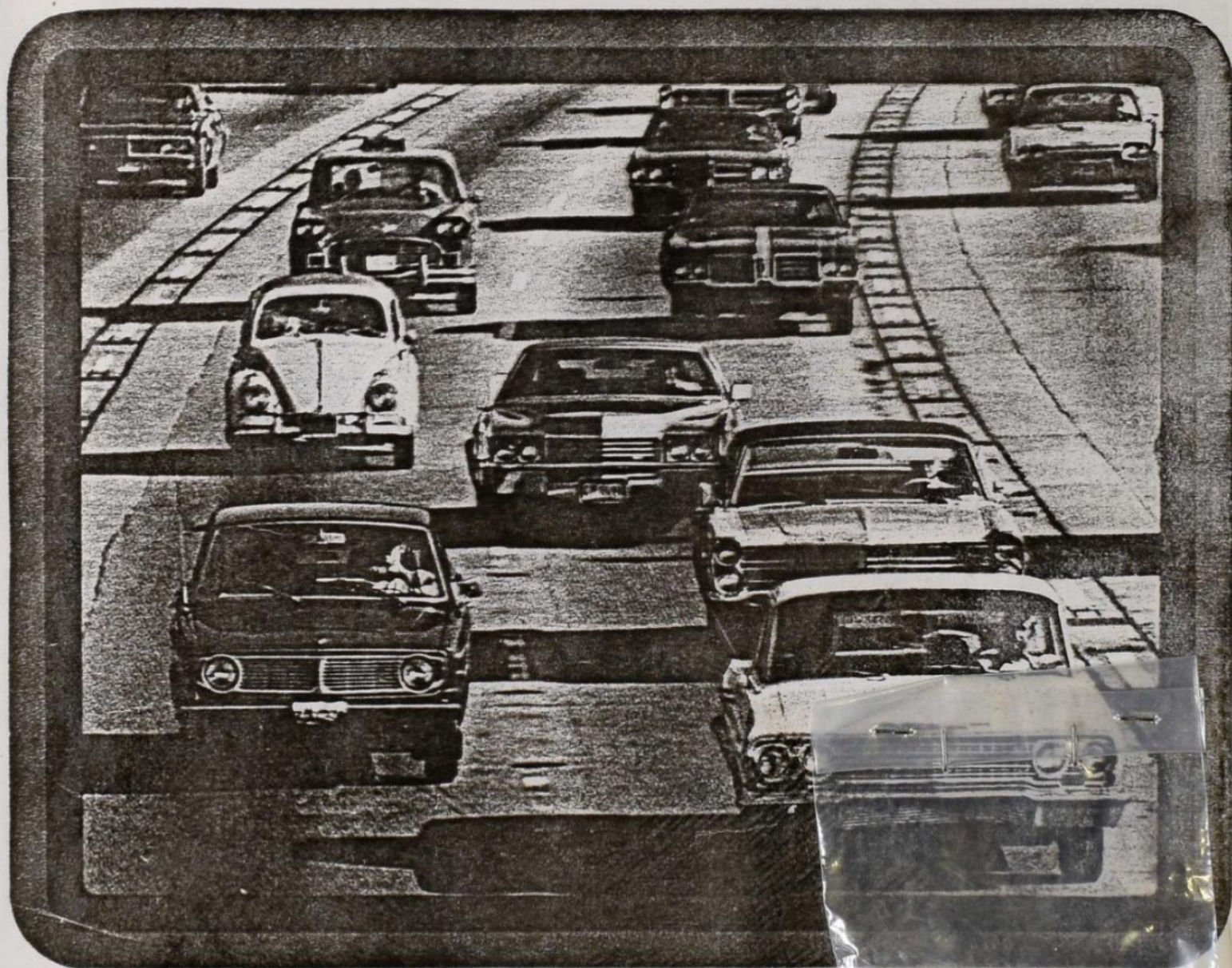


MUSIQUE MECANIQUE®

Prezzo: L. 3000 Est. 1,90 Fr. f. 17 DM. 7 \$4 Fr. s. 6,50 **stereo***

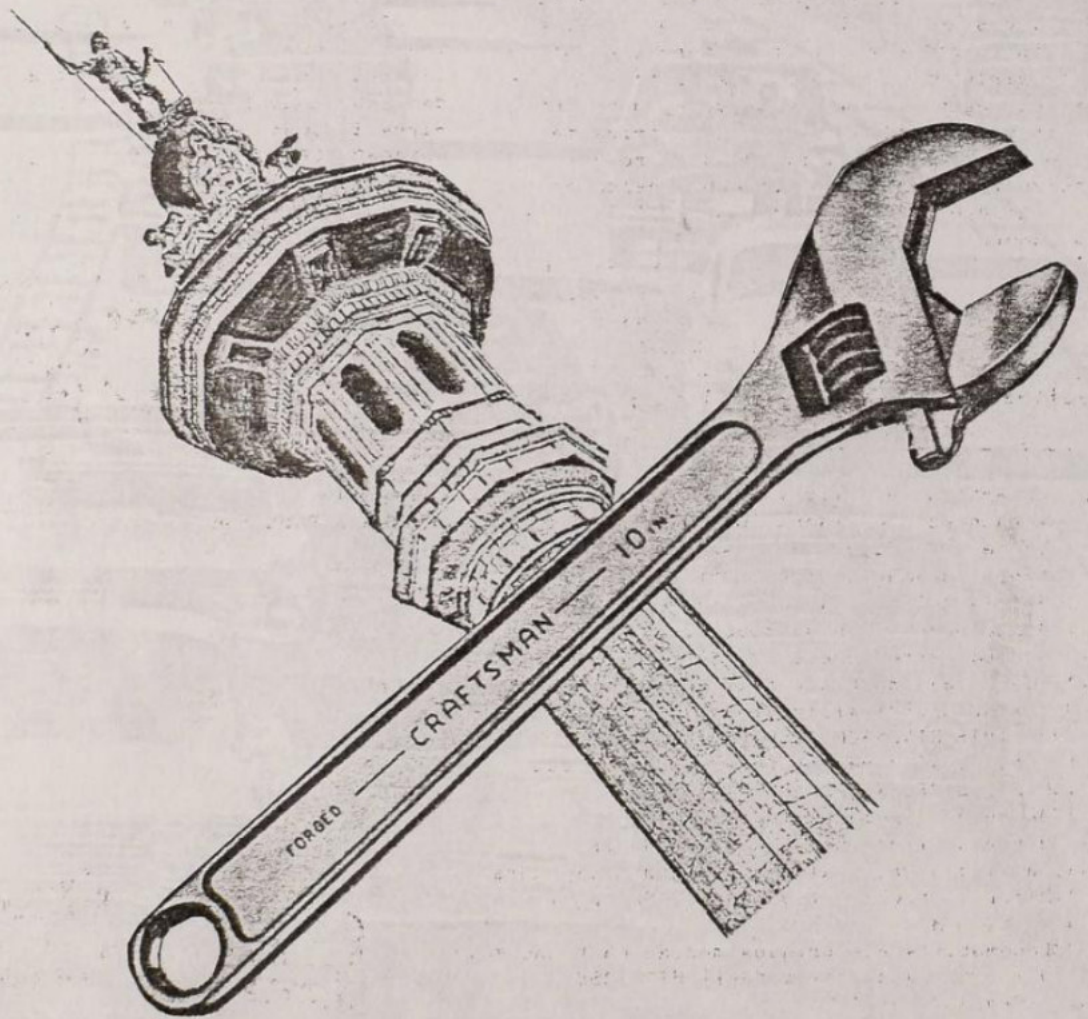


550 **Sears** COPEN
MOSK

PERIODICO MECCANICO-MUSICALE. Anno I° N.3 Marzo 1980.
Organisation officielle reliée au "GREAT COMLOTTO".

UN CADEAU MECANIQUE
NOS LECTEURS
UN BOULON COMPLET

GIBSON & Musique Mecanique



"MUSIQUE MECANIQUE", lettere al direttore

Cari lettori,

si apre, da questo numero, una nuova rubrica: "LETTERE AL DIRETTORE". I lettori potranno usufruire di questo angolo del giornale per risolvere col nostro ausilio qualsiasi tipo di problema, per comunicarci eventuali correzioni, proposte, ecc. Unica richiesta da parte nostra: TUTTE LE LETTERE DEVONO ESSERE FIRMATE E MUNITE DI INDIRIZZO.

Il direttore

CONGRATULAZIONI!

Caro Direttore,

Mi chiamo Aldo Scaini e voglio congratularmi vivamente per la splendida realizzazione di questo periodico meccanico-musicale. La grafica, l'omaggio in copertina, il contenuto e la rilegatura sono veramente magnifici; persino i miei familiari lo riconoscono. Finalmente una rivista moderna, razionale, interessante, nuova, seria, preparata, intelligente, elegante, dinamica, sincera, curata, obiettiva, squallida, economica, organizzata, internazionale ed varia. Inoltre trovo il prezzo veramente onesto, troppo onesto, anzi consiglieri di aumentarlo sin dal prossimo numero.

Avrei una domanda da porle: vorrei sapere come mai le pagine di meccanica hanno il numero pari. Continuate così!!

ALDO SCAINI

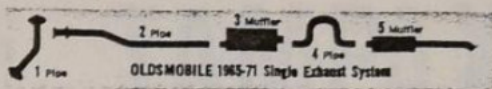
"MUSIQUE MECANIQUE",

SOMMARIO

- Pag.1 Copertina con omaggio meccanico (un bullone completo)
 - Pag.2 Pordenone può essere Londra, ma Londra non può essere Pordenone.
 - Pag.3 Lettere al direttore e sommario.
 - Pag.4 Freno pneumatico con distributore DUPLEX.
 - Pag.5 Storia dei TAMPAX-II puntata. (di MARIO BRUNETTA)
 - Pag.6 Basics-Carburetors. (meccanica U.S.A.)
 - Pag.7 ODA: La perfezione (di GIBSON & MARIO BRUNETTA)
 - Pag.8 Good ideas must not fall in the hands of the enemy.
 - Pag.9 Editoriale (di Willy GIBSON)
 - Pag.10 WELTMASCHINENSCHUTZ BUNDROTKREUZ.
 - Pag.11 Lettere al direttore (continuaz. da pag.3)
 - Pag.12 MUSIQUE MECANIQUE
 - Pag.13 Mechanic Flash: notizie lampo.
 - Pag.14 Motorrad Technik: meccanica tedesca.
 - Pag.15 La vita segreta di Fabio Zigante-II puntata.
 - Pag.16 Motorrad technik. (continuaz. da pag.14)
 - Pag.17 WILLY GIBSON.
 - Pag.18 Locomotives électriques (meccanica francese.)
 - Pag.19 Discografia completa degli HITLERSS
 - Pag.20 TOWN ART. (by ADO)
- +una pagina trasparente in supplemento

MUSIQUE MECANIQUE: Directeur de la publication: GIBSON-Directeur Mecanique: MARIO BRUNETTA-Traduction: M.me LOUISE TOMBAZZI'-Grafique et impagination: GIBSON-Imprimé par: ELIOTECNICA-Redaction, Administration et publicité: MARIO BRUNETTA-Collaborateurs: FRANCESCO D'ABRAMO, ODA, ANNA PIVA, MISS XOX.

Non figurano più tra i nostri collaboratori: il noto designer belga ANDRE' DAVID, perché sta con un uomo, miss ELOISE, perché sta con un negro, RED RONNIE, perché non ci ha inviato un articolo non musicale.



RISPOSTA: Ringraziamo il nostro lettore che dà il via alla corrispondenza per i complimenti fattici, anche se per la verità ne avremmo gradito qualcuno in più. Per quanto concerne il prezzo della rivista l'abbiamo subito accontentato, come avrà già potuto notare acquistandola.

MA CHE TITOLO E'???

Caro direttore,

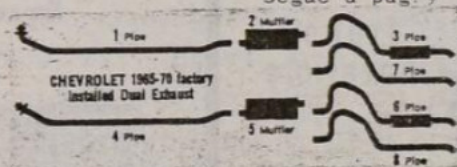
mi chiamo Eloise & Carlo e sono un fan dei TAMPAX e del vostro giornale e vorrei porvi un quesito: a pag. 19 del n° 2 di MUSIQUE MECANIQUE, tra i vari titoli dei brani vi è un asterisco con uno spazio bianco a fianco. Come mai?

