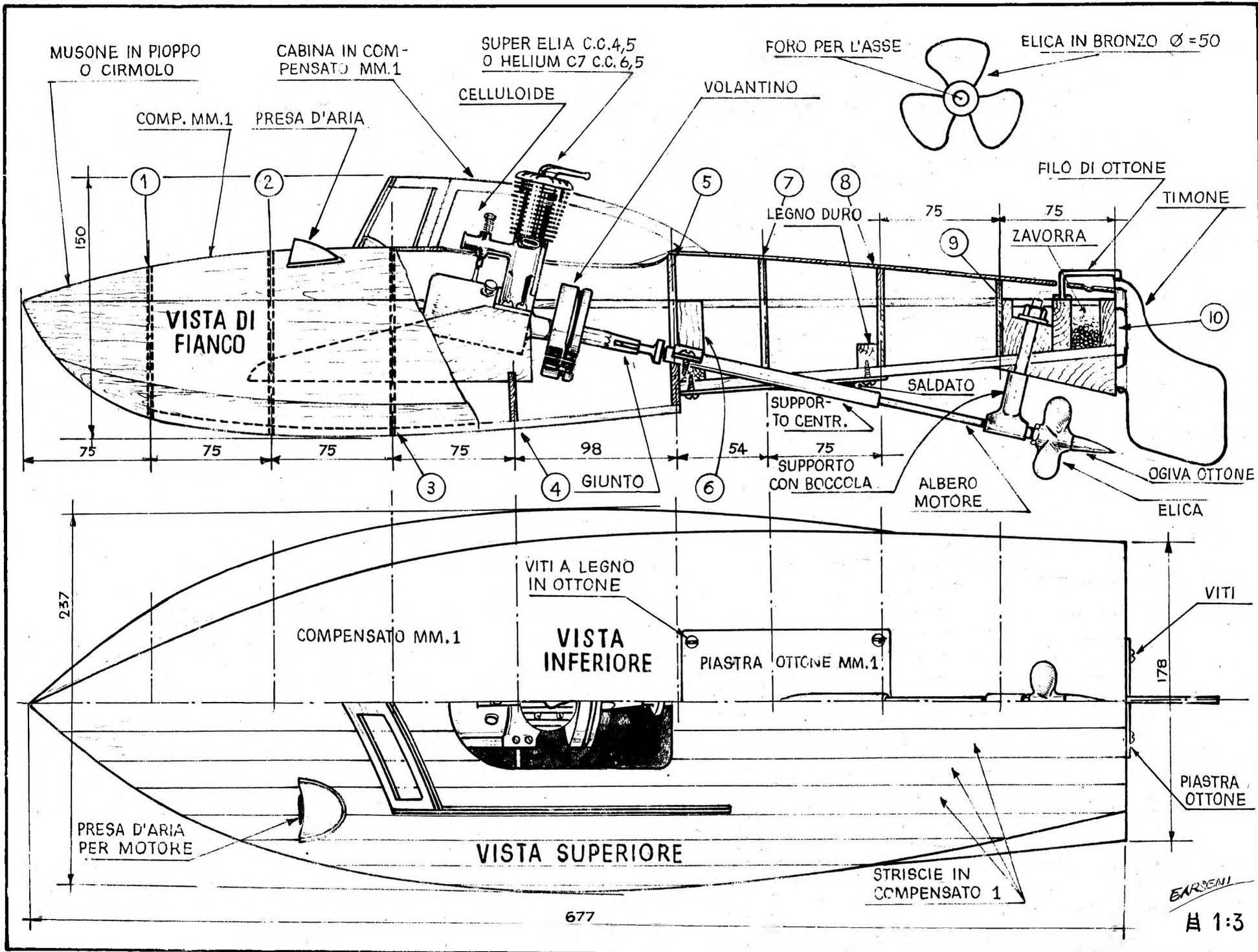
**36** spassose pagine scritte da Enzo Jemma e dai migliori umoristi - **31** disegni umoristici di A. e M. Guerri - **il** giuoco dello studente - **Un** prontuario delle giustificazioni - **La** galleria dei compagni di classe - **La** pinacoteca dei professori - **Consigli** utili per... cavarsela - **Cabala** delle interrogazioni (13 tabelle) - **Tabella** degli scrutini - **10** tabelle della Febbre scolastica - **Com'è** andata? ecc. ecc.

CHE VOLETE DI PIÙ PER 100 LIRE + 25 LIRE DI SPESE POSTALI?

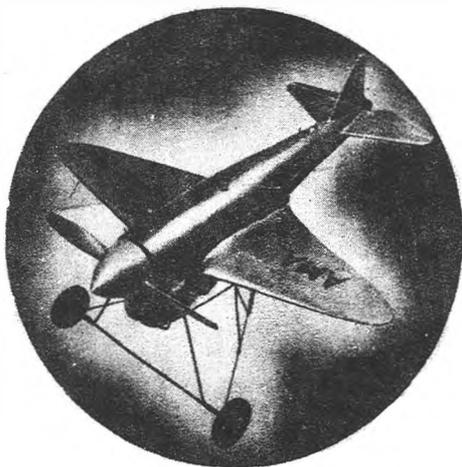
Inviare subito, prima che sia troppo tardi, vaglia postale o bancario alle

**EDIZIONI MODELLISMO - PIAZZA UNGHERIA, 1 - ROMA**

Non facciamo spedizioni contrassegno



EXTRA  
 1:3



# "SCORPIONE II" di J.S. Luck

Oggigiorno i pionieri di modelli per alta velocità si differenziano notevolmente nelle loro caratteristiche da quelli realizzati per valore, abbastanza soddisfacentemente, in competizioni ordinarie, per i quali si tenevano in poco conto le caratteristiche del gruppo-motopropulsore.

Ora i gruppi moto-propulsori devono essere compresi nei limiti più ristretti.

Un modello può essere progettato, con ottimi risultati, impiegando motori Hornet o McCoy; oppure Super Cyclone o super Champion. Gli ultimi due non sono della stessa classe dei primi, pur tuttavia tutti e quattro sono motori eccezionalmente buoni. Solo per quel che riguarda le caratteristiche alari, il modello progettato per un Hornet non sarebbe idoneo a sviluppare una sufficiente portanza, alla stessa velocità per la quale sarebbe indicato un Cyclone; come pure si dovrebbe sacrificare almeno il 5 per cento della superficie alare di un modello progettato per il Champion, se il gruppo motore fosse invece un McCoy - fermo mantenendo il peso massimo totale.

Lo scrittore e i suoi collaboratori, avvertendo la necessità di più intime correlazioni fra un modello e il suo particolare tipo di motore. Si assunsero il compito di progettare una serie di cinque modelli per alta velocità, i quali rientrassero nelle classi A, B, C, per quel che riguardava la cilindrata dei motori. Lo scamp fu progettato per qualsiasi motore di 19"; gli Scarab per tipi da 23" a 29"; lo Scalpell per i 30"; lo Scorpione per i tipi da 60"; e ultimamente lo Scimitar, un modello ancora allo stadio sperimentale per i Supercaldi AMA - classe VI.

Lo Scorpione fu scelto per consenso generale, poiché sembra che la maggioranza dei costruttori preferisca i motori più grandi.

Date uno sguardo al disegno e capirete che lo Scorpione è stato progettato, nel vero senso della parola, in base alle caratteristiche del famoso motore di Bill Atwood; ma ciò non esclude l'installazione di altro motore di uguale dimensione e rendimento.

Poche modifiche sono richieste prima di installare qualsiasi tipo da 60". E proprio come sarebbe impossibile costruire un orologio di precisione da schizzi a mano libera, così anche sarebbe vanamente da aspettarsi che il disegno per un ultramoderno modello controllato possa essere steso

senza qualche nozione di meccanica. Pertanto una perfetta comprensione dei disegni di progetti richiederà una elementare conoscenza di lettura di disegni; e così qualcuno dei più giovani lettori dovrà ricorrere all'aiuto di qualche suo amico più esperto. I disegni sono assolutamente completi.

Ad ogni modo si spera che questo non sia il primo tentativo di aeromodellismo dei nostri lettori — il che, in verità, sarebbe molto poco consigliabile. Questo è, in definitiva, per quelli di noi che hanno già avuto spesso volte i capelli imbiancati dalla segatura di balsa.

1. — Ambedue le parti della fusoliera possono essere tagliate da un listello di balsa di media durezza, a vena longitudinale di 26" per 2" per 4". Fate il taglio a 45 gradi, proprio dietro la sezione F-F, prima che la parte superiore e quella inferiore siano attaccate insieme per essere affusolate. Quando la fusoliera sarà stata scavata, lo spessore non dovrà essere inferiore a 3/16 in qualsiasi punto.

