



AMIREL

MODELLISTI ROMANI

00192 ROMA - VIA P.POMPONAZZI 3 - Tel. 06-39743974 G

NOTIZIE

STAMPATO IN PROPRIO PER DIFFUSIONE INTERNA

e-mail: amirel@libero.it

internet: <http://digilander.iol.it/amirel>

numero 22

Anno XXIII

OTT 2000

Redazione a cura di M. Parasassi (tel.casa 0655284444) - (tel.uff 0651046023) - (e-mail: m.parasassi@libero.it)

IL MODELLISMO INCONTRA LA SCUOLA

Fiumicino 6-8 ottobre 2000

Nell'ambito delle celebrazioni per l'ottavo anniversario della nascita del Comune di Fiumicino l'AMIREL, in collaborazione con l'Assessorato alla Cultura del Comune, organizza per i giorni 6-8 ottobre una mostra di modellismo (presso la scuola media Porto romano - V. Bignami 26) dal titolo "Il modellismo incontra la scuola".



Comune di Fiumicino



Saranno presentate opere (tutte le categorie) dei soci e della Scuola di modellismo della Città dei Ragazzi di Roma; la partecipazione è aperta anche ai simpatizzanti. Gli interessati sono pregati di rivolgersi in sede (martedì e venerdì 16-18) per maggiori informazioni e dettagli.

Un grazie particolare della redazione all'amico Francesco Lombardi che ha trascorso tutta l'estate a stabilire i contatti tra l'AMIREL e l'Assessorato alla Cultura del Comune di Fiumicino, rendendo possibile il concretizzarsi di questa iniziativa.

**Ricordiamo a tutti i lettori che i Notiziari dal n° 17 in poi sono pubblicati
(con le foto a colori) sul nostro sito internet:**



<http://digilander.iol.it/amirel>

RADIOCOMANDI

Un problema all'italiana ovvero ma le forze di polizia non hanno niente di più importante da fare? - a cura della Redazione

Nel sito internet ECOMODEL ho trovato l'articolo che segue e che riporto integralmente a vantaggio di chi non usa la rete.

Solo i commenti sono miei, e me ne assumo tutte le responsabilità.

A proposito, la Polizia Postale ha fatto un blitz anche nella nostra sede, ma non sapendo quali sono i nostri orari, non ha trovato nessuno.

Informatevi prima informatevi!



Era nostra intenzione non creare inutili allarmismi e ci eravamo limitati a riferire quali sono le frequenze ufficialmente accettate in Italia (vedi articolo) e cosa dice la legge in materia di normative riguardanti i radiocomandi (vedi articolo). Poi è successo il fattaccio al Radio Model Show ed allora, se vogliamo tentare di evitare che succedano ancora simili situazioni, sarà meglio parlarne.

Ma, andiamo per ordine: domenica 11 ad Ozzano, quasi sul finire della manifestazione, assistiamo ad un blitz della Polizia Postale (non so esattamente come si chiamano) che blocca tutto e sequestra tre radiocomandi privati ed un po' di robetta (servocomandi, caricabatterie, etc) che era in vendita. Sembra che la multa per il radiocomando illegale sia di 4 milioni e che, per la vendita di materiale non a norme CE, di circa il doppio.

Tutto qui: sappiamo che certo materiale deve essere a norme CE e che per usare un radiocomando dobbiamo farne denuncia alle Poste ed adoperare una frequenza omologata.

Fino ad ora ce ne siamo fregati ed è arrivato il giorno che abbiamo pagato lo scotto.

Sentirete un sacco di discorsi, anche i più strani, ma sappiate che le cose stanno così e solo così: dobbiamo acquistare soltanto materiali legali e quindi marcati CE ed usare le frequenze che in Italia sono accettate. Nel dubbio, come già abbiamo scritto, ... astenersi!

Mi direte che le frequenze sono pochissime e si farà una gran fatica a fare una competizione se non "a cronometro". E' vero. Mi direte che, al momento e sino a che non si sarà verificato esattamente che piega vorrà prendere il Governo rispetto alla normativa europea (è in soluzione a giorni), sarà meglio usare grande prudenza. E' vero, mi direte infine che queste nostre associazioni, questi nostri fabbricanti, questi nostri distributori e, perchè no, questi nostri negozi, si sono comportati come il più grebbano dei grebbani (fatevi spiegare il significato, peraltro intuibile) da un genovese. Anche questo è vero, anzi, verissimo. Per il momento tenete buono quel che vi ho appena detto, ma seguitemi costantemente perchè vi terremo informatissimi sui particolari che, credetemi, sono incredibilmente gustosi ... o tragici?

Campionati europei di modellismo - Bruxelles

Apprendiamo che l'amico Giuseppe Tombolesi di Jesi, già nostro ospite nella mostra al Traiano Palace di Fiumicino dello scorso anno con la Royale Caroline (v. Notiziario n°17), ha stra....vinto il primo premio ai recenti Campionati Europei svoltisi a Bruxelles con 99 punti, presentando proprio quel modello.

All'amico Giuseppe i più vivi rallegramenti dell'AMIREL.

Ci auguriamo di averlo di nuovo ospite in qualcuna delle nostre manifestazioni.

A lato la foto della polena della Royal Caroline che Tombolesi ci ha mostrato a Fiumicino.



ANTEFATTO

Nel 1996 avevo da poco smesso di lavorare ed avevo voglia solo di rifarmi un poco dalla ruggine accumulata sui pollici dopo troppi anni di quasi completa inattività. In effetti costruii un modello che, secondo quello che pensavo, doveva essere il classico "tuttofare". Ve lo presento in breve: 200 cm di ap. alare con 20 cm di corda costante, profilo NACA 6409 leggermente flappato, doppio diedro con ampia parte centrale piana, timone di profondità con profilo piano convesso di medio spessore e superficie = 1/5 dell'ala, fusoliera lunga, apparato radio rigorosamente economico (Futaba 2ch in AM, servi standard). Il tutto, una volta centrato, era venuto a pesare 1150 g. con un carico alare di 22 g/dmq