ELOISE & CARLO

RISPOSTA: Per questa risposta interpelliamo il manager stesso dei TAMPAX, (il cui indirizzo è a pag. 19 del n°2) dato che attualmente è difficile reperirne i componenti.

MANAGER DEI TAMPAX: "è il titolo di un pezzo che i TAMPAX non hanno mai inventato e che quindi non esiste. Prego."

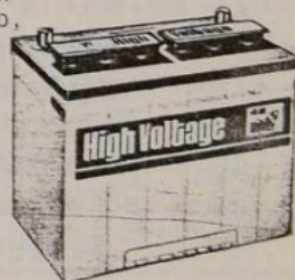
segue a pag. 9



Andy Warhol
artista

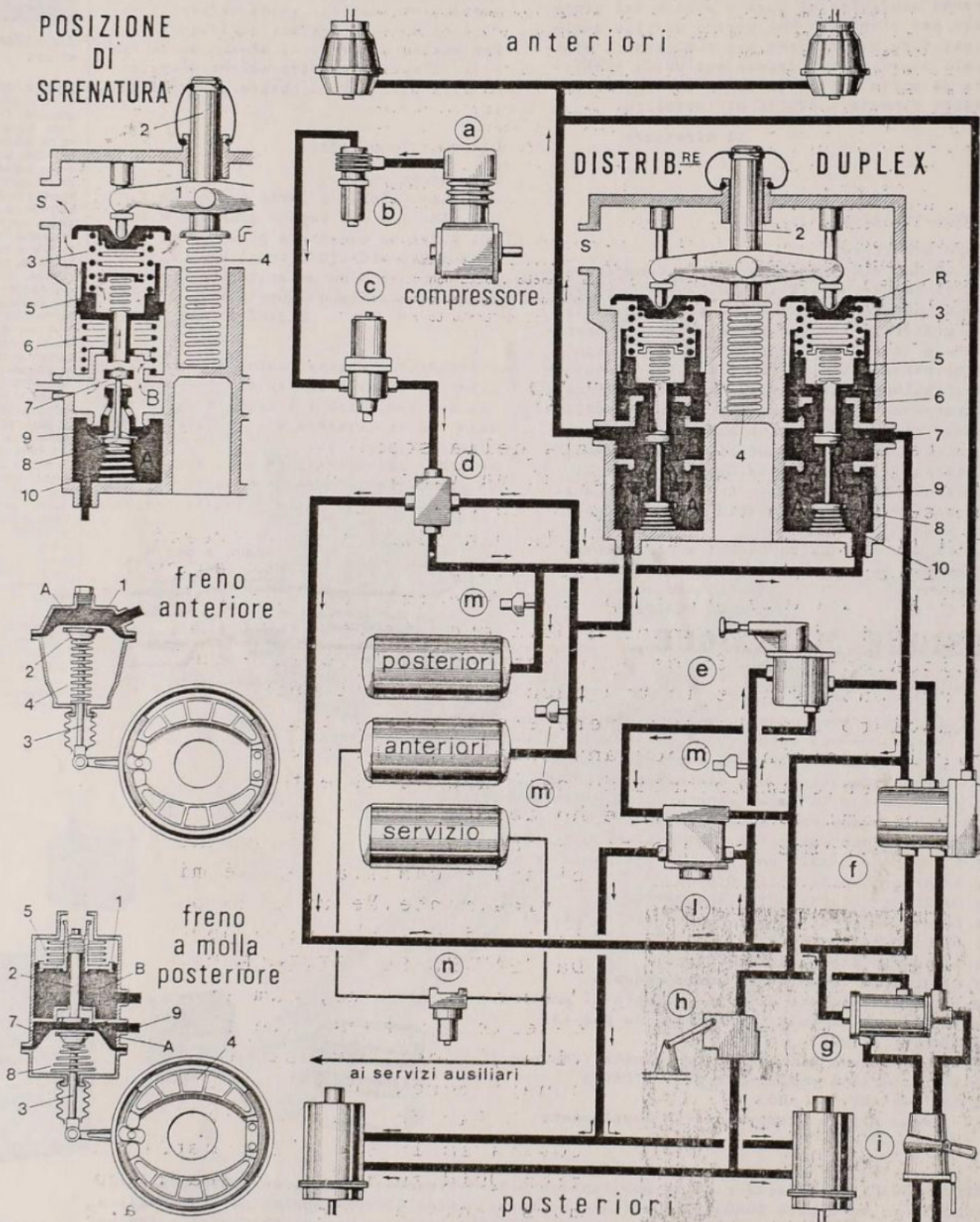
Pittore, regista, produttore cinematografico, caposcuola dell'arte "Pop", Andy Warhol, sul fenomeno del riflusso non ha dubbi: «Non ci sarà una forte svolta a destra, né in Europa né negli Stati Uniti. La libertà è un bene troppo importante, è una conquista troppo recente ed esilarante perché la si possa gettar via e rimpiazzarla con l'illusione di un ritorno all'ordine. Noi artisti abbiamo bisogno di operare in uno spazio politico e sociale libero da condizionamenti di ogni genere. E la prima cosa che i Governi autoritari di destra o di sinistra decidono di fare, appena insediati, è proprio di limitare la libertà degli artisti. Una libertà che fa loro paura, perché è l'espressione della verità.

«Vede, gli Anni Sessanta furono un magazzino di idee, di trovate, di battaglie artistiche, di rivoluzioni e guerre sbagliate; però avevano un gran piglio. Gli Anni Settanta sono stati invece il vuoto, il nulla, uno spazio gigantesco pieno di punti interrogativi. Gli Anni Ottanta saranno aridi: ci siamo liberati degli ideali, del patriottismo, dell'amore; siamo stati costretti a distruggere persino il mito dell'automobile. Ma rinunciare alla libertà, nel nome di un "ordine" assoluto, questo no. Non ha senso. È assurdo».



624 Sears

FRENO PNEUMATICO CON DISTRIBUTORE DUPLEX



a) compressore - b) depuratore - c) regolatore pressione - d) valvola protezione serbatoi - e) distributore a mano - f) servodistributore triplo comando - g) servodistributore modulare - h) modulatore pressione carico - i) giunto accoppiamento - j) servodistributore doppio comando - m) indicatori bassa press. - n) valvola a press. controllata

La storia dei TAMPAX

RIASSUNTO

* Va subito chiarito che, dovendo parlare del TAMPAX dal mio punto di vista che è il migliore e il peggiore, è necessario che lo faccia innanzitutto una breve presentazione di me stesso. Ebbene io sono nato il 14 settembre 1957 alle 6 del mattino. Era un sabato mattina. In quel momento pesavo 4 kg. e 600 g. I miei ricordi di quel primissimo periodo di vita sono, per la verità, piuttosto vaghi. Rammento comunque che alle 6 e mezza di quello stesso giorno, dopo essermi fatto una buona doccia, sono stato invitato per la sera alle 21 da una ragazza per una cenetta a due al famoso ristorante da "MORO" di Sclavon's. E già da quel momento mia madre cominciò a mettermi i bastoni tra le gambe, inventandosi mille scuse per non farmi uscire. A nulla valse l'insistenza della ragazza. Ad ogni modo nonostante questo primo, in crescendo incidente, il mio rodaggio alla vita fu in fondo piuttosto piacevole. (Ancora adesso mia madre continua a mettermi i bastoni tra le gambe ogni qualvolta una ragazza mi viene a prendere. Anche quando nessuna ragazza mi viene a prendere. Anche quando me ne sto un anno in giro per l'Europa. Anche fra 15 anni mia madre continuerà a mettermi i bastoni tra le gambe. Fino a quando avrò le gambe mia madre, e non è detto che,) Mia madre è nata a Lille, città all'estremo nord della Francia, posta non molto lontano dalla Manica, il 10-4-1926. Là crebbe e studiò fino a quando, un bel giorno sposò mio padre. Poiché imparò l'italiano a partire da quel periodo, affibbiò la famosa "R" maschia sia a me che a mio fratello.*

2^a puntata

Durante questa seconda puntata della storia dei TAMPAX mi ero ripromesso di parlarvi brevemente delle altre poche persone che hanno influito, chi più chi meno, sulla mia educazione e crescita, sia per quel che riguarda il campo musicale, sia per quello meccanico, ben più importante ed attuale. Queste persone sono: mio padre, mio fratello, i miei nonni, tutti i miei zii (anche quelli che vivono in America del nord e del sud, in Australia, Africa e in vari paesi europei e che non ho mai né visto né conosciuto e in più anche alcuni zii defunti che hanno sicuramente lasciato qualche carattere ereditario.), cugini e cuginetti, amici di famiglia, vicinanti (importantissimi), nonché alcuni personaggi occasionali ugualmente importanti. Ho però deciso di entrare in questo argomento nei prossimi numeri, poiché ho ancora alcuni particolari su mia madre da riportare. Prime fra questi le favole e le ninne nanne che spesso mi recitava e cantava perché mi addormentassi, ...

... finalmente. Ne ricordo particolarmente volentieri una, che vi riporterò qui di seguito: Da "SATIRE ED EPISTOLE DI ORAZIO": Qui fit, Maecenas, ut nemo, quam sibi sortem seu ratio dederit seu fors obiecerit, illa contentus vivat, laudet diversa sequentes? Eh?!? 'O fortunati mercatores! Gravis annis miles ait, multo iam fractus membra labore. Contra mercator, navem iactantibus Austris, militia est potior. Quid enim? Concurritur: horae momento cita mors venit aut victoria laeta. Agricola laudat iuris legumque peritus, sub galli cantum consultor ubi ostia pulsant. Ille, datis vadiibus qui rure extractus in urbem est, solos felices viventes clamat in urbe. Cetera de genere hoc, adeo sunt multa, loquacem delassare valent Fabium. (Segue)



Schneider

Schneider + Co. AG
Isolierungen und Industriebedarf
8401 Winterthur, Scheideggstrasse 2
Telefon 052 89 21 21

4028 Basel, Auf dem Wolf 45
Telefon 061 41 54 76
3008 Bern, Güterstrasse 22
Telefon 031 25 16 16
1004 Lausanne, 95, rue de Genève
Téléphone 021 25 58 47

Industrie-Isolierungen
Kälte- und klimatische Isolierungen
Lärmbekämpfung und Akustik
Deckenverkleidungen, Trennwände, Feuerschutz-Isolierungen
Hochtemperatur- und Feuerfesttechnik
Isoliermaterialien, Filterhilfsmittel und Füllstoffe

MUSIQUE MECANIQUE Pag. 5

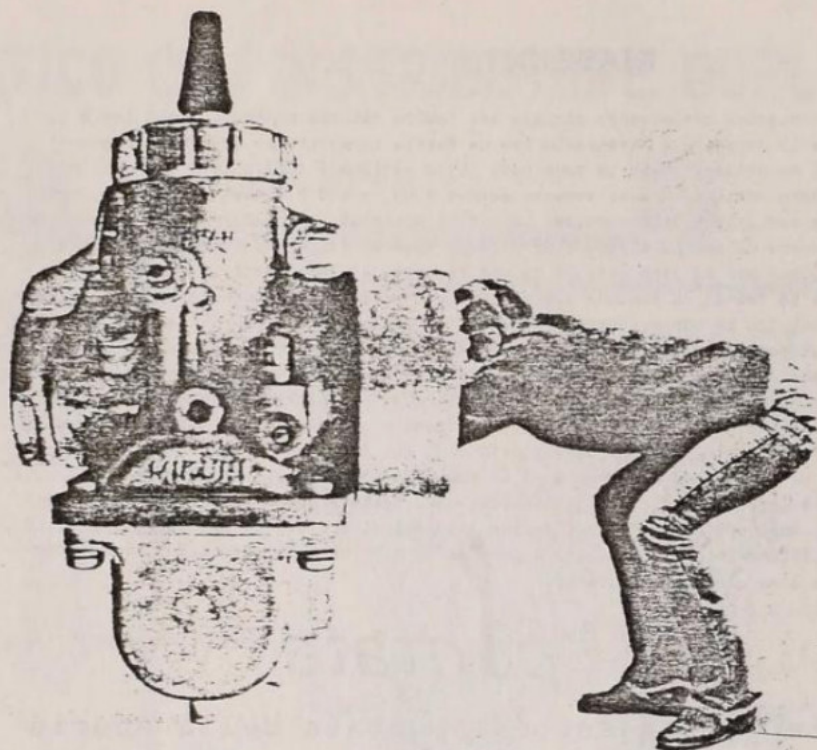
Isolation chambres froides et climatisées
Lutte contre le bruit et acoustique
Plafonds suspendus, parois mobiles, isolations anti-feu
Technique réfractaire
Matériaux isolants, produits chimiques

the spray nozzle rises exactly with increases in air speed within the throat. Thus the movement of air into the engine becomes a wonderfully sensitive metering device.