2. — Assicurate il castello motore con abbondante collante nella parte anteriore del pezzo superiore, da qui in avanti indicato come « complesso motore ». La vite « Chicago » è ottenibile da qualsiasi buon cartolaio; la femmina della vite sarà cementata saldamente entro la sezione posteriore della parte superiore della fusoliera, da qui in avanti indicata come « complesso di coda ».

3. — Fate un buco nella parte inferiore al punto di sezione B-B, sufficientemente largo per contenere la testa del cilindro. Fissate la carenatura attorno al cilindro, secondo la sezione H-H. Le parti della carenatura saranno costruite prima e lo stesso cilindro sarà più volte provato per controllare la giusta sistemazione.

Severe prove, ma non proprio conclusive, hanno dimostrato che questo tipo di carenatura mantiene il motore più raffreddato di quanto sia possibile ottenere con l'espore il cilindro all'aria libera. E l'ingombro non è certamente più grande con il metodo mostrato.

4. — L'ala completata e il complesso del triangolo di comando saranno posti, nella parte inferiore della fusoliera e quindi fissati. E' necessario praticare delle fessure, nella fusoliera, abbastanza larghe e profonde per inserirvi i longheroni. Tali fessure saranno riempite e rinforzate dopo il montaggio. Le rivestiture saranno ricavate da fogli di legno dolce e plastico da 1/16.

5. — Le superfici di coda saranno incollate al complesso di coda. L'asta di comando sarà montata (e sarà bene mettere una goccia d'olio sul bilanciere e sui giunti) prima che l'intero complesso dei piani di coda sia fissato definitivamente sulla parte anteriore della fusoliera. Dal di-

segno in pianta del modello si rileva che il piano di deriva è spostato di 1 grado verso sinistra. E' stato accertato che alla massima velocità — la quale è stata alcune volte superiore a quella presunta — la tensione diventava piuttosto elevata; questo porterebbe a pensare che lo spostamento potrebbe essere eliminato, ma, considerando le velocità ridotte per i distacchi e gli atterramenti, è consigliabile lasciare le cose come sono state progettate.

6. — Non ci sono da fare particolari commenti circa la rifinitura, eccetto il dire che una perfetta rifinitura è comunemente il mezzo per ottenere maggiori soddisfazioni, personali per quanto riguarda il grado di perfezione.

Una parola sulla manutenzione: le fotografie dello Scorpione furono prese dopo circa 200 secondi volo. In quel volo un'ala fu buca in una violenta collisione con un « rochetto » vuoto, lasciato negligenzemente sulla striscia d'atterramento, due capriole a terra (cappottate) dovute al dispositivo di decollo male aggiustato, fecero scempio delle rifiniture e degli impennaggi; e, naturalmente, la « zuppa bollente » (carburante) concio a mal partito la verniciatura. Ciononostante, poiché i danni furono alla meglio riparati, l'apparecchio, come ben vedete, fa ancora buona mostra di sé. Ciò però significa che occorrerà una grande revisione dopo 150 secondi di volo. Questa servirà ad assicurarvi un ottimo rendimento; e

giacché lo Scorpione è piuttosto robusto, potrete goderlo a lungo. A causa di una minorazione fisica, il costruttore dello Scorpione non può « pilotare » le veloci macchine.

Però quelli che hanno manovrato lo Scorpione, sono rimasti entusiasti dalle sue doti di maneggevolezza — qualcuno ha persino giurato che è la più perfetta cosa mai pilotata. E in verità, specialmente dai difuori del « cerchio », è proprio magnifico.

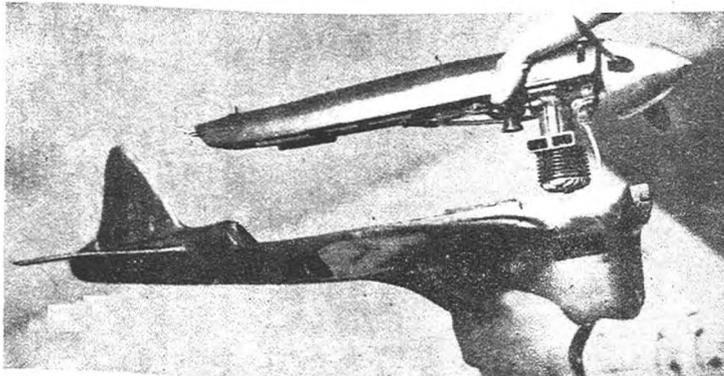
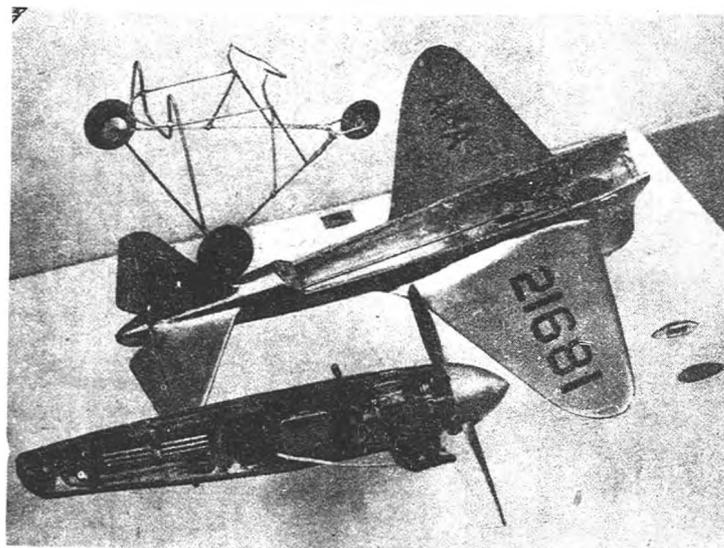
Le seguenti cifre sono da considerarsi come approssimative:

Corsa dal distacco, m. 6,10.  
Velocità minima, b. 13,25 al sec.  
Velocità max: 150 - 175 chilometri-ora.

Il baricentro risulterà fra zero e cm. 1,25 avanti il longherone principale.

I dati effettivi sono subordinati al peso e alla potenza di ogni singolo modello.

L'elica, l'elemento di progetto di ogni modello per alta velocità, dovrebbe essere scelta solamente dopo lunghe prove. Non c'è spazio qui per addentrarci nelle complicate procedure di progetti per eliche; il soggetto richiederebbe un articolo per se stesso. Fortunatamente molti negozi di modellismo possono ora fornire buon numero di eccellenti eliche commerciali, ma per ottenere i massimi risultati anche queste dovrebbero essere considervolmente modificate per il giusto adattamento al vostro modello e al suo motore.



**Nei fascicoli 11 e 12 di Modellismo pubblicheremo i piani completi del motomodello di Tacchella con cui Gnesi s'è classificato primo assoluto a Eaton Bray e la "Freccia Rossa" di Goi con cui Conte ha ottenuto il più bel successo fra gli U. Control a Eaton Bray.**



# Cronache

## TORINO

TORINO, luglio. — Il campo AERITALIA è tutto un fermento; brulichio di teste, apparecchi che volano (oltre 50 turismo d'ogni specie), modelli che guizzano, organizzatori che sbraitano.

È l'epilogo della SETTIMANA AEREA indetta ed organizzata dall'AEROCUB di Torino. Già durante la settimana in questa città era un avvicinarsi per l'area di bianchi veleggiatori, di candidi e lucidissimi «turismo» che andavano dai ben noti «F. L. 3» ai recentissimi «MACCHI» e «SAI» quadriposto.

Siamo sul campo alle prime ore pomeridiane. Una bellissima pista di cemento si spiega a perdita d'occhio davanti a noi.

La folla si è accalata a mano a mano lungo la palizzata, gli aeromodellisti hanno iniziato i loro primi approcci con le loro macchine.

L'attenzione generale è sui MILANESI, che sono intervenuti a questa competizione in massa. Notiamo fra i più conosciuti, il celebre TACCHELLA con il suo ormai noto modello montato da un 1000, i FRACHETTI (junior e senior) con due piccole «zanzare» montate dai 2 cc., ORIANI, GALI, ROSSI, e altri.

Nei box dei Torinesi, ELIA spicca tra la massa, contornato da numerosi «schiavetti» che lo aiutano nella bisogna. Ha presentato per l'occasione un nuovo modello e un nuovo motore, quest'ultimo, per la cronaca, un 10 cc. a benzina che quando gira fa accapponar la pelle per l'urlo dei suoi undicimila e più giri.

Molte altre facce conosciute ci passano sotto gli occhi, e merita menzione il «vecchio» FREGONARA, anch'egli dotato di un 10 cc. a candela e di un ottimo modello; BALLARIO con il suo acrobatico ormai famoso, ed altri.

Fra la GIURIA, notiamo MUSCARIELLO, CONTE, ROGGERO, SAMFIETRO, e lì in alto, sopra le nostre teste, montato su un piccolo grattacielo in miniatura, con in mano il microfono, il celebre CONTE. Questa volta tocca a lui.

La gara ha inizio alle 14.30 precise. Scendono in campo per primi i velocisti di Milano, che si

piazzano subito (Cat. C). E' TACCHELLA che totalizza, fra l'entusiasmo della folla, ben 128 km/h.

Lo seguono due o tre altri concorrenti, che però non riescono a sorpassarlo.

Nell'altro cerchio (perchè, a titolo di cronaca, l'organizzazione non ha mancato di dimostrarsi perfetta sino nella limitazione delle piste in bianco), intanto, le piccole cilindrate sgranano il loro rosario con perfetto stile.

Ora è FRACHETTI (CAM), che totalizza la miglior velocità con 74 Km/h, seguito da BENACO e COBAU, mentre MEAZZINI tenta con tutte le sue risorse di sorpassarli.

La più grande attrattiva (e, bisogna dirlo, è una bella categoria veramente) sta negli «ACROBATICI». Sono modelli di docile comando, bellissimi, che guizzano nel cielo con eleganti evoluzioni.

Sono riproduzioni (vedi quella di CONTE «MACCHI» 205), che entusiasmano il pubblico per la loro perfezione costruttiva.

BALLARIO sta alla testa con il suo ben noto modello, e sono cabrate picchiate e mezzi looping e «rasatini al suolo» che non mancano di interessare veramente, tanto che alla fine di ogni volo i battimani si sprecano.

Ogni tanto, quasi a cambiare l'atmosfera arroventata, passa sulla pista un bel velivolo, o un aliante: allora sono piccole stasi che interrompono, naso all'aria, l'attenzione e del pubblico e dei concorrenti stessi.

Fra queste stasi, vediamo il celebre Col. FASSI che si esibisce col il «3. 56» e MANTELLI, sul «GANGURO» che ti spacca sei looping, il proprio sulla pista, a 50 metri dal suolo.

Si susseguono i lanci, e non sono pochi, ma la gioia e l'ebbrezza del volo non può non intaccare anche i più slegatati. Difatti, all'inizio dei voli di propaganda, anche gli aeromodellisti interrompono la competizione per «sbriciare» qualche voiletto. E' entrato in scena il «G. 12» che, aiutato da una fitta schiera di «L. 3'» e «L. M. 3» porta in volo oltre 200 persone, fra cui molti aeromodellisti. Vediamo, tra l'altro, un grande affollamento alle portiere «del G. 12», e, naturalmente, fra la fol-

Aeromodellisti, insegnanti e allievi delle Scuole Tecniche serali e festive di Collegno, Borgata S. Margherita (Torino).



la, non mancano gli aeromodellisti che, abbandonata ogni attività, si buttano a capofitto verso gli apparecchi.

Ma i voli hanno termine, e la gara dei pochi ritardatari, tra i quali i CORSETTI (del nuovo Gruppo ASTOR) FREGONARA e CONTE, e qualche altro di cui ora ci sfugge il nome.

Ma eccovi la classifica.

### Cat. A

- 1° COBAU-MEAZZINI (CAM) tempo 13"1/5 Velocità 75,608 Km/h.
- 2° BENACO-FRACHETTI (CAM) tempo 13"3/5 Velocità 74,566 Km/h.
- 3° FRACHETTI LUCIO (CAM) tempo 15"1/5 Velocità 67,508 Km/h.

### Cat. B

- 1° MARSAGLIA MARIO (S.A.T.) tempo 14"1/5 Velocità 95,508 Km/h.
- 2° CANUTO Giovanni (S.A.T.) tempo 17" Velocità 79,740 Km/h.
- 3° MICHELA VITTORIO (S.A.T.) tempo 19"1/5 Velocità 70"632 Km/h. seguono altri concorrenti.
- 1° TACCHELLA ELIO (CAM) tempo 13"1/5 Velocità 128,160 Km/h.
- 2° ELIA ALBERTO (AGO) tempo 16"2/5 Velocità 102,960 Km/h.
- 3° FREGONARA EMILIO (S.A.T.) tempo 16"4/5 Velocità 100,512 Km/h. seguono altri concorrenti.

### Cat. T (acrobazia)

- 1° BALLARIO ENRICO (S.A.T.) punti 68.
  - 2° BALLA - CORSETTI (ASTOR) punti 49.
  - 3° MAGGI PIETRO (ASTOR) punti 22.
- seguono altri concorrenti.

### Classifiche per SQUADRE

- 1° Squadra Aeropiccola Torino (S.A.T.) punti 5.
- 2° Centro Aeromod. Milanese (C.A.M.) punti 4.

La Coppa «TORINO» per il 1947 resta aggiudicata alla Squadra Aeropiccola di-Torino.

### Taurus

## BIELLA

Domenica 31 agosto si è svolta a Biella, organizzata dal locale Gruppo Aeromodellistico Biellese,

un importante gara aeromodellistica di volo in pendio. Alla manifestazione prendevano parte, oltre agli elementi locali, diversi concorrenti di altre città raggiungendo un totale di 45 individui.

Scelto per la gara è stato il monte Mucrone che Mantelli, non molto tempo fa aveva giudicato ottimo per tutti i tipi di volo veleggiato.

Aprivano i lanci, alle nove del mattino, tre biellesi facendo innalzare caratteristici aerostati ad aria calda della lunghezza di oltre quattro metri, subito dopo si incominciava la gara vera e propria, che seguiva con monotonia e regolarità fin verso le undici: a quell'ora il novarese Rebelli perdeva il proprio modello dopo 15"4". Iniziate subito le ricerche (dalla apposita squadra esso non veniva più trovato).

Sul mezzogiorno, essendosi formate numerose ascendenze, la gara non veniva interrotta e soltanto alle 14 i concorrenti consumavano il frugale pasto offerto dal Gruppo Biellese.

Dopo una breve interruzione i concorrenti si disponevano al secondo lancio; particolare degno di nota dei 48 modelli partecipanti soltanto due (Rebelli e Marconi) non erano più stati rintracciati, gli altri, grazie soprattutto all'ottima organizzazione e al perfetto funzionamento delle squadre avviamento e recupero sono stati tutti ritrovati. Nel pomeriggio degno di nota è stato il volo del veleggiatore di Mossotti (9'38") che assieme al discreto tempo totalizzato il mattino portava il campione biellese al primo posto assoluto.

La gara si chiudeva verso sera col lancio di alcuni modelli sperimentali; i premi per l'ammontare di molte migliaia di lire venivano consegnati sul posto.

Nel complesso i modelli partecipanti dimostravano la discreta preparazione dei concorrenti, poco usi peraltro al volo in pendio.

Ecco le classifiche.

1. Sandro Mossotti, punti 10;
2. Giacomo Rebelli, punti 18;
3. Pelerej Clemente, punti 20.

Il premio rimaneva quindi a Biella.



L'U. Controlli "Dragon" vincitore della Coppa Torino.

*Aeromodellisti, appassionati e cultori leggete*

**il CORRIERE DELL'ARIA**

PERIODICO DEGLI AVIATORI CHE SI STAMPA A  
MILANO - VIA DEL GESÙ, 6 - TELEF. 71.624

# LA II COPPA FRAM-L'ALA Una questione di forma

(continuazione di pag. 218)



Durante le gare di Genova (Coppa Corriere del Popolo) il modello di De Micheli non poteva decollare perché la pista era corta; allora due volentieri vi si stesero sotto e... via! I soliti italiani ingegnosi!

## Il X Concorso Nazionale, la Coppa Arno e il G.P.M. a Firenze.

Nei giorni 26, 27 e 28 sett. si svolgono in Firenze le competizioni aeromodellistiche per la disputa del II Gran Premio Motomodelli e per la III Coppa Arno. Nell'occasione, d'accordo con l'Aereo Club d'Italia, la F.A.N.I. organizza, sempre in Firenze, il X Concorso Nazionale. Per la dichiarazione dei campioni nazionali 1947 delle categorie:

I: Modelli da sala (durata).  
P: Modelli volanti in scala (a motore elastico - durata).  
R: Modelli con propulsione a reazione (durata).  
Se: Modelli di elicotteri (durata).  
Sa: Modelli di autogiri (durata).  
Sh: Modelli ed ali battenti (durata) saranno valide le classifiche della Coppa Arno e del G. P. M.

Dato il ritardo con cui usciamo col n. 10 riteniamo inutile, oramai, dare per esteso il programma della manifestazione. Pubblicheremo nel N. 11 l'ampio resoconto di un nostro inviato speciale.