There is just one flaw in the concept of pure, pressure-drop metering: the basic carburetor meters air and fuel in terms of volumes, but the engine wants its mixture proportioned *by weight*. Fundamentally the problem arises from the fact that air loses density (is lighter) when its pressure is reduced—as happens in a carburetor's throat. But the fuel is inelastic and does not undergo the same decrease in density. The combined result is that unless means of correction are provided, mixture strength will shift progressively toward richness as air flow through the carburetor throat increases.

Fortunately a very simple method of fuel flow correction exists, and is applied in almost every motorcycle carburetor. Examine your bike's carburetor closely and you'll discover an air passage leading from outside the throat area to a point right under the spray nozzle. This is the correction air passage, and it will be partially blocked by either a small, separate jet, or by one or more drilled orifices in the spray nozzle itself. The purpose of the correction air system is to lend "elasticity" to the fuel delivery to offset that of the main air flow through the carburetor throat. It bleeds air in around the spray nozzle and, due to fuel being vastly more viscous than air, the relative volumes of air and fuel drawn in through the main jet and correction air passage are not constant. What happens is that as the suction over the spray nozzle rises increasing amounts of correction air are brought up with the fuel, and the rate of fuel delivered increases much less with increased engine speed than otherwise would be the case. And by careful balancing of the flow of correction air against the main air flow through the carburetor throat, mixture strength can be held constant over a very broad engine speed range. Or, with an equally careful and deliberate imbalancing the mixture can be made to shift from economy-lean at low operating speeds to power-rich at higher speeds, and that frequently is done.

Thus far we have dealt only with the carburetor's ability to deliver an air/fuel mixture with its throat unobstructed, and that is only a small part of its total function. It must also control the bulk flow of mixture into an engine, and cope with operating speeds too slow for the primary fuel delivery system to be effective. So we have to build into the carburetor some form of throttle valve, and what amounts to an auxiliary mixture-producing device to feed the engine when air velocity over



the spray nozzle is too low to pull fuel up from the main jet.

Here we can pause for a brief discussion of float chambers, about which there is little to be said. Because the carburetor cannot be expected to meter fuel accurately unless gasoline is supplied to the main jet at a constant pressure, and because there is nothing quite so reliable and accurate as gravity, engineers have provided all but a few special purpose carburetors with float chambers, which hold a quantity of fuel at a constant level just below the spray nozzle. The chamber holding this fuel is supplied from a valve controlled by a float or floats, also in the chamber. The arrangement is almost identical to that found in the common toilet flush tank, if somewhat smaller and more elegantly made.

As a practical matter it is necessary to place the carburetor's static fuel level somewhat lower than any of the fuel passage outlets. This prevents flooding but it also establishes a minimum rate of air flow through the carburetor throat below which the suction applied at the main spray nozzle is too low to pull gas up from the float chamber. Actually, even if the fuel level was raised right up to the nozzle's outlet there still would be times when air velocity in the throat would fall too low to atomize the mixture adequately. For both these reasons it is not possible to use a single mixture delivery system; carburetors have to be provided with a second, separate system for idle and low-speed running, the details of which vary with the kind of throttle valve employed in particular carburetors.

Motorcycles' throttle valves take two forms: one is the widely-used cylindrical

slide; the other is a pivoted disc, or butterfly. The latter is less expensive to manufacture, and makes for a slightly more compact carburetor, but the shaft to which the butterfly disc is fixed constitutes a permanent obstruction to air flow through the carburetor's throat—a disadvantage that may in part be overcome by making the throttling portion of the throat oversized. A more serious shortcoming is that carburetors with butterfly throttles need special help in making the transition between their low speed and high speed mixture circuits.

Carburetors' high speed circuit, the spray nozzle/main jet and correction air system, has already been described. The low speed-idle circuit varies greatly in detail, as previously noted, but in almost every instance its workings center on a chamber located under the carburetor throat's floor. This chamber is connected with the carburetor throat via two or more drilled orifices; one of these will be downstream from the throttle valve; another one, or more, will be upstream. Fuel and air are fed into the idle chamber through yet another pair of passages and are mixed there before being bled out into the carburetor throat.

Slide-throttle carburetors never have more than a pair of idle mixture bleed orifices visible, one behind and one ahead of the throttle slide. But those with butterfly throttle valves often have a whole pattern of upstream holes to help them with the low speed to high speed transition. When the throttle disc is pivoted into its idle position, almost completely blocking the carburetor throat, vacuum behind the valve pulls a froth of air and fuel out of the idle-mixture chamber through the

CYCLE

ODA: la perfezione



ACCIDENTI! ODA ce l'ha fatta: ha ribaltato la situazione: ODA lavora (in una fabbrica di carta igienica N.D.R.): ha comperato il sintetizzatore: la sua parte di grù: c'è nell'aria una riunione dei TAMPAX: se oltre a tutto questo avesse anche lasciato l'Alessandra il quadro sarebbe completo. (lasciamo comunque tempo al tempo....) Dobbiamo riconoscere che questo improvviso susseguirsi di colpi di scena clamorosi ci ha molto sorpresi. A questo punto ci sembra lecito chiederci: non è un po' strano che esca MUSIQUE MECANIQUE n.º 2, contenente le interviste ai genitori di ADO, articoli vari sugli strudel, sulle grù, etc.... e con la presentazione battuta a macchina su un foglio di carta igienica.... e immediatamente ADO si trasformi in ODA??? MAH.....!!

PROBLEMINO

Il papà di Pierino ha guadagnato nel mese di marzo L.377.950 e ha speso L.580.000 in caramelle e dolci per Pierino. Se questa era la prima busta paga del papà di Pierino, come ha fatto egli a spendere i $\frac{2}{3}$ circa di ciò che ha guadagnato? (Per l'esatta soluzione fatevi eventualmente aiutare dalla mamma)

Invitiamo i lettori che riusciranno a trovare una soluzione a spedire quest'ultima alla nostra rubrica:

"L'ANGOLO DEL COMMERCIALISTA"
MUSIQUE MECANIQUE management
Via Stradelle, 38
33054 CORDENONS (PN)
ITALY

Qualifica OPERAIO
Paga dal 1-3 al 31-3 1980

Sig. 30312 300

specifico	ora	lira	IMPORTO
lavoro ordinario	168	1129	189672
straordinario			
notturno			
festivo			
cottimo o percentuale			
festività e ferie	8		80430
indennità contingenza	168	1431	240408
indennità mensa			
TRATTENUTE	Totale paga lorda		L. 450560
fap <u>7.45</u> % su L. <u>32245</u>			
GESCAL <u>0.35</u> . . .		<u>1274</u>	
INAM <u>0.32</u> . . .		<u>1352</u>	
RM <u>1.80%</u> . . .		<u>4865</u>	
OGGIA ESSEUTE . . .		<u>11500</u>	
trattenuta lav. pensionati			<u>72640</u>
assegni familiari	paga netta		L. 377950
genitori			
coniuge			
figli			
Totale paga netta			L. 377950
ANTICIPI			
TOTALE COMPLESSIVO CONTENUTO			377950

Attenzione - Verificare il denaro al ricevimento - Non si accettano riduzioni la segreteria.

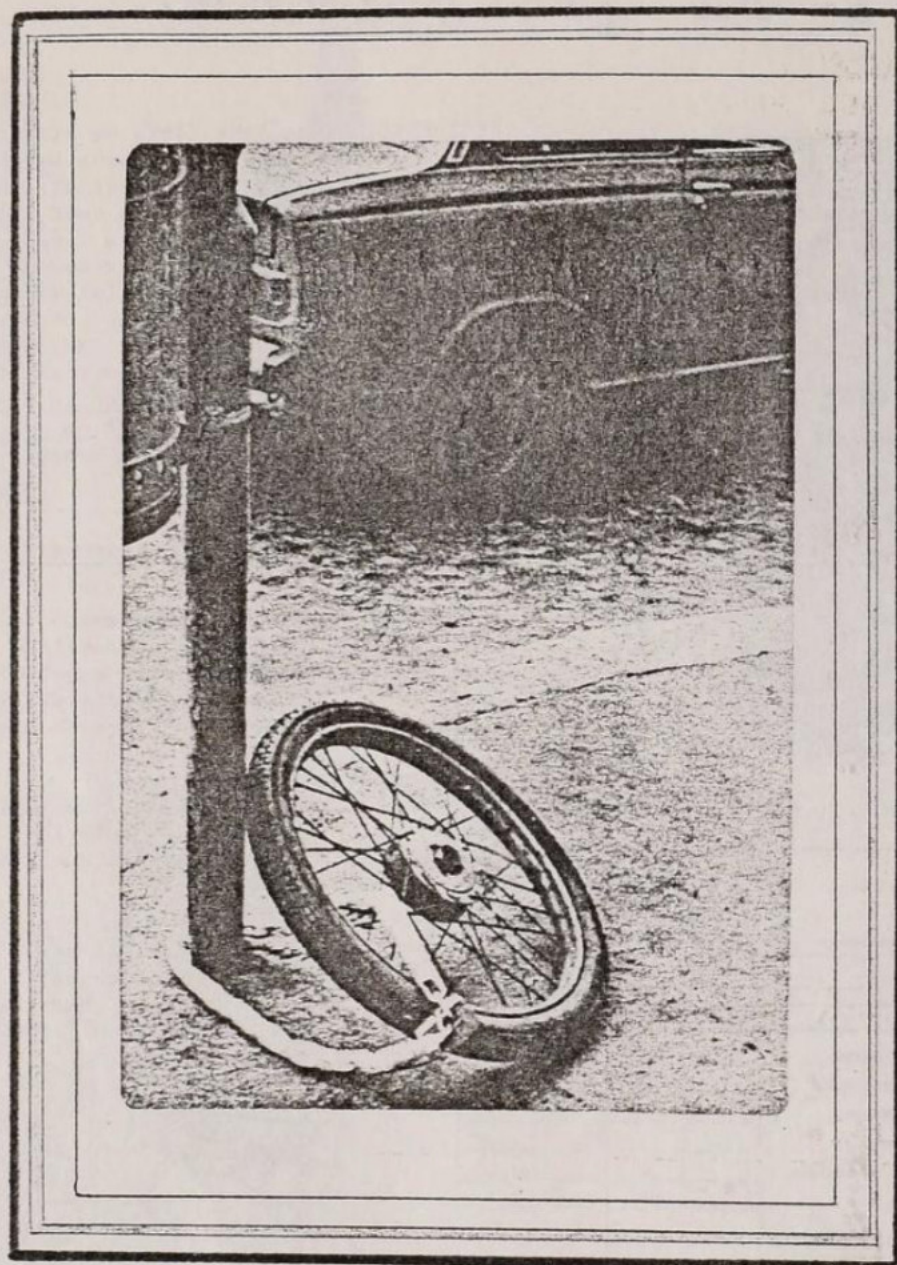
Qam - mar - milano serie 556

Esente da bolli se non firmata per ricevuta.



OSSERVANDO IL TOTALE COMPLESSIVO DELLA BUSTA PAGA DI ODA IL NOSTRO COMMERCIALISTA CI HA FATTO NOTARE CHE, LAVORANDO, ODA NON POTRA' MAI DIVENTARE RICCO. -

QUESTE FOTO NON HANNO BISOGNO DI COMMENTI: APPARE EVIDENTE CHE ODA SI E' MERITATO L'INGRESSO UFFICIALE FRA GLI INGRANAGGI DI MUSIQUE MECANIQUE IN QUALITA' DI "MEMBRO AD HONOREM" E CON L'APPELLATIVO DI "DADO". -



GOOD IDEAS
MUST NOT FALL IN THE HANDS OF THE
ENEMY

(Idee buone
non devono cadere nelle mani del
nemico)

-MUSIQUE MECANIQUE Design for The GREAT COMLOTTO 198



foto abcdesign

EDITORIALE

MUSIQUE MECANIQUE non è un gruppo ed ha come fine principale la musica, anzi è la prima in ordine di importanza. In pratica mi sento di continuare con quella musica che facevo all'inizio, anche perchè sapevo suonare e tuttora so suonare. Io sono un musicista e non voglio diventarlo, forse perchè ADO e XOX sono sempre stati esclusi dai circuiti della gente che non sapeva suonare. E' per questo che siamo stufi dei musicisti che dicono: "O non sai suonare o via di quà". Non penso che la musica del 2000 sia quella leggera alla Frank Sinatra o quella tipica dei monoscopi televisivi: musica intelligente per gente intelligente. Vorrei essere scambiato per un illuso che non vuole fare la rivoluzione con la sua musica per essere tutti infelici. So che vincerei in partenza in una cosa del genere.

GIBSON
GIBSON

Per ulteriori informazioni su MUSIQUE MECANIQUE
rivolgarsi a: Mario Brunetta-Via Stradelle, 38
33084 CORDENONS (TN) ITALIA
Tel. 0434/20198-656189





UN EXEMPLE DE
VIOLENCE CONTRE LA MECANIQUE

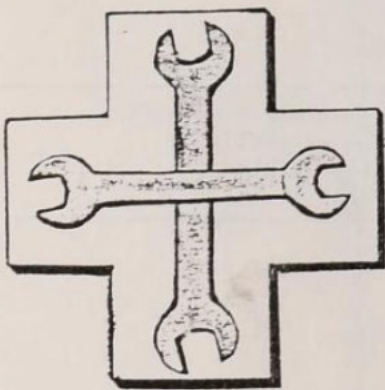
AN EXAMPLE OF
VIOLENCE AGAINST THE MECANIC

EIN BEISPIEL
VON GEWÄLTSTATIGKEIT GEGEN DIE MECHANIK

UN ESEMPIO DI
VIOLENZA CONTRO LA MECCANICA

NOI INTENDIAMO DIFENDERE LA MECCANICA
FINO ALL'ULTIMA GOCCIA D'OLIO.

LA MECCANICA
DEVE UCCIDERE LA DONNA.



WELTMASCHINENSCHUTZBUND
Via stradelle 38
33084 CORDENONS (PN)
ITALY

"LETTERE AL DIRETTORE"
(segue da pag.3)

DUE ERRORI

Caro direttore,
mi chiamo GIBSON, sono il chitarrista dei TAMPAX. Desidero farle presente che nel n.° 2 di MUSIQUE MECANIQUE a pag.19 recante la discografia completa ho rilevato due errori che falsano completamente la figura dei TAMPAX e influiscono negativamente sul congiuntivo e sul gerundio della loro carriera attuale e futura. Gli errori sono i seguenti:
- 50/60 HERTZ e non HERTS.
- Manca un titolo: "ENGLISH EDITION", composta a Londra nell'estate 1979.
Non colgo nessuna occasione.

GIBSON

RISPOSTA. Invitiamo tutti i lettori a non accorgersi di eventuali errori perché tanto è del tutto inutile.

Il direttore
GIBSON

FRENO IDRAULICO AD ESPANSIONE

Caro direttore,
ho letto sul n.°2 della vostra interessantissima rivista l'articolo sul servofreno idraulico ad aria compressa. Le sarei grato se potesse darmi delle delucidazioni sulle caratteristiche che deve avere un freno idraulico ad espansione, poiché ho il sospetto che nella nuova vettura che ho acquistato manchi completamente l'impianto frenante.

MARKET EZIO

RISPOSTA. Nel freno idraulico ad espansione le ganasce vengono aperte dalla pressione dell'olio per mezzo di una pompa a stantuffo, azionata dal pedale del freno. Il freno è costituito da una pompa comando che comunica con un serbatoio di alimentazione, dalle tubazioni e da un cilindretto con due pistoncini ad azione contrapposta, situato tra le ganasce di ciascuna ruota. I due pistoncini sono tenuti distanziati da una molla. La pompa principale ed i pistoncini sono muniti di speciali guarnizioni di gomma (gommini) per la tenuta della pressione d'olio.

MIA MOGLIE E LA FRIZIONE.

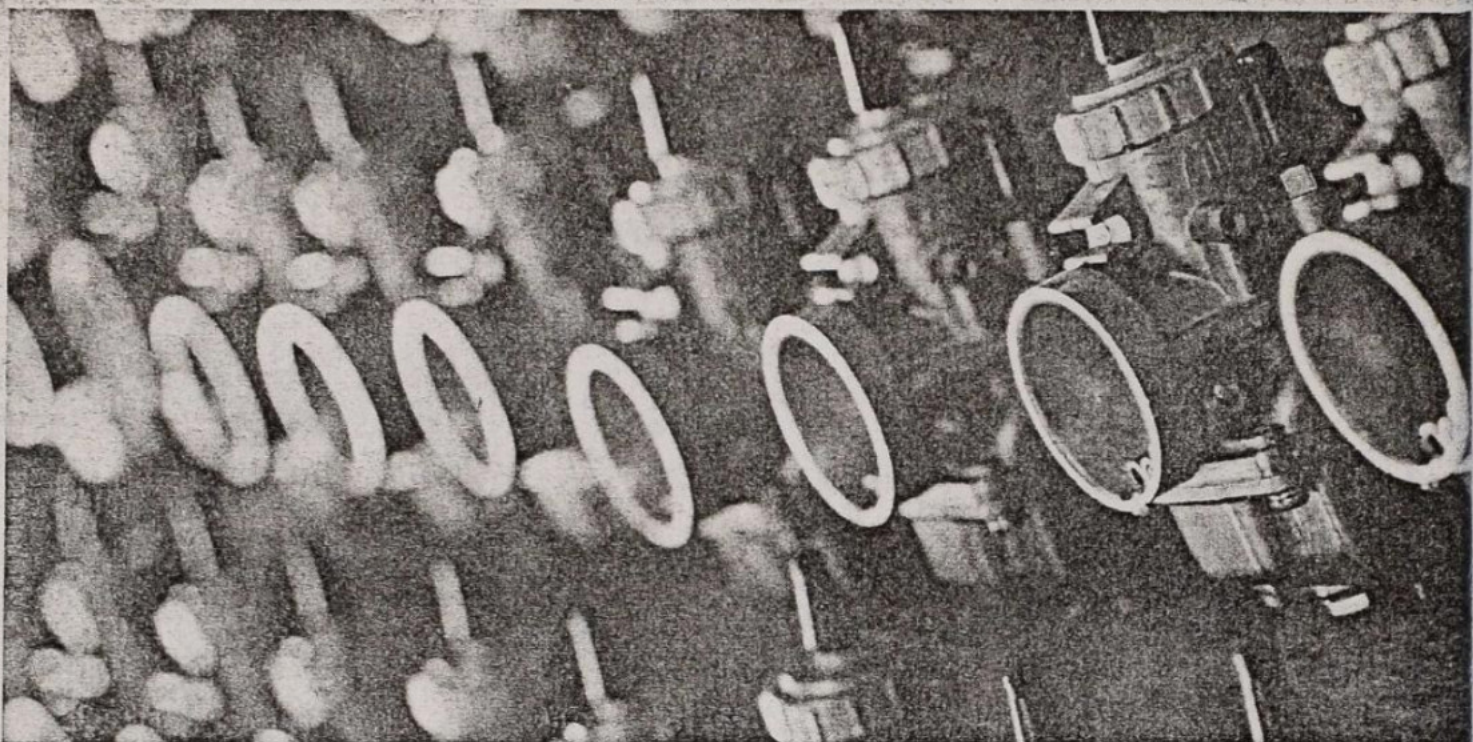
Egregio direttore,
Ho letto sul N.°2 di M.M. il grafico virosobbalzometrico illustrante le partenze da fermo e il modo di guidare di ALDO. Ebbene io ho una moglie che guida in maniera tale che ALDO, al confronto, è un provetto pilota di formula 1. Desidererei quindi delle delucidazioni sulla frizione e sull'uso della stessa. (frizione in senso meccanico, naturalmente.)

ANZIL MARCELLO

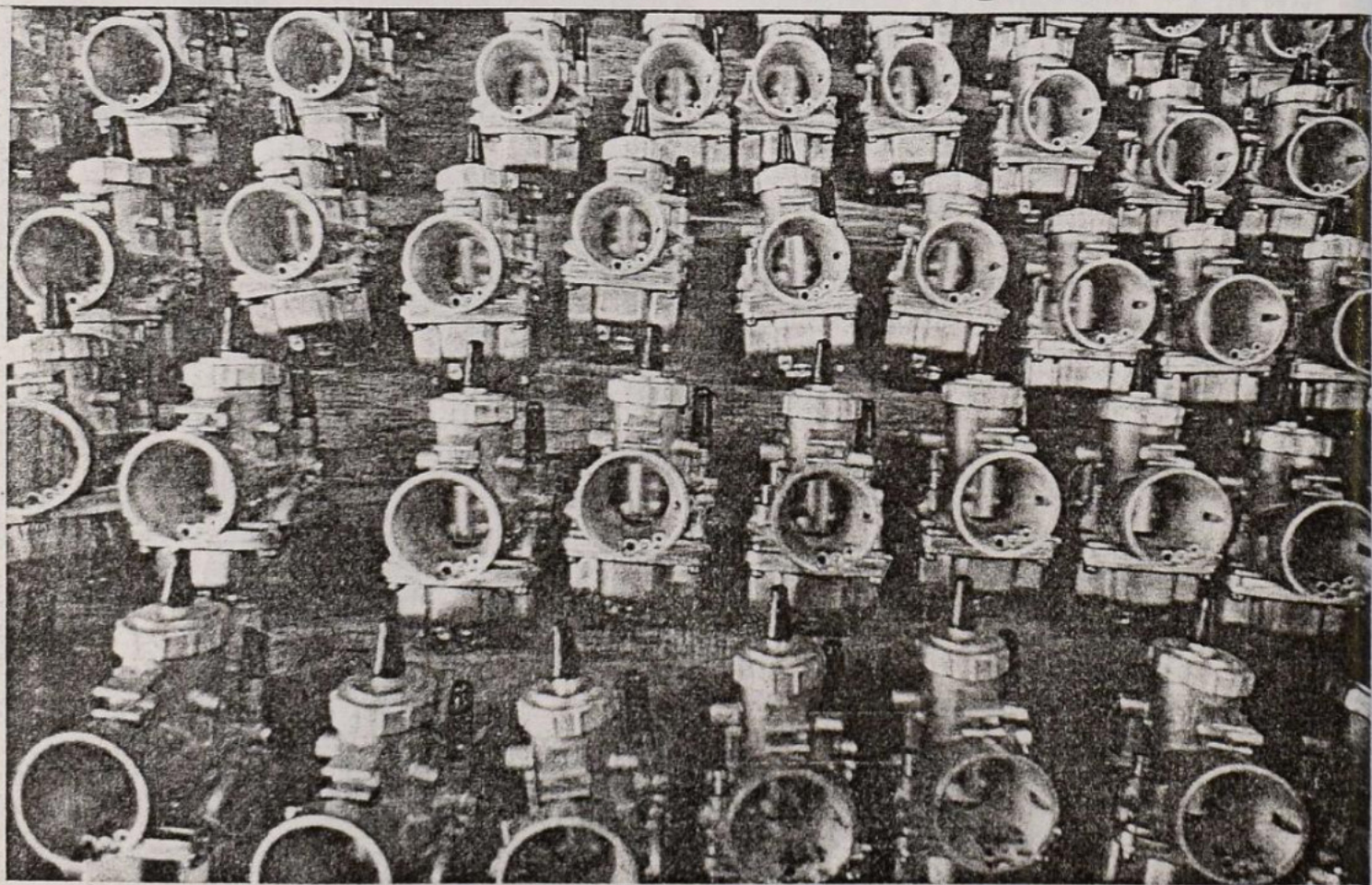
RISPOSTA. Carissimo lettore, dubitiamo profondamente che sua moglie possa guidare peggio di ALDO: evidentemente lei non è mai andata in macchina con ALDO alla guida. In ogni caso ecco qui di seguito ciò che le serve:
La frizione è il primo organo di trasmissione, che serve a trasmettere o a togliere il movimento dal motore al cambio. Essa è montata sul volano motore e trasmette il movimento al cambio, per mezzo di un albero chiamato "PRIMARIO". Le frizioni possono essere a dischi multipli o a disco unico. (o "manuali").
Frizione a disco unico: nella parte frontale del volano è sistemato un disco d'acciaio rivestito da due anelli di ferro da ambo le parti. Questo disco al centro porta un foro scapellato su cui è montato l'albero primario che trasmette il movimento al cambio. Questo albero da una parte gira in folle sul volano e dall'altra parte ha un ingranaggio che trasmette il movimento al cambio. Di fronte al disco della frizione è montato un piatto spingidisco formato da un piatto fisso e da un piatto mobile, da sei molle, da tre leve sulle quali appoggia un cuscinetto reggispingia comandato dal pedale della frizione.
Per quanto riguarda il funzionamento ritorneremo sull'argomento sui numeri seguenti. Cordiali saluti a sua moglie.