## CHIRIGNAGO

Il gruppo Aereomodellisti Chirignago (G.A.C.) organizza per la fine di Settembre una Mostra Aereomodellistica a carattere propagandistico. Segnaliamo sempre volentieri queste iniziative perchè le riteniamo sommamente utili agli effetti dello sviluppo e della affermazione dell'aeromodellismo.

Queste iniziative vengono imitate.

## PAPIGNO

Segnaliamo con molto piacere la costituzione in quel di Papigno (prov. di Terni) di un Club Aereomodellistico che si riconoscerà sotto la sigla C. A. P. Molti auguri.

## RIVA DEL GARDA

L'Azienda Autonoma di soggiorno di Riva del Garda, d'accordo col Centro Aeromodellistico Milanese (C. A. M.), aveva bandito per il 7 settembre corrente una interessante gara di idromodelli dotata di ottimi premi. Per cause di forza maggiore la gara viene rimandata ad epoca da determinarsi.

La Seconda edizione della coppa Fram-l'Ala si è svolta nei giorni 9 e 10 agosto all'aeroporto di Bressanone presso Milano favorita da un ottimo tempo.

Un totale di 100 concorrenti, divisi in 19 squadre, hanno partecipato alle gare nelle 8 categorie (un po' troppe) stabilite dal regolamento, veleggiatori, elastico, motomodelli, fino a 3 cc., fino a 6 cc., fino a 10 cc. e telecomandati, divisi come i motomodelli. Ottima l'organizzazione. Grande l'entusiasmo dei concorrenti rappresentati i gruppi dell'Italia Settentrionale.

Mancano le forti squadre di Bologna e di Monfalcone. Niente di nuovo nei modelli in volo libero, rilevante la cura delle rifiniture e dei centraggi (finalmente, si comincia a perdere il « vizio » di portare in gara modelli terminati il giorno prima, ma qualche ritardatario c'è sempre...).

Nei telecomandati (categoria ancora in fase ascendente) diverse novità, fra le quali notiamo l'appaltissimo modello Pelegi (Bohrg Cy-clon 6 cc.) con elica a passo variabile ed il modello con carrello retrattile di Tacchella (motore Me Coy) che non può lanciare per mancanza di batterie, i motori di realizzazione personale di Elia (10 cc. modello di Elia) e di Tacchella (6,28 cc. modello Pedrazzini), i modelli con fusoliera a guscio dei veneziani e gli 87,703 km-h. di Coban col nuovo Testa Blu da 3 cc.

In complesso gara di buoni risultati, organizzazione veramente elogiabile. I risultati rafforzano la affermazione. Ecco le classifiche.

### Veleggiatori.

1. Castiglioni Alfredo (C.A.M. Milano) p. 5 — 2. Cattaneo Enrico (Id.) p. 11 — 3. De Benedetti Franco (A.G.O. Torino) p. 17 — 4. Nustrini Luciano (G. A. F. Firenze) p. 19 — 5. Galossi Franco (A. C. Busto Arsizio) p. 22.

### Elastico.

1. Mestrini Luciano (G. A. F. Firenze) p. 9 — 2. Rose Bruno (Edera-Trieste) p. 9 — 3. Chinchella Bruno (Id. Id.) p. 13 — 4. Leonardi Amedeo (Aereo Club Verona) p. 17 — 5. Gandella Carlo (A. C. Ancona) p. 18.

### Motomodelli classe A (fino a 2 c.c.)

1. Franzot Fernando (Edera Trieste) p. 1 — 2. Baruffaldi Sergio (G. A. S. Milano) p. 10 — 3. Damiano Carlo (C. A. M. Milano) p. 11.

### Motomodelli classe B (fino a 6 cc.)

1. Gastaldi Rinaldo (N. A. C. Castellione) p. 8 — 2. Duse Dino (A. C. Venezia) p. 9 — 3. Maina Iginio (A. G. O. Torino) p. 9.

### Motomodelli classe C (fino a 10 cc.)

1. Maggi Vittorio (Astor Torino) p. 5. — 2. Rossi Lamberto (C. A. M.

Milano) p. 6 — 3. Demicheli Livio (A. C. Genova) p. 6.

### Telecomandati classe A (fino a 3 cc.)

1. Coban Adriano (C. A. M. Milano) km-h. 87,703 — 2. Corsetti Vittore (Astor Torino) id. 69,682 — 3. Hrach Renzo (G. A. C. Como) id. 63,585.

### Telecomandati classe B (fino a 6 c.c.)

1. Pelegi Giulio (Aero Club Genova) km-h. 80,742.

### Telecomandati classe B (fino a 10 c.c.)

1. Sabadin Sergio (Aero Club Venezia) km-h. 109,855 — Battistella Guido (Id.) id. 105,402 — 3. Sabadin Mario (Id.) id. 105,402.

## TREVISO

Nei giorni 13 e 14 settembre corrente si è svolta in Treviso la gara aeromodellistica denominata I Trofeo Fiera di Treviso con 50 mila lire di premi. Nel prossimo numero pubblicheremo i risultati.

## Le classifiche ufficiali di Frauenfeld

### Classifica individuale cat. Motomodelli

1. Maeght, Faul, France — 2. Pecorari, Volveno, Italie — 3. Sysmans, Emile, Belgique — 4. Marin, Etienne, Belgique — 5. Lippens, Georges, Belgique — 6. Gnesi, Piero, Italie — 7. Demicheli, Livio, Italie — 8. Pecorari, Volveno, Italie — 9. Jindra, Antonin, Tchecoslovaquie — 10. Manka, Iogr, Tchecoslovaquie.

### Classifica per nazioni cat. Motomodelli

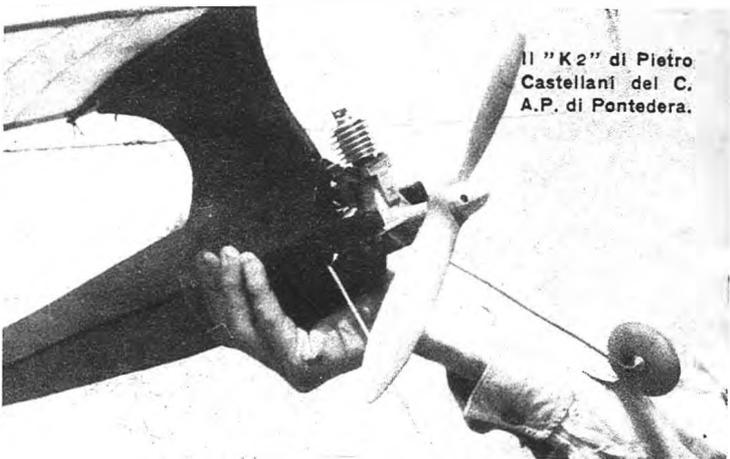
1. Belgio, p. 57,26 — 2. Italia, I. 55,10 — 3. Francia, p. 47,96 — 4. Cecoslovacchia, p. 42,38 — 5. Inghilterra, p. 38,02 — 6. Svizzera, p. 13,37 — 7. Jugoslavia, p. 4,85.

### Classifica individuale cat. Veleggiatori

1. Cattaneo Francesco, Italie — 2. Schibler Beny, Suisse — 3. Hansen Tage, Danemark — 4. Haslach Traugott Suisse — 5. Van Camp L. Belgique — 6. Tauss Willi, Suisse — 7. Harris, G. W. W., Angleterre — 8. Bargelli Mario, Italie — 9. Hekking Johannes, Suisse — 10. Senn Rainer, Hollande — 11. Cattaneo Francesco, Italie.

### Classifica per nazioni cat. Veleggiatori

1. Svizzera p. 4858,4 — 2. Italia p. 3827,5 — 3. Danimarca p. 2662,8 — 4. Belgio p. 2581,1 — 5. Inghilterra p. 2259,4 — 6. Olanda 2051,5 — 7. Jugoslavia p. 1347,8 — 8. Cecoslovacchia p. 1063,2 — 9. Francia p. 846,9 — 10. Finlandia p. 310,2.



Il "K2" di Pietro Castellani del C. A.P. di Pontedera.

latari alla manifestazione, mentre tutti gli aeromodellisti partecipanti alle gare avrebbero goduto di una somma di premi e di una organizzazione frutto degli sforzi concordati di tutti coloro che hanno l'interesse o il dovere di organizzare delle gare. (Del resto questa idea non era affatto originale. Non vi è chi non sappia che negli Stati Uniti, dove l'aeromodellismo prospera su vaste e serie basi, le gare nazionali vengono bandite da Enti ufficiali, (ad es. Camere di Commercio), che estendono l'invito a destinare premi e trofei a tutte le ditte aeromodellistiche a tutti gli editori specializzati).

L'Aero Club approvava senz'altro la nostra idea e ci autorizzava a scrivere alla F.A.N.I. offrendo senz'altro, per incominciare, l'inclusione, in quello che noi chiamavamo sorridendo "un garone", della II Coppa Modellismo, ed eventualmente del Trofeo dei Motori, se l'Aviomilima avesse accolto l'invito (come, di fatti, ha accolto, autorizzandoci a parlare anche a suo nome).

Abbiamo scritto alla F.A.N.I., anzi direttamente all'amico Barthel, esponendo le nostre idee, parlando dell'approvazione dell'Aero Club d'Italia e offrendo senz'altro la nostra partecipazione (con relativi premi in danaro, trofei, ecc.). La nostra lettera portava la data del 23 agosto. (Da notare, incidentalmente, che noi stavamo chiudendo questo N. 10 di "Modellismo" e che, per ciò, pregavamo vivamente Barthel di risponderci "a stretto giro di posta", giacché desideravamo informare i lettori dell'eventuale nostra partecipazione alla gara di Firenze, o, alla peggio, far sapere quando e come si sarebbe disputata la II Coppa Modellismo. Le pagine della rivista sono rimaste purtroppo sui banconi della tipografia per altri giorni parecchi).

Il giorno 3 settembre abbiamo ricevuto la risposta da Firenze. La risposta era di 5 pagine scritte a macchina senza spaziatura, e il tutto per dire che: andassimo pure a Firenze, noi benvenuti a Firenze, eccellente l'idea e veramente vantaggiosa per gli aeromodellisti, eccetera eccetera; ma: 1° niente spostamento di due o tre settimane dopo delle gare (come noi avevamo chiesto per poter svolgere una efficace campagna di stampa allo scopo di aumentare il più possibile la partecipazione da tutta Italia dei concorrenti); 2° (citando letteralmente) "la Coppa Modellismo, ed eventualmente in più il Trofeo Motori con le stesse condizioni, hanno svolgimento in Firenze e si avvalgono dei risultati della III Coppa Arno e del II Gran Premio Italiano dei Motomodelli".

Ecco: sul minimo di 10.000 lire da devolvere pro organizzazione, sul nostro rappresentante che partecipi all'organizzazione, sulla sal. vaguardia (giustissimo, più che naturale) del nome e della tradizione dei due premi fiorentini, sull'opportunità di coordinare di comune accordo i premi, e via dicendo, siamo perfettamente d'accordo. Per fino sull'improrogabilità delle date fissate per il concorso, avremmo potuto con della buona volontà, essere d'accordo; ma sul secondo punto (si avvalgono dei risultati della III Coppa Arno e del II G. P. I. Motomodelli), no, assolutamente no.

Il nocciolo della questione è tutto qui, amico Barthel. Noi non facciamo un casus belli della sovvenzione dell'A. C. d'I. destinata al

(continua a pag. 228, col. IV)

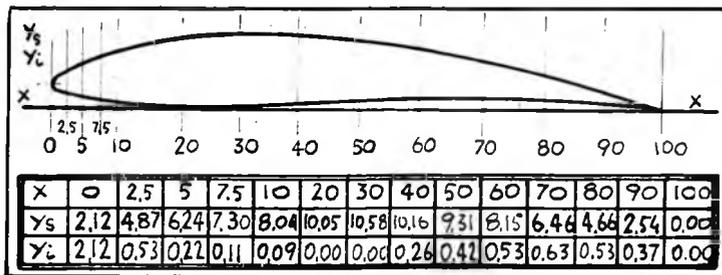
# CORSO DI Aeromodellismo

Nelle raccolte dei laboratori di esperienze, i profili, individuati dal nome del laboratorio (ad esempio, I.S.A. italiano, Gottinga, tedesco, N.A.C.A., americano, ecc.) e da un numero progressivo, sono rappresentati con i disegni delle loro sagome, e sono definiti con tre sistemi di quote (fig. 2), secondo le norme della C.I.N.A. (Commissione Internazionale di Navigazione Aerea): le X misurate lungo la corda, a partire dal bordo d'attacco, le Ys e le Yi relative alla sagoma superiore e a quella inferiore, misurate normalmente alla corda. La corda è divisa in dieci parti uguali e la prima parte è a sua volta divisa in quattro parti uguali. Si ha, perciò, un totale di tre sistemi di 14 quote, le quali sono tutte espresse in «per cento» della corda. Si osservi la fig. 1, che riproduce il profilo N. 608, Gottinga 389, uno dei profili usati nelle costruzioni di aeromodelli. I. N. 608 è il numero progressivo dato al profilo nella raccolta del Genio Aeronautico, men-

dici. Con questo si ottiene una maggiore esattezza nel tracciamento del profilo al bordo di entrata.

I punti di intersezione delle ordinate con la retta base saranno chiamati in seguito, per semplicità, i punti X, e perciò si avranno i punti X<sub>0</sub>, X<sub>2.5</sub>, X<sub>5</sub>, X<sub>10</sub>. Ad ognuno di questi punti X corrispondono due valori segnati con Ys e con Yi; con Ys sono segnate le percentuali di corda corrispondenti all'altezza del dorso, superiore, della centina dalla retta base, e con Yi l'altezza del ventre, inferiore (che molte volte potrà anche essere uguale, profili piano-convessi, o minore di zero, profili biconvessi) dalla retta base, partendo dal punto X corrispondente.

Per esempio, osservando la tabella unita alla fig. 1 si vede che in quel profilo alla X<sub>30</sub> corrispondono la Ys = 10,58 e la Yi = 0,26; il che vuol dire, che partendo dal punto X<sub>30</sub> della corda, il dorso si troverà ad altezza 10,58 centesimi della lunghezza della corda e il ventre ad altezza 0,26 centesimi del-



la corda, e il ventre ad altezza 0,26 centesimi della corda, sempre partendo dal punto base X<sub>30</sub> e sulla stessa ordinata. Per disegnare una centina, si segnano i punti del dorso e del ventre per ogni ordinata e si uniscono fra loro con una linea curva continua; si ricaverà l'esatto profilo simile e proporzionale a quello scelto. Sulla tabella inoltre è scritto il dato: C. P. = 45% a zero gradi, e ciò vuol dire che per tale profilo, se è disposto ad incidenza di zero gradi, cioè con la corda parallela alla direzione del moto, il centro di pressione, cioè il punto dove agisce la forza dell'aria, trovasi ad una distanza uguale al 45% della lunghezza della corda, a partire dal bordo d'attacco X<sub>0</sub>.

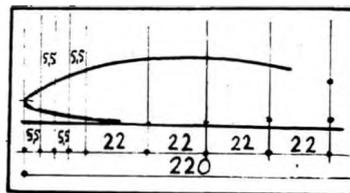
I profili che pubblichiamo sono stati scelti fra quelli più adatti alle costruzioni di cui trattiamo.

Le ordinate 10, 20, 30, ecc., sono fra loro equidistanti, e dividono in dieci parti uguali il segmento corrispondente alla corda del profilo; le ordinate 2,5, 5 e 7,5 sono fra loro equidistanti e dividono in quattro parti uguali il primo segmento di corda compresa fra zero e

il loro centro di pressione, al variare in volo dell'incidenza, cioè dell'angolo formato dalla corda del profilo e dalla direzione del moto. ha uno spostamento minimo, cosicché il modello è costretto a ritornare automaticamente in posizione normale d'equilibrio.

Consideriamo ora un esempio pratico di riproduzione di una centina con sagoma simile al profilo scelto.

Disegnata un'ala e scelto il profilo N. 608 Gottinga 389, si suppon-



ga di dover disegnare la sagoma della centina corrispondente ad una sezione la cui lunghezza sia di m/m 220. Si tracci sulla carta oppure anche direttamente sul materiale da cui si vuol ricavare la centina, una retta XX e se ne limiti un tratto AB lungo m/m. 220 che corrisponderà alla corda della centina che si desidera. Si divida questo tratto o segmento in dieci parti uguali segnando fra A e B tanti punti equidistanti; si divida, poi, il primo tratto di divisione in quattro parti uguali. Le perpendicolari alla retta XX, passanti per tutti i punti segnati, sono le ordinate necessarie per tracciare il profilo esatto. Per il punto A passerà l'ordinata zero, per il punto B, passerà l'ordinata 100. Ora, dovendo eseguire un numero non indifferente di facili operazioni aritmetiche per ottenere la quota da riportare su ogni ordinata, ci si dovrà armare di pazienza e di buona volontà. Non sarà certo un'operazione breve, ma il costruttore di aeromodelli non deve spazientirsi, perché deve essere abituato a fare le cose con calma e senza fretta per ottenere precisi e buoni risultati. Rilevando dalla tabella la quota Ys corrispondente alla ordinata X<sub>0</sub> che è di 2,12, si moltiplica questo valore per 220, che è la lunghezza in millimetri della corda; si ottiene 466, che dovrà poi essere diviso per 100, per ottenere la misura in m/m, 4,66. Questa è la distanza del bordo d'attacco dal punto X<sub>0</sub> sulla corrispondente ordinata. Si riporta la misura, segnando il punto sulla prima ordinata. Sulla prima ordinata le quote Ys e Yi sono sempre uguali.