Il direttore
GIBSON





MUSIQUE MECANIQUE[®]



MECANIC FLASH



ADO: "...che non mi vengano a dire che le macchine non lavorano!"



RADAR, il batterista dei TAMPAX, durante una cena in un famoso ristorante di Pordenone ha preso a schiaffi un cameriere, sembra perché non era della sua stessa razza.



SILENCE pass guitar dei TAMPAX, si trova in Germania, dove sta suonando con dei gruppi locali.



MARIO BRUNETTA, manager dei TAMPAX, ha inviato a GIBSON, lead guitar dei TAMPAX, una gigantesca cartolina illustrante una antica RENAULT 1889 con il seguente testo: "LES COULEURS DE LA VIE SONT DANS L'HISTOIRE DE LA MECANIQUE, CHER GIBSON."



JIMMY FONTANA: "Il mondo non si è fermato mai un momento."



115/220: sta per andare in edicola la rivista mensile "115/220. 115/220 volts è il titolo di una canzone composta da GIBSON per i TAMPAX. E' importante sottolineare che la 115 fa funzionare l'America, mentre la 220 l'Europa. Risulta evidente che questo titolo racchiude buona parte della filosofia di GIBSON. Solamente i lettori di MUSIQUE MECANIQUE hanno il privilegio di conoscere l'origine di questo titolo.

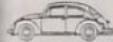


MUSIQUE MECANIQUE ha deciso di affiancarsi nella realizzazione del 33 giri in via di ultimazione a Bologna, al GREAT COMLOTTO. I brani prescelti sono 2: "GOOD IDEAS MUST NOT FALL IN THE HANDS OF THE ENEMY." (2.40) e "ATOMS FOR ENERGY." (2.55). A differenza degli altri gruppi

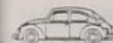
presenti nel disco, le registrazioni sono state già preparate a novembre 1979 negli studi di MARSURE in occasione di una performance dal vivo dei MUSIQUE MECANIQUE. Va specificato che i 2 brani non sono di musica meccanica.



The CHUB STANLEY & THE ALL NITE BOYS AND THEIR RUBBER BONES (rock 'n roll puro anni '50) suoneranno assieme agli altri gruppi del GREAT COMLOTTO il 28 maggio a Pordenone al teatro VERDI. Formazione: CHUB STANLEY, vocal-guitar, TOM CURRIE, bass, JOHN ROONEY, drums, PEDRO GOMEZ, piano (Gli ultimi 2 componenti sono americani provenienti dalla base NATO di Vicenza.)



GIBSON, STILLS, NASH & YOUNG: supergruppo formato da ADO, MISS XOX, MARIO BRUNETTA e naturalmente GIBSON. Non possiamo per il momento dare altre anticipazioni. GIBSON ne è l'ideatore.



HIGH VOLTAGE: nuovo gruppo che si propone di lanciare l'hard rock degli anni '80. Al loro attivo, per ora, vi sono 2 canzoni: "NEW YORK CITY" e "UNFALLOUT SHELTER". Essi rientrano molto tardi alla sera e nelle attività di GIBSON.



GENERATED ELECTRICITY: non suonano, i loro componenti possono variare da un minimo di uno a cento, hanno tutta la stessa faccia. Hanno composto solo un brano: "MY GENERATION AFTER YOUR GENERATION". Per ulteriori informazioni rivolgersi al loro MANAGER: MARIO BRUNETTA - Via Stradelle 38 - CORDENONS (PN) - Tel. 0434-20198.



SIZE	Altas	Category	Number	Wt.	Each	Category	Number	Wt.	Each
BLACKWALLS						HARROW WHITEWALLS			
6.00-13		95 A 39469C	17 lbs.	\$12.04		95 A 39519C	20 lbs.	\$14.15	
6.50-13		95 A 39419C	20 lbs.	12.10		95 A 39549C	21 lbs.	14.15	
7.00-13		95 A 39449C	21 lbs.	12.12					
6.50-14		95 A 39438C	20 lbs.	13.21					
7.00-14		95 A 39418C	22 lbs.	13.22		95 A 39518C	20 lbs.	13.22	
7.50-14		95 A 39468C	24 lbs.	13.23		95 A 39568C	21 lbs.	14.15	
8.00-14		95 A 39448C	24 lbs.	13.26					
8.50-14		95 A 39428C	27 lbs.	13.30					
9.00-14		95 A 39487C	19 lbs.	14.15					
7.75-15		95 A 39467C	22 lbs.	14.15					
8.13-15		95 A 39447C	22 lbs.	14.15					
8.45-15		95 A 39457C	22 lbs.	14.15					
8.65-15		95 A 39457C	22 lbs.	14.15					

SIZE	Altas	Category	Number	Wt.	Each	Category	Number	Wt.	Each
82-INCH SINGLE-STRIP WHITEWALLS						BLACKWALLS			
6.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	19 lbs.	12.90	
6.50-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
7.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
7.50-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
8.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
8.50-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
9.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	

SIZE	Altas	Category	Number	Wt.	Each	Category	Number	Wt.	Each
NEW YORK CITY NEWARK, N.J. USA						PARIS, FRANCE			
6.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	19 lbs.	12.90	
6.50-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
7.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
7.50-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
8.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
8.50-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	
9.00-13		95 A 72345C	20 lbs.	13.22		95 A 72345C	20 lbs.	13.22	



MUSIQUE MECANIQUE®

Genauso verhält es sich mit den Federbeinen, für die in den Technischen Daten neben Federwegmaß die Verstellmöglichkeit der unteren Federbasis benannt wird. In diesem Punkt wird unausrottbar auf Justierung der Feder Vorspannung hingewiesen.

Es handelt sich jedoch um eine schlichte Anhebung der Motorrad-Hinterhand, ohne daß damit eine Änderung der Federkennung verbunden ist; die Weg/Kraft-Kennlinie bleibt unverändert. Bei hochgesetzten Stellringen steht etwas mehr Federweg (Einfedern) zur Verfügung, womit die Federung durchschlagssicherer wird.

Maßangaben für Federwege sind hand-

Beurteilung durch den Tester entnommen werden. Und natürlich der Konzeption des Motorrads, ob es eher auf Sportlichkeit straff oder auf Komfort weich ausgelegt wurde.

Die Themen Lenkkopflagerung und Lagerung der Hinterradschwinge wurden ausführlich in MOTORRAD-Technik 13/1978 behandelt. Dazu ist festzuhalten, daß in Kegelrollenlagern die denkbar besten Lagerungen für Lenkkopf und Hinterradschwinge zu sehen sind.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Angaben für Radstand, Lenkkopfwinkel, kurz Lenkwinkel, und Nachlauf. Sich auf dieses Dreigestirn den richtigen Reim zu machen, fällt nicht allzu schwer, wenn hierzu die grundsätzlichen Auswirkungen bekannt sind.

Langer Radstand wirkt längsstabilisie-

mehr Geradeauslauf-Stabilität aus, mit kurzem Nachlauf (um 50 Millimeter) ergibt sich labile Lenkung, die sehr feinfühlig reagiert.

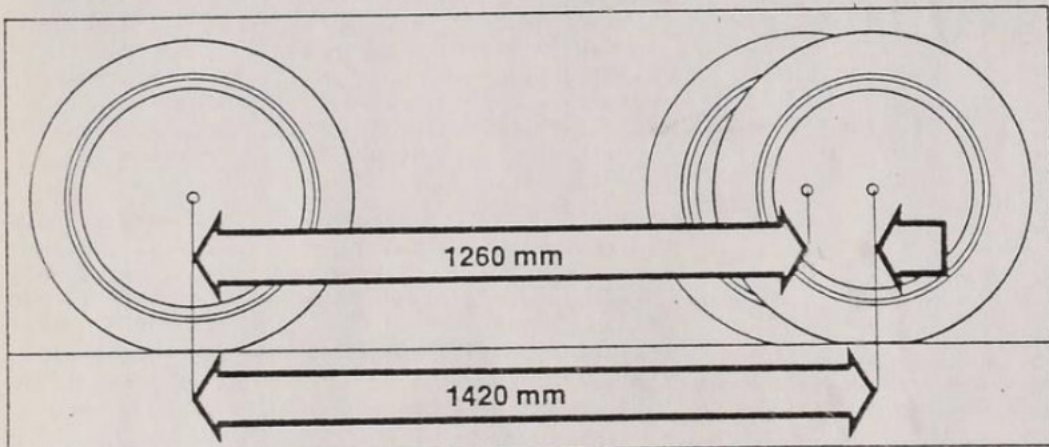
63 Grad Lenkwinkel und 90 Millimeter Nachlauf können als kennzeichnend für leichtere, normale Straßenmaschinen angesehen werden, wobei in der Regel ein Radstand von unter 1400 Millimeter zugeordnet sein wird. In diesem Fall kann der Nachlauf nicht kürzer als 90 Millimeter gewählt sein, sondern – zugunsten bestmöglicher Längsstabilität – länger, je nach Konstruktion bis zu etwa 110 Millimeter.

Für schwere Maschinen: langer Radstand, langer Nachlauf.

Je schwerer das Motorrad, desto deutlicher tritt eine Vergrößerung der Maßzahlen für Radstand und Nachlauf hervor. Um ein Beispiel zu nennen: Maschinengewicht 185 Kilogramm, Radstand 1420 Millimeter, Nachlauf 120 Millimeter. Hand in Hand damit geht ein etwas kleinerer Lenkwinkel, im vorliegenden Musterfall nicht 63, sondern 62 Grad, womit Lenkkopfachse und Gabel etwas flacher liegen.

Extremwerte von Lenkwinkel und Nachlauf sind logischerweise bei Geländemaschinen zu finden. Hier wird grundsätzlich ein langer Radstand fixiert und in aller Regel für einen längeren Nachlauf von 120 Millimetern und mehr gesorgt. Hinzu kommt ein extrem kleiner Lenkwinkel von 60 oder weniger Grad, und es liegt auf der Hand, warum mit dieser Konstellation bezweckt wird: Nicht optimale Wendigkeit der Maschine, sondern möglichst statische Längsführung, was im Gelände bei jedem Boden im Sinn von Spurhaltevermögen entscheidend zählt.

Das ganze Gegenteil ist die Sandbahnrennmaschine, die unverändert auf der Grasbahn eingesetzt wird. In diesem Sonderfall, wo in allererster Linie Kurvensicherheit beim Querschnitten der Maschine und Kontrollierbarkeit des Driftwinkels zählen, sind spezielle Daten unabdingbar. Radstand ohne Tendenz zu großer Länge, Lenkwinkel unter 1400 Millimeter, Lenkwinkel extrem steil, nämlich zwischen 68 und 70 Grad, Nachlauf mit etwa 50 Millimeter extrem kurz. Dies ergibt eine ungewöhnlich leichtgängige Lenkung bei denkbar sicherer Bodenhaftung des Vorderrades.



Probate Grundregel: Je leichter die Maschine, desto kürzer, je schwerer die Maschine, desto länger der Radstand

festen Information. Aus viel Federweg vorn, beispielsweise 190 Millimeter, und reichlich Federweg hinten, beispielsweise 100 Millimeter, läßt sich der Schluß ziehen, daß Federungen mit gutem Ansprechvermögen, wirkungsvoller Stoßaufnahme und wohl auch zufriedenstellender Durchschlagsicherheit vorliegen. Federungen mit kargen Federwegen können grundsätzlich nicht komfortabel sein.