Si procede poi trovando il punto superiore della seconda ordinata, X<sub>2.5</sub>, che dalla tabella risulta essere di 4,87 centesimi della corda; perciò si ripetono le operazioni, ossia si moltiplica 4,87 per 220, e dividendo per 100 si ottiene m/m. 10,81, quota che dovrà essere riportata sull'ordinata X<sub>2.5</sub>; il punto inferiore della stessa ordinata è dato dal prodotto 0,53 per 220 diviso per 100, si ottiene m/m. 1,16; e così di seguito per ogni ordinata si dovranno riportare le varie quote superiori ed inferiori segnate nella tabella del profilo, moltiplicate per la lunghezza della corda della centina, che in questo caso è stata considerata di m/m 220, e divise per 100, ricavando così, sempre, valori in millimetri.

Il costruttore non dovrà allarmarsi dei numeri frazionari, cioè decimi e centesimi di millimetro, che spesso risultano dalle operazioni; ma non dovrà neppure cercare di arrotondare le cifre perché altrimenti falserebbe il profilo. Perciò occorre che si abitui a riportare ad occhio le frazioni di millimetro, e a segnare sulle ordinate i punti con molta esattezza, cosa che con la pratica non riuscirà difficile. (continua)

## Una questione di forma

(continuazione da pag. 227)

C. N. anzi che a Eaton Bray. Abbiamo visto come si sono svolte le cose, e riteniamo sinceramente che, per lo meno per ciò che riguarda i dirigenti L.A. C. d'I., le cose non potevano essere fatte né diversamente, né meglio. Dove troviamo da ridire, dando ragione a chi muore, in certo senso, delle critiche alla F.A.N.I., è nel fatto che il Concorso Nazionale, per il quale il maggiore Ente Sportivo Aeronautico italiano, cioè l'Aero Club d'Italia, ha messo a disposizione 100.000 lire (e il fatto che abbia dichiarato di non poter dare per il momento, di più, è segno che ha dato molto) si accordi (si avvale, come dice lei) alla Coppa Arno (espressione del benemerito Gruppo Aeromodellistico Fiorentino) e al G. P. Motomodelli (emanazione della Rivista d'aeronautica e di aeromodellismo "L'Ala"). Che il G.A.F. meriti i più ampi e sincerissimi elogi e incitamenti è aiuti per le sue iniziative e realizzazioni, che "L'Ala" faccia giustamente ciò che deve fare una rivista che si rispetti in questo campo: tutto giusto, bello, indiscutibile, abbiamo insomma detto sinceramente lodate. Ma la F.A.N.I. non è né "L'Ala", né il G.A.F. La F.A.N.I., a parer nostro, doveva tutelare il prestigio e della F.A.N.I. e del C.N. Il Concorso Nazionale e l'intervento materiale e morale dell'A.C. d'I. appartengono (se così si può dire, e lo diciamo per far capire cosa intendiamo dire) a tutti gli aeromodellisti, e basta. I vantaggi che se ne possono ottenere, sia pure soltanto indiretti, non devono andare a nessun'altra persona o ente concreti. Chiaro?

Il G.A.F. e "L'Ala" facciano (e fanno bene) quanti concorsi vogliono, si facciano sovvenzionare o no (meglio se lo fanno), mettano a soqquadro il pianeta (padronissimi e lodatissimi), si facciano assistere dalla F.A.N.I. (più che naturalmente), ma la F.A.N.I. rispetti le forme. Di fatti, qui si tratta evidentemente di forma. La forma avrebbe dovuto (dovrebbe) essere questa: La F.A.N.I., con l'intervento e l'appoggio dell'A. C. d'I. organizza in Firenze, ecc. ecc. e per i risultati il G. P. I. Motomodelli e la Coppa Arno si avvalgono di quelli ufficiali del Concorso Nazionale, ecc. ecc.

Ma oramai è troppo tardi per tornare indietro.

Qualmente facciamo conoscere questo nostro punto di vista alla F.A.N.I. Noi, pur ringraziando l'amico Barthel e il comitato fiorentino e gli amici dell'Ala e del G.A.F. per aver accettato la nostra offerta di entrare a far parte degli Enti di buona volontà che avrebbero dovuto controllare con i loro premi quelli costretti destinati al Concorso Nazionale, non intendiamo sfruttare né l'organizzazione della Coppa Arno - G. P. I. M., né il prestigio del C. N. (Naturalmente, quest'ultimo, l'avremmo sfruttato volentieri anche noi, ma assieme agli altri, a tutti gli altri, a parità di condizioni).

Tutto il resto non ha importanza (compresa la scoperta dell'ombrello. A proposito, l'ombrello, cioè la prima gara di una certa importanza dopo la liberazione, l'ha inventato l'infaticabile buon Clerici, con la Coppa Alata del sett. '45; e poi noi; anche noi di Modellismo con le gare del maggio '46, abbiamo scoperto l'ombrello da sole).

Gesione Martini



Sviluppo dei profili

# CRONACHE

## L'AGUILA

Vogliamo segnalare una buona iniziativa degli aeromodellisti dell'Aquila favorita dalla comprensione e cortesia del Preside di quell'Istituto Industriale, ing. Cresci. Il 22 aprile è stata fondata, per interessamento specialmente di F. Pace e di E. Albani, l'Ass. Aeromodellistica Aquila. Il Preside dell'Istituto Industriale dell'Aquila ha messo a disposizione dell'associazione un ampio locale che è stato attrezzato a scuola. La scuola è entrata subito in funzione.

Si sono iscritti 18 allievi, di cui 14 hanno completato il corso. Fra i soci della nuova associazione si annoverano i nomi di vecchi aeromodellisti quali D'Addario, Sacchetti e Camerini.

Il giorno 5 giugno, nel salone del Bar Roma, sono state esposte le costruzioni eseguite: venti veleggiatori; un veleggiatore tutt'alata; due modelli ad elastico (di cui una riproduzione), un modello a razzo.

Molta l'affluenza del pubblico e molto l'entusiasmo dei giovani.

Il giorno 8 giugno, sul campo di Piazza d'Armi, si è disputata la prima gara interna, alla quale hanno partecipato diciannove concorrenti con 22 modelli. La gara è stata a formula libera, con classifica in base al tempo migliore su tre lanci eseguiti con vento massimo di m. 40.

Tutti i modelli sono stati sganciati dai 10 ai 25 metri di quota, e solo i concorrenti più esperti sono riusciti, anche in condizioni avverse, a sganciare i propri modelli a 30 metri. I tempi sono stati computati da un cronometrista ufficiale. Ecco i risultati:

1. D'Addario A. 58" e 1 decimo; 2. Camerini G. 51" e 5 decimi; 3. Sacchetti G.; 4. Bruno M.; 5. Galli G. Seguono gli altri.

## ROMA

Il Centro Aeromodellistico Romano, con Sede in Roma, Via Cesare Eeccaria 35, comunica che sta organizzando il "CAMPIONATO AEROMODELLISTICO LAZIALE" per l'anno in corso. La gara è di 3ª Classe, interprovinciale e ad essa potranno partecipare tutti gli aeromodellisti residenti nel Lazio, purché regolarmente federati alla F.A.N.I.

Saranno ammessi modelli delle categorie: (V) veleggiatori, (E) ad elastico, (M) motomodelli delle classi a, b, c, (T) motomodelli telecomandati anch'essi delle tre classi, tutti rispondenti alle prescrizioni del Regolamento Tecnico della F.A.N.I.

Per le Categorie (V), (E) ed (M) la gara avrà luogo il giorno 31 agosto sul campo della Torraccia (Centocelle), mentre per la Categoria (T) la gara si svolgerà in località ancora da destinarsi, il 7 Settembre.

Tutti gli aeromodellisti interessati potranno richiedere l'avviso alla Segreteria del C.A.R. che rimane aperta nei giorni di Martedì, Giovedì e Sabato, dalle ore 16 alle ore 18.

Da nostre informazioni risulta chiaro il grande impegno che i Dirigenti del Centro hanno messo nell'organizzazione di questa gara che si disputerà in vista del Campionato Nazionale, abbinato alle gare che si svolgeranno a Firenze per la fine di Settembre e alle quali potrà essere inviata una rappresentativa ufficiale di aeromodellisti romani, in base ai risultati ottenuti nel corso del Campionato Laziale.

AAAAAAAAAAAA

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

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

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

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

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

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

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

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

Aquilone copia unica rilegata in trovabile 1935 lire 1600; 1937 rilegato tela lire 1200; 1938 due volumi in tela introvabili, copia unica, lire 2200. Vaglia Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

Aquilone 1939 tutta tela copia unica lire 1600. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

▲ Aquilone 1941 cerchiamo annata completa. Offerte a Modellismo

Aquilone 1943 rilegato mezza tela lire 1200. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

\* Istituzioni di diritto aeronautico del Prof. Ant. Ambrosini, pagine 384, lire 300, vendiamo. Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

\* Le meduse del cielo di P. Freri, pagg. 360 patinato, grande, lire 400. Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria 1, Roma.

## AEROMODELLI

Piazza Salerno, 8 - Roma

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

CATALOGO L. 10

Leggete

## L'AVVENTURA ROMANTICA

12 PAGINE A COLORI L. 20

I migliori cine-romanzi americani e italiani - Racconti - Giochi - Curiosità  
Piccola Posta

AIUTATECI A DIFFONDERE  
"MODELLISMO"

# Super-Elia



L'ULTIMA NOVITA NEL CAMPO DELLA MICROMOTORISTICA. IL PIÙ PERFETTO E GENIALE MOTORINO A SCOPPIO AD AUTOCACCIONE SIN'ORA COSTRUITO NEL MONDO STUDIATO E PERFEZIONATO DOPO LUNGHI ANNI DI ESPERIENZA

COSTRUITO IN GRANDI SERIE DALLA SEZ. MOTORI DELLA DITTA

# AEROPICCOLA

\*

## Aeromodellisti!

Questa perfetta macchina in miniatura è l'ultimo grido della meccanica Italiana e vi viene offerto completo di elica, istruzione, garanzia, franco di porto a stretto giro postale al prezzo di **L. 3200 (il tipo normale) e L. 3500 il tipo U. particolarmente adatto per modelli U. CONTROL.**

CARATTERISTICHE: Cilindrata cc. 4,5 - Potenza 1/5 C.V. - Peso gr. 200 - Giri al min. (tipo norm.) 6500. (tipo U. spinto) 9000

\*

RICORDATEVI!

# AEROPICCOLA

CORSO PESCHIERA 252 - TORINO

(Si accettano ordinazioni in contassegno chiedere listino n. 4 inviando L. 10)

## DAN L'INVINCIBILE

È LO STRAORDINARIO PROTAGONISTA DEL CINEROMANZO A COLORI DI GRANDE FORMATO

Sono in vendita i primi cinque albi delle  
**AVVENTURE DI DAN L'INVINCIBILE**

- 1) **IL CASTELLO DEL MISTERO**
- 2) **LA PERICOLOSA AVVENTURA**
- 3) **UN POPOLO SEPOLTO**
- 4) **AVVENTURA NELL'HAREM**
- 5) **CACCIA AL TESORO**

A LIRE 25 IN TUTTE LE EDICOLE

oppure inviare vaglia alle:  
**EDIZIONI PEGASO, PIAZZA UNGHERIA 1 - ROMA**  
e gli albi vi saranno inviati a domicilio senza altre spese

# CORRIERE

MARIO DONADIO *Parma*. — Per il tuo motore puoi usare una miscela così composta: Etere volumi 40, olio minerale semidensso n. 70, volumi 40, Petrolio volumi 20. Se il motore va bene, puoi provare altre miscele riducendo progressivamente l'etere e aumentando il petrolio, fino ad un minimo di 20 volumi di etere contro un massimo di 40 di petrolio. Perché tu possa regolarsi, la prossima volta le domande tecniche vanno inviate a Roma e non alla redazione di Milano, dove invece può essere mandato il materiale per la pubblicazione.

FRANCESCO BALDASSARRE - *Foggia*. — Un modello veleggiatore molto semplice è stato pubblicato sul n. 1 di Modellismo; si chiama « Corvo ». Se non ti soddisfa puoi provare a chiedere delle tavole costruttive del genere a qualche ditta specializzata, che può fornirti anche tutto il materiale, o addirittura la scatola di montaggio con tutti i pezzi già tagliati. Per un principiante è un ottimo sistema. In un orecchio potrei consigliarti il « Pinquino » di Avtominima di Roma.

ANTONINO RUSSO - *Agrigento*. — Spiacenti di non poterti accontentare, ma di quel modello non sappiamo altro che quello che pubblicò l'Aquilone a quel tempo. In confidenza ti potrò raccontare che quella pubblicazione era a pagamento, a carattere pubblicitario, e che quel modello fu un discreto fiasco. Il sistema di costruzione, infatti, si rivelò eccessivamente pesante e di nessuna resistenza.

ORAZIO GUANDALINI - *Roma*. — I disegni del tuo motorino ci interessano: puoi prestarceli con tutta fiducia; ti restituiranno gli originali. La pubblicazione delle tabelle dei profili come tu desideri ci tormenta da un pezzo, ma finora, non siamo riusciti a trovare lo spazio necessario. Se avremo un lampo di genio che risolva tutto faremo come desideri. Mi spiace che tu dica che « Modellismo » va troppo verso i quasi scienziati. Il nostro sforzo di tutti i giorni è quello di ridurre al minimo le formule e siamo riusciti perfino a convincere di ciò l'ing. Vannutelli, il che è tutto dire. Modellismo, per esempio, è l'unica rivista che dia i particolari in grandezza naturale dei modelli che pubblica, ed è anche l'unica che pubblichi un corso organico di Aeromodellismo. E' logico, però, che, ogni tanto, si debba accontentare anche gli altri: il che del resto è utile perché serve ad erudire i novellini, o quasi. Martini (che non ha niente a che vedere con me) ti ringrazia e ricambia i saluti.

ANTONIO CHIOMENTI - *Cerignola*. — Mio caro, noi accettiamo collaborazione da tutti, soltanto pretendiamo una buona collaborazione; mi spiace di non poter esaminare il numero del « Vittorioso » da te citato, perché non ho tempo di andare a cercarlo in biblioteca o alla redazione stessa.

Se tu, invece, hai un briciolo di autocritica, puoi benissimo esaminare tu stesso confrontando la tua « produzione » con quanto pubblicato da Modellismo. Se pensi di essere all'altezza della situazione, mandaci pure della roba. Tieni presente che l'originalità e la bontà del materiale ci interessa molto più della presentazione grafica. Abbiamo, infatti, a disposizione schiere di disegnatori che non attendono altro che idee da realizzare.

ORZALI GAETANO - *Napoli*. — La tavola del Bobcat non è in vendita trattandosi di un modello americano pubblicato a solo scopo informativo. Disegni del genere sono venduti dalle ditte specializzate. Puoi trovarne gli indirizzi nelle nostre pagine di pubblicità.

## FRANCO DI PORTO

spediamo ovunque:

MODELLISMO N. 1	L. 200
» 2	» 50
» 3	» 50
» 4	» 50
» 5	» 50
» 6	» 80
» 7	» 50

## IL DIARIO DELLO STUDENTE

(il più originale e divertente diario. 100 pagg. con testo e disegni umoristici) . . . . . L. 100

ALBI PER RAGAZZI (pagg. 24)

SCINTILLA ALLE PRESE  
COI GANGESTER . . . . . L. 17

LA VILLA DEL MISTERO . . . . . » 17

ALBI PER BAMBINI (pagg. 96)

SERAFINO IL TOPINO L. 17

PEPPINO LO SPADACCINO » 17

LA PANTOFOLA DI BUDA (pagg. 72) . . . . . » 15

Spedire vaglia alle EDIZIONI PEGASO  
PIAZZA UNGHERIA, 1 - ROMA

## Quando DAN L'INVINCIBILE

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

**IL CASTELLO DEL MISTERO**  
**LA PERICOLOSA AVVENTURA**  
**UN POPOLO SEPOLTO**  
**AVVENTURA NELL'HAREM**  
albi a colori - L. 25 in tutte le edicole, (oppure inviare vaglia alle: Edizioni Pegaso, Piazza Ungheria, 1 - Roma)

## AEROLIBRERIA DELLE TERME - ROMA

VIA ARCHIANO 21

La più grande organizzazione italiana per la diffusione della stampa aeronautica internazionale. Tutte le pubblicazioni nazionali ed estere - Abbonamenti alle maggiori riviste estere di aviazione.

Avete acquistato il 1° fascicolo dello SCHEDARIO UNIVERSALE PERMANENTE DEI VELIVOLI?