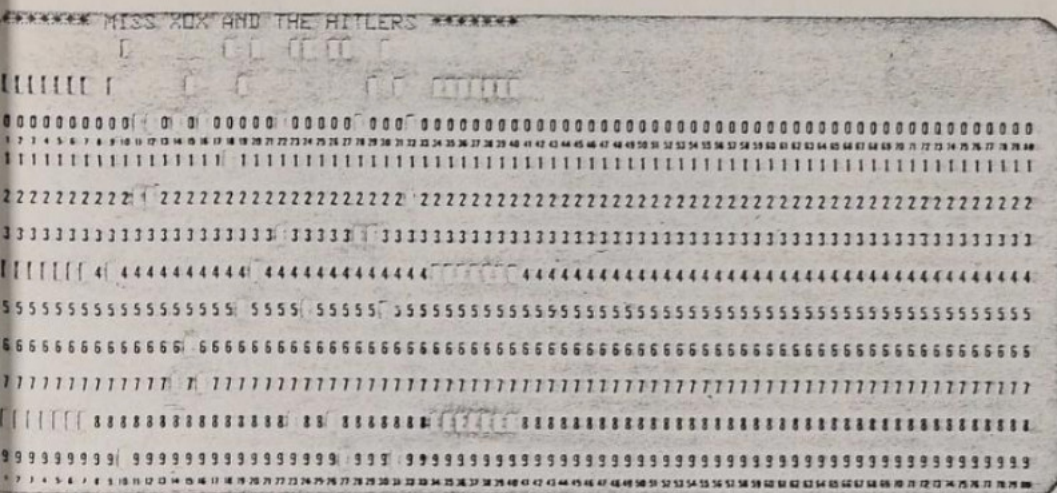
Federweg und Dämpfung entscheiden über den Fahrkomfort

Zur Beurteilung von Federwegen empfiehlt es sich, die in den Technischen Daten angegebenen Werte einander gegenüberzustellen, um so zu einer Bewertung zu kommen. Welche Rollen Federhärte und Dämpfungsgrade spielen, kann natürlich nur der jeweilige

Reifendruck, ist also sauberer Geradeausfahrt dienlich, aber weniger wird das Motorrad dadurch naturgemäß nicht. Maschinen mit kurzem Radstand sind grundsätzlich weniger, aber letztlich kommt es dabei auch auf die sogenannte Lenkgeometrie an, womit Lenkwinkel und Nachlauf gemeint sind. Außerdem zählt mit, ob das Gewicht der Gabel eng oder weit um die Lenkachse gruppiert ist.

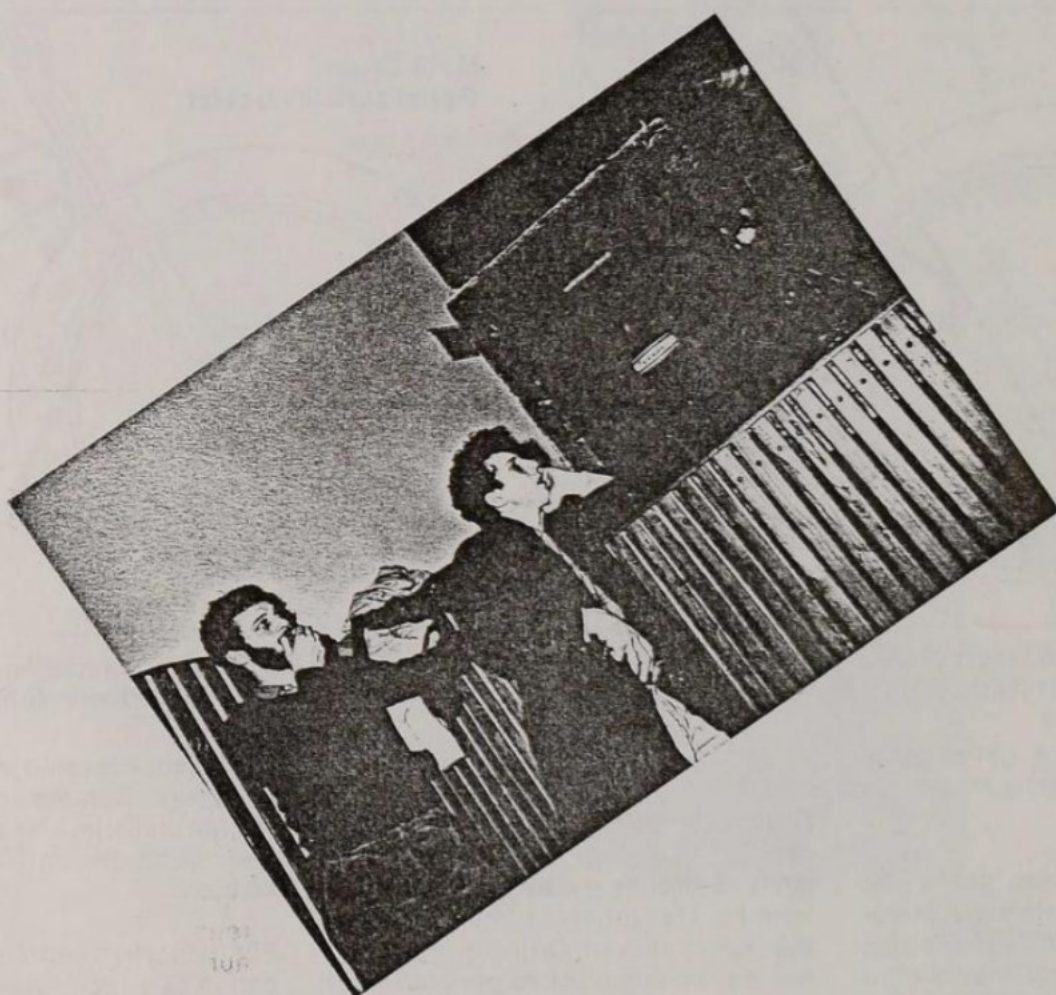
Lenkwinkel wird der Winkel genannt, den die Lenkachse mit der Waagrechten bildet. Der Nachlauf ist das Maß zwischen Radaufstandspunkt (senkrecht unter der Achse) und dem Punkt, in dem die verlängerte Lenkachse auf den Boden trifft.

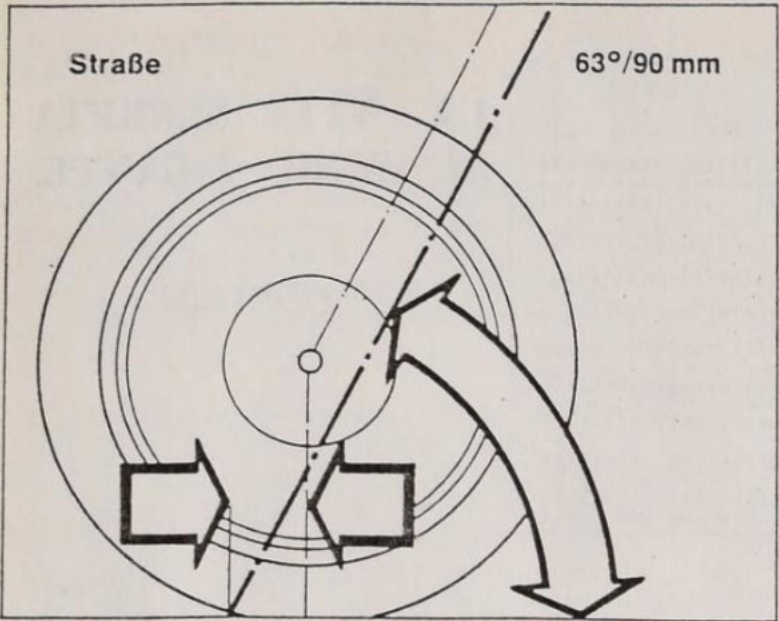
Steiler Lenkwinkel (70 Grad) macht die Lenkung leichtgängig, die Maschine wendig, flacher Lenkwinkel (60 Grad) sorgt für ruhige Lenkreaktionen. Beim Nachlauf wirkt sich mehr Länge in



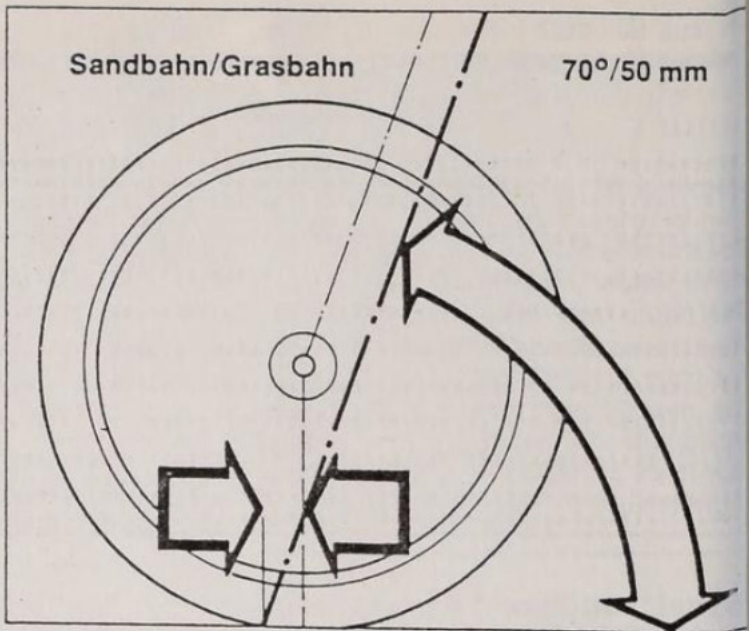
LA VITA SEGRETA DI FABIO ZIGANTE.

(2^A puntata)

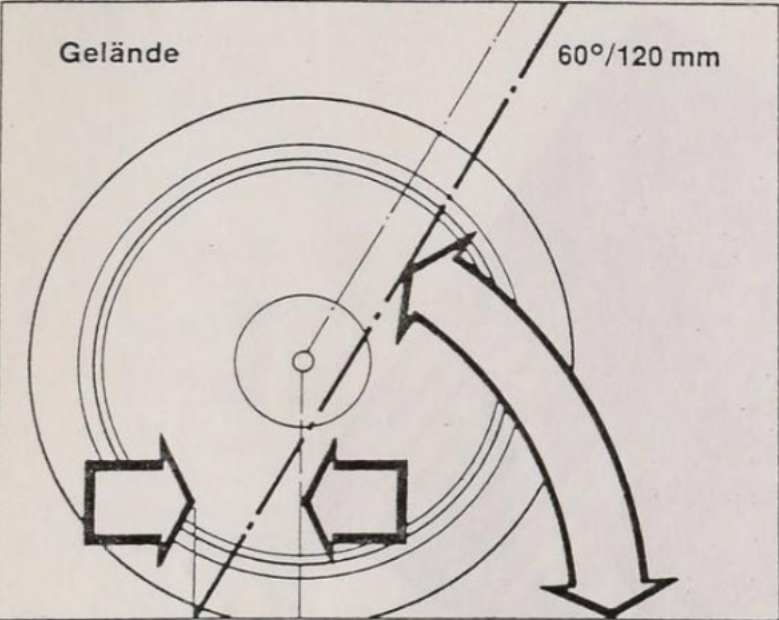




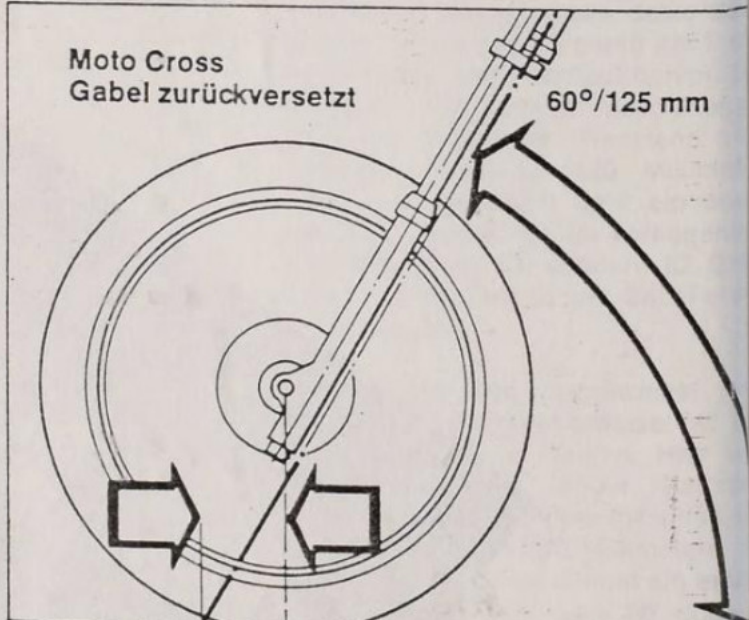
Auf leichte Maschinen grundsätzlich zutreffende Lenkgeometrie: Relativ kurzer Nachlauf



Außergewöhnliche Spezialisierung zugunsten der Handlichkeit selbst bei starken Hinterrad-Driftwinkeln



Flacher Lenkwinkel und langer Nachlauf charakterisieren geometrie: relativ kurzer Nachlauf



Zurückversetztes Gabelgewicht zwecks leichter Lenkbarkeit ist keineswegs ein Eingriff in die Lenkgeometrie

eine einzige Berechnung, um zu einem Drehzahl/Geschwindigkeits-Punkt zu kommen.