Affrettatevi a farlo inviando L. 100. Sono disponibili solo poche copie ancora e non verranno effettuate ristampe. Una delle più grandiose e complete opere aeronautiche. Tutta la produzione mondiale in elegantissime nitide scedole di grande formato.

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



avrete acquistato

ABBONANDOVVI DAL N. 1 (quasi introvabile) AL N. 24 DI

## MODELLISMO

CON SOLE 1350 LIRE

Ricordatevi che soltanto il n. 1 costa 200 lire, che tutti gli altri numeri arretrati costano il doppio e che dal n. 9 Modellismo costa L. 75 la copia.

Abbonandovi dal n. 1 al n. 24 di

## MODELLISMO

spenderete solo L. 1350 in luogo di L. 1740

Affrettatevi prima che il n. 1 sia esaurito e questa concessione speciale cessi.

Inviare vaglia bancario o postale a:

EDIZIONI PEGASO, Piazza Ungheria, 1 - Roma

## 100 LIRE AL MESE PER IL MIGLIOR MODELLO

Con lo scopo di favorire l'attività modellistica in generale e con l'intento di indurre i modellisti a costruire tenendo conto dell'estetica o della necessità di escogitare sempre nuove forme e applicazioni le più ingegnose, MODELISMO istituisce un PREMIO PERMANENTE MENSILE DI LIRE 1000 da assegnare, a nostro insindacabile giudizio, al costruttore di un modello di qualsiasi genere e tipo (di velivolo, di natante, di auto, di treno, ecc.; veleggiatore, elastico, motore a scoppio, razzo, tutt'ala, ecc.; piroscifo cutter, nave da guerra, caravella, ecc.; treno elettrico, vaporella, ecc.) che, allo esame delle fotografie dei dati costruttivi e possibilmente dei disegni, presenti caratteristiche estetiche tecniche e costruttive degne della massima considerazione.

Almeno una delle tre fotografie inviate (fotografie che dovranno essere possibilmente: una dello scheletro e due con viste diverse) verrà pubblicata su MODELISMO con dati costruttivi e nome e recapito del vincitore. Se il modello avrà caratteristiche tecniche eccellenti verrà pubblicato con i piani relativi sulla rivista e compensato come di consueto. Anche le fotografie dei modelli non vincitori verranno pubblicate se presenteranno un qualche interesse per la massa dei lettori.

**BALSA**

Listelli norm. lunghi m. 1

2x2	cad.	L. 7
2x4	»	» 7
2x6	»	» 7
3x3	»	» 7
3x5	»	» 9
3x7	»	» 9
3x10	»	» 11
4x4	»	» 9
4x8	»	» 11
4x10	»	» 13
5x5	»	» 9
6x6	»	» 13
5x10	»	» 18
6x15	»	» 30

tavolette cm. 5x45

Spess. mm. 1	cad.	L. 25
»	» 1,5	» 28
»	» 2	» 30
»	» 3	» 35
»	» 4	» 38
»	» 5	» 40
»	» 6	» 48
»	» 10	» 65

Listelli scanalati  
Lungh. m. 1 - canale mm. 1

2x4	cad.	L. 10
2x6	»	» 10
2x10	»	» 12
3x3	»	» 10
3x5	»	» 12
3x7	»	» 12
4x4	»	» 12
4x8	»	» 14
5x5	»	» 12
6x6	»	» 16

listelli triang. lungh. m. 1

3x7	cad.	L. 15
3x12	»	» 18
4x15	»	» 25
6x20	»	» 50

blocchi lunghi cm. 45

25x25	cad.	L. 58
25x50	»	» 90
50x50	»	» 120
50x75	»	» 180
50x100	»	» 270

misure speciali a richiesta secondo preventivo.

# AVIOMINIMA S/A

PRESENTA LA PIÙ BELLA RACCOLTA DI U. CONTROLL IN ITALIA

## MACCHI C.205

Ap. Al. cm. 104 per motori fino a 10 cmc. Il più fedele modello volante in scala 1/10 mai realizzato. Tavola costruttiva f.d.p. L. 250.

### TORNADO

Per motori fino a 6 cmc.  
Ap. Al. cm. 60 Tavola costruttiva Lire 250 f. d. p. Scatola montaggio, motore escluso, L. 1900.

### SWING

Il primo modello controllato che ha volato in Italia. 2. edizione perfezionata. Tavola costruttiva L. 230 f.d.p. Scatola montaggio, motore escluso, L. 1800.

### STINSON SENTINEL

Apert. Al. cm. 90. Il più bel modello da allenamento. Tavola costruttiva L. 230 f. d. p. Scatola montaggio (motore escluso).

**MATASSINE DI ELASTICO INGLESE IN SCATOLE ORIGINALI** - La migliore produzione mondiale. Sez. mm. 0,8x4,5 e mm. 0,8x6. Lunghezza m. 11 circa (yds. 12). **LA SCATOLA L. 420**

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



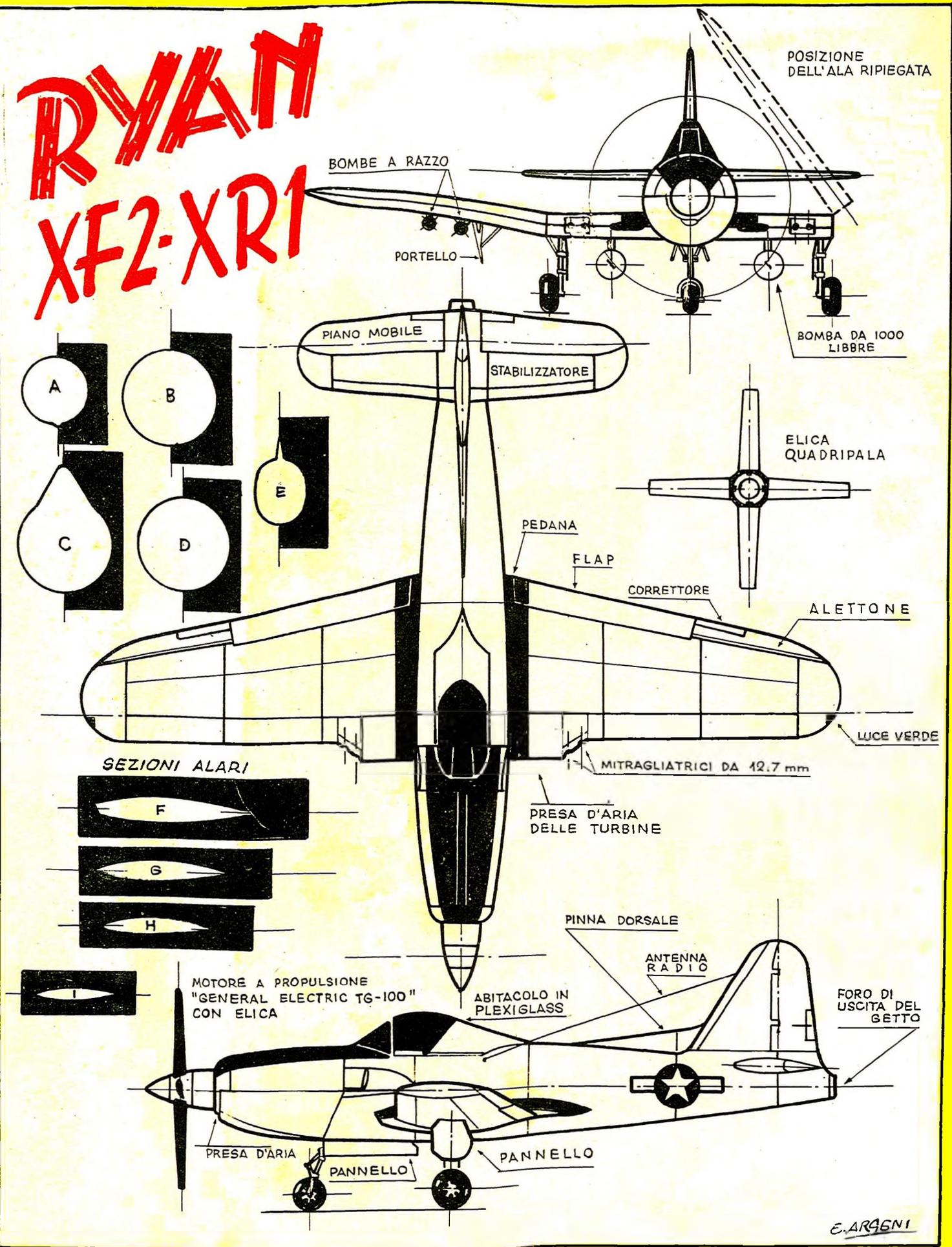





# olivetti

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

# RYAN XF2-XR1



E. ARAGNI