Mit dem Taschenrechner geht's einfach: 7000 (als angenommene Motordrehzahl) dividiert durch 6,037 (Beispiel für Gesamtuntersetzung) mal 6 (Konstante) mal 1,92 (Meter Reifen-Abrollumfang) = 133,57 km/h (Komma um zwei Stellen vorgezogen). Nun im Diagramm eine vom Nulleck unten links ausgehende Gerade durch 133,57 km/h bei 7000/min legen, und die betreffende Ganglinie ist gefunden.

Zur besseren Übersicht wurde für die hier gebotene schematische Darstellung von Primärtrieb, Sekundärtrieb und Getriebe das Schema des nur ver-

einzel bei leichten Maschinen vorkommenden Ziehkeilgetriebes gewählt. Hierbei ist an der klaren Gruppierung der Zahnradpaare die Wirkungsweise eines Getriebes gut zu erkennen, während bei klauengeschalteten Getrieben aus konstruktiven Gründen der Kraftfluß bei weitem nicht so geradlinig verläuft.

Fahrwerksdaten messen und beurteilen für den Hausgebrauch

Angesichts vieler Abhandlungen über Fahrstabilität und Fahrsicherheit bleibt dem Motorradfahrer nichts anderes übrig, als ehrfürchtig die Augen zu

schließen. Hier sind in der Tat überaus komplexe Zusammenhänge im Spiel, die nur noch in wissenschaftlicher Manier überschaubar gemacht werden können.

Für den Hausgebrauch läßt sich aus den in den Technischen Daten genannten Werten von Radstand, Lenkwinkel und Nachlauf bereits Wesentliches herauslesen.

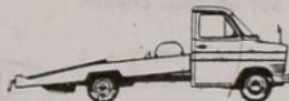
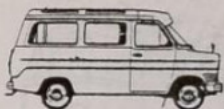
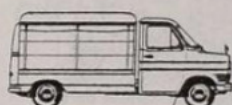
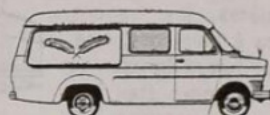
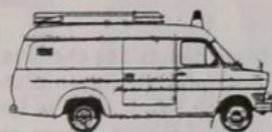
Hydraulisch gedämpfte Telegabel, steht da zu lesen. Selbst leichten Maschinen ist heute nichts anderes mehr eigen als hydraulische (immer ölhydraulische) Dämpfung der Vorderradfederung. Dämpfungslose Federungen verbieten sich aus Komfort- und Sicherheitsgründen von selbst.

MUSIQUE
MECANIQUE

CONCEPTUAL
MUSIC

WILLY GIBSON

ACTION
MUSIC



MUSIQUE MECANIQUE
MUSIQUE ELECTRIQUE
MUSIQUE PORNOGRAPHIQUE
MUSIQUE IDRAULIQUE
MUSIQUE MATEMATIQUE
MUSIQUE FISIQUE
MUSIQUE GRAFIQUE
MUSIQUE EROTIQUE
MUSIQUE ROMANTIQUE
MUSIQUE TRAGIQUE
MUSIQUE FOTOGRAFIQUE
MUSIQUE HISTORIQUE
MUSIQUE PSICOLOGIQUE
MUSIQUE PEDAGOGIQUE
MUSIQUE INFORMATIQUE
MUSIQUE TECHNIQUE
MUSIQUE ESTETIQUE

To be continued....

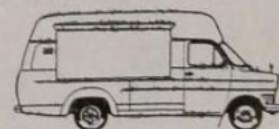
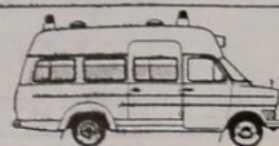


MUSIQUE MECANIQUE has a big role in the Gibson's activities. In the further concerts only a limited number of people can participate. For which people a special invitation will be sent; not more 10. We have now about 5,30 h. of mechanic music. Every piece lasts 30 minutes. The titles consist of serial combinations. On the next issue we'll print our first mechanic partiture.

MUSIQUE MECANIQUE riveste un grosso ruolo all'interno delle attività Gibsoniane. Ai concerti in programma potrà intervenire un numero estremamente limitato di persone, i quali saranno muniti di uno speciale invito ottenuto meccanicamente. Il numero massimo di presenti non deve comunque superare le dieci unità. Al momento esistono 5,30 h. di musica meccanica. (Ogni brano ha la durata di 30' esatti). I titoli consistono in una serie di combinazioni. Nel prossimo numero pubblicheremo il nostro primo spartito.

Per informazioni/for informations:

MARIO BRUNETTA (Musique Mecanique Management)
Via Stradelle 38
33084 CORDENONS (PN)
ITALY
Tel. 0434/20198-656189





Locomotive
du tunnel du Simplon



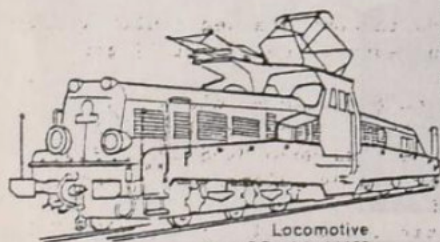
Locomotive
électrique P.L.M.
(France 1899)



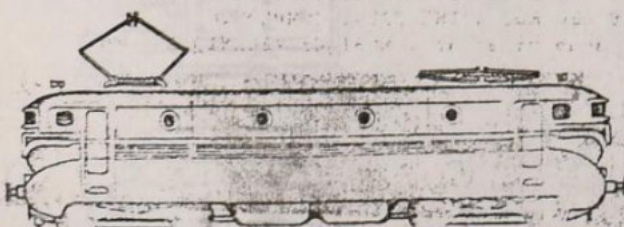
Locomotive type 2D2
Sud-Ouest (France 1937)



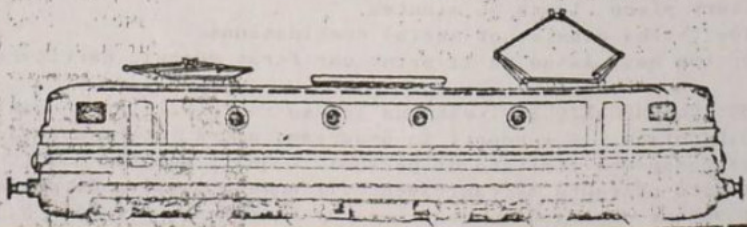
Locomotive type 2D2
S.N.C.F. (France 1948)



Locomotive
type CC série 14100
pour trains de marchandises



Locomotive BE type 5003-5006. Puissance 4800 CV



Locomotive CC type 7107-7158. Puissance 5080 CV

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES

Des les débuts des chemins de fer, on a pensé faire rouler les trains au moyen d'une force extérieure fixe afin de n'avoir pas à créer la force motrice à bord de la locomotive. On espérait alléger ainsi la machine, simplifier sa manœuvre et supprimer le tender et son chargement.

Dans certaines exploitations minières, les wagons furent tirés par des câbles. Puis on songea à l'air comprimé.

L'électricité donna des espoirs qui furent longtemps déçus, car la production du courant par des piles était à la fois insuffisante et très coûteuse. Depuis la création des accumulateurs, qui permettent d'emmagasiner du courant électrique, on construisit des tramways et des locomotives utilisant en grand cette nouvelle invention.

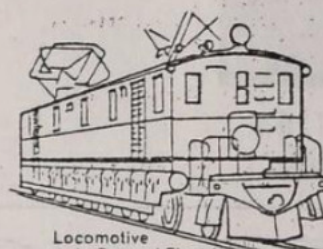
Quand on put transmettre, même à une grande distance, le courant produit par une dynamo fixe, il apparut possible d'alimenter une locomotive électrique pendant sa marche. Cette locomotive devint un moteur sur roues, recevant tout le long du parcours la puissance d'une usine. La transmission du courant peut se faire soit par un rail isolé, soit par fils aériens tendus entre des poteaux, soit par des conducteurs souterrains. La machine recueille le courant au moyen de frotteurs ou d'un trolley.

La première application de ce système définitif fut faite à Berlin en 1879 par Siemens et Halske sur un petit chemin de fer de démonstration.

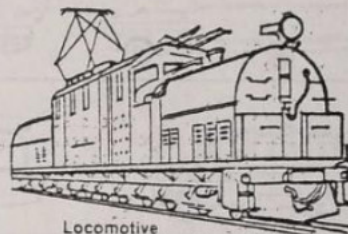
En Europe, c'est sur le chemin de fer de montagne, à crémaillère, notamment à Chamonix, que fut appliquée d'abord l'électricité.

La première véritable locomotive électrique a fonctionné sur le « Baltimore-Ohio », aux États-Unis en 1895. En France, les compagnies du Paris-Orléans, et de l'Ouest furent les premières à utiliser la traction électrique, notamment entre Paris et Versailles. Naturellement ce furent les pays ne possédant pas de charbon, mais pourvus de chutes d'eau produisant la houille blanche, qui utilisèrent surtout les locomotives électriques : en Italie, en Suisse, elles remplacèrent totalement la vapeur ; en France, le réseau du Midi est électrifié pour les mêmes raisons. On y emploie comme conducteur le système « caténaire », c'est-à-dire un véritable rail électrique léger suspendu entre des poteaux.

Le courant est reçu sur un frotteur relié à la locomotive par un cadre à ressorts nommé « pantographe ».



Locomotive
de la General Electric



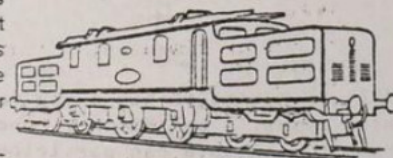
Locomotive
Chicago Milwaukee (1920)



Locomotive
monophasée pour chemin de fer
de montagne (Autriche)



Locomotive type E-18 (1-D-1)
(Allemagne 1952)



Locomotive type 2C2
de Sir Vincent Raven
(Grande-Bretagne 1923)

discografia completa:

HITLER SS

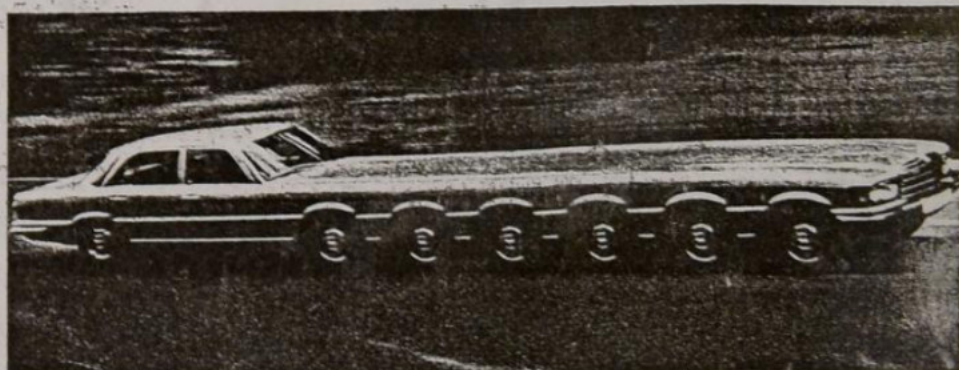
RACISM AGAINST THE ROCK

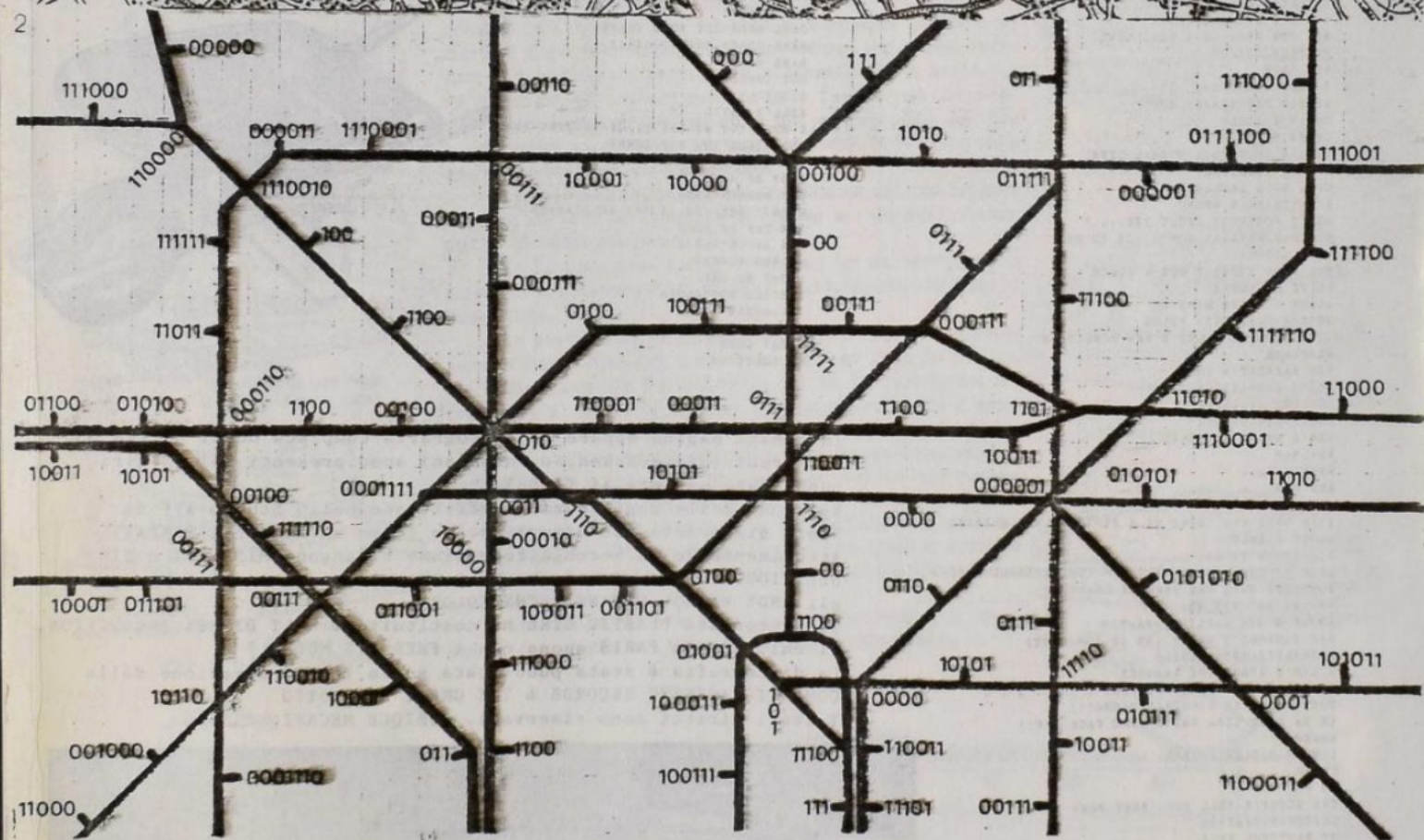
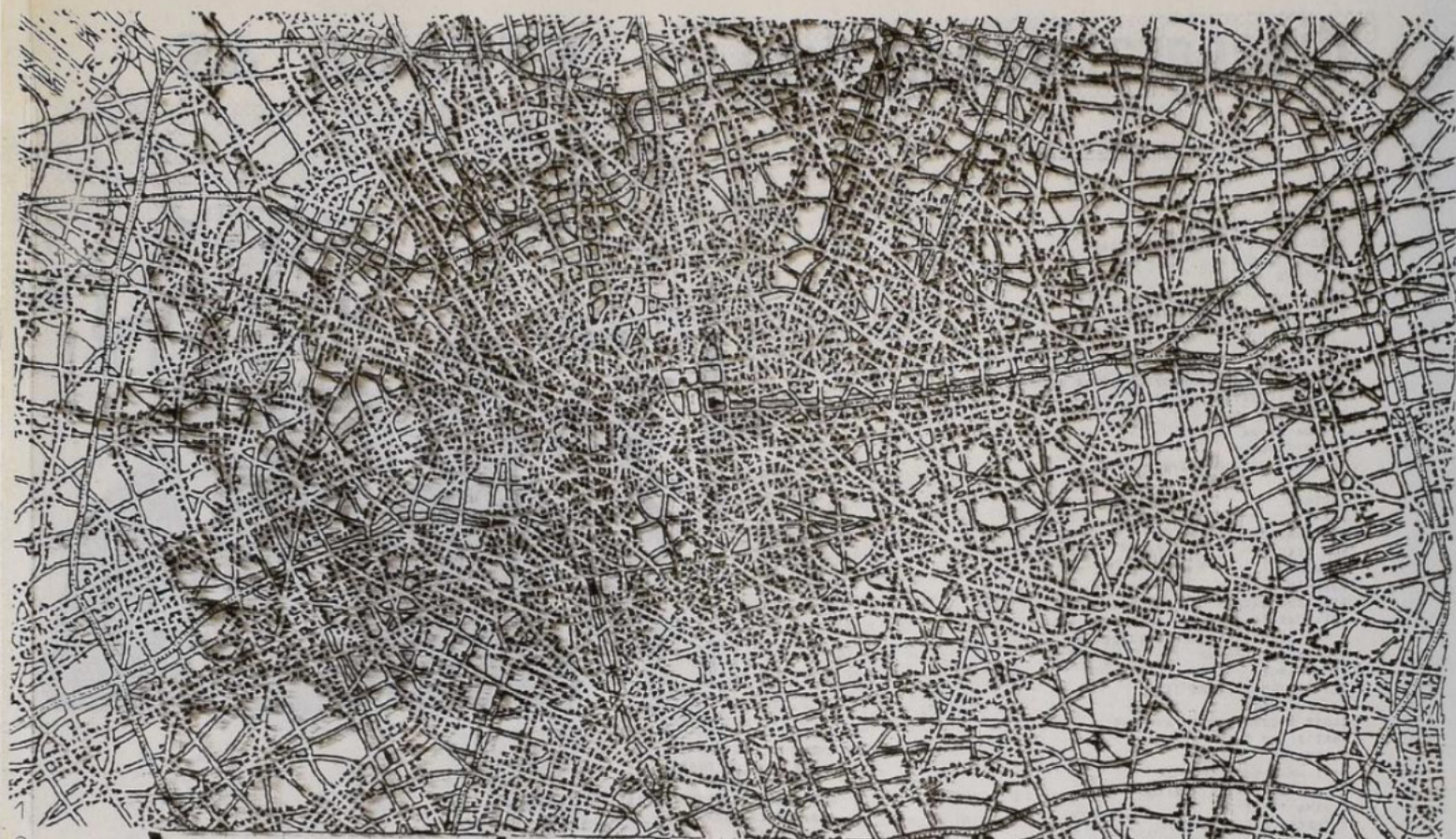
SAYONARA GIRL
655/321 I'M A SORED TEENAGER
SPASTIC DANCE
NO 1 ONE
ROXY
HERE COMES SATURDAY NIGHT
WHAT CAN I DO
1977
HOT BLOOD
GONNA FUCK OFF COMPACT CASSETTE RECORDS
VACANT SITUATION
IN THE BEGINNING
I'M DA DA DA DA
ROBOT LOVER
I WAS A SHY LOOKING BOY
R
FACTORY
SLAVE
INTERNATIONAL LINE
MON DIEU
I SHOOT
COCK IN A ASS
IT'S TOO LATE - TOO LATE (TONIGHT)
STRANGER IN PARADISE (I PREFER HELL)
I WAS CONTEMPLING MY SUICIDE
LOOKING FOR A JOB
POGO DANCE
SUICIDE IN NA YARK CITY
TAXI DRIVER
CLOSE ENCOUNTERS OF 69 KIND
WHAT'S YOU THINK OF ME?
TV TU ONE
BABY WHAT YOU LIKE?
I'M IN LOVE WITH A BITCH
BANANA SPLIT
SATURDAY NIGHT FEVER
I DON'T SPEAK ENGLISH
ALL YOU NEED IS A REAL LOVE
VICIOUS DESIRE
SEX SHOP
I HATE EVERYBODY
STUPID BACKSTREET BOY
TODAY'S GIRL
EXTRA NEWS
GIVE A SHOK TO A NORMAL LIFE
KAISER SWASTIKA
KILL KILL (KILL)
EVERYTHING'S WRONG
DON'T YOU KNOW ABOUT THE...?
NUCLEAR WARBABY DON'T LIE TO ME
NEON LIGHTS
(YOU WANT KNOW) I GOT A LOOSE
LEAVE ME ALONE
BLACK & WHITE KIDS
OO THE MUSSOLINI VOICE
(IT'S TIME TO TAKE) A NEW DIRECTION
AIRPLANE
SID BARRETT'S SONG
BLIND SUBMISSION
TEENAGE VIOLENCE
DEATH DISCOTEQUE
SHE'S BREAK MY HEART
RAY BAN
WHEN/SAY...
BON BON
AUGUSTIA
IT'S OVER NOW (SEND ME A PHOTO) VELVET CHERIE
BLOOD & SHIT
21-NOTHIN TO DO
LOOK AT THE MIRROR WHAT CAN YOU SEETBALL SHIT
SOMEBODY SAYS THE PUNK IS DEAD!
WHY YA CRY FOR ME?
ADOLF & HIS RUSSIAN PHANTOM
SID VICIOUS'S KNIFE (HE IS INNOCENT)
NORMALITY (TRUE REBEL)
I CAN'T STAND THE RAMONES
SMACK SMACK (KISS KISS) - PART 1 . 2 . 3 . 4
THE TELEPHONE IS RINGIN' DRILLING!!!
IF YA DANT LIKA TREES GANG PACK UP!!
NAKED
I'M AN HITLER JUGEND
TODAY
ON NO!
THE SCURF (I TELL YOU 'BOUT NOW)
IN/COMMUNIC/ATION
MY BEUTIFUL SELF
THAT'S WAY
I WANNA DUX
CHINESE PUNK (KARAKI KLAN)
JUMPIN' HIGH
TRY TO LIVIN' IN THE CITY
(SAVE) THE LAST POGO (FOR ME)
SECRET IDENTITY
YOUR MOTHER IS A BITCH (YOUR FATHER IS A GAY)
MILITARY POLICE (PM)
DESPERATE BICICLE
BLIND SUBMISSION
DON'T WAITING

(I) CANT LOVE
TRY TO LOOSE
THE MARK OF TORRO
CHAUTIL ROCK
(I WALKIN' DOWN) SUNSET BOULEVARD
DE-GENERATION
HOTEL ROOM
CARL MARK CUT YOUR SHAVE
HERE COMES THE HITLERSS
BANK PUNK
OUT TONIGHT
FIGHT!
HELL'S DEVIL
I MEET YOU AT THE ELECTRIC JUKE-BOX
WHO KILLS THE POP CORN?
TOO MUCH TV
BADDY BE BAD
THE MODERN ART
WHEN I SEE YOU IN THE SKYSCAPERS
SUN TAN OF MOON
THE BRICK DANCE
MODERN MODERN
I GOT NO CAT
SIXTIES NOSTALGIA
JAILHOUSE TANGO
I'M IN THE GARAGE
SPRAY LOVE
NO SOLUTION

In questa pagina appare la discografia completa degli HITLER SS. Tre brani (Slave, Naked, No solution) sono presenti nel 33 giri pubblicato assieme ai TAMPAX.

Esistono delle registrazioni effettuate nello Studio AVF di Nimis già pronte per essere incise (come anche per i TAMPAX). Attualmente della vecchia formazione rimangono MISS XOX e SID DELICIOUS (bass-guitar) che insieme a nuovi elementi formano gli ANDY WARHOL BANANA TECHNICOLOR. Il batterista PLASTIC GIRL ha costituito i WALT DISNEY PRODUCTION, il chitarrista PARIS suona con i FHEDOLTS MODS. La discografia è stata pubblicata sotto l'autorizzazione della COMPACT CASSETTE RECORDS & THE GREAT COMLOTTO. Tutti i diritti sono riservati. MUSIQUE MECANIQUE 1980.





1- City of 50.000.000 people - Courtesy TOWN-ART by ADO SCAINI.

2- Subway of 50.000.000 people - Courtesy Industrial Cibernetic System by ADO

(Published under the authority of The INDUSTRIAL CIBERNETIC SYSTEM)

ALL rights reserved © THE GREAT COMLOTTO © © MUSIQUE MÉCANIQUE® 1980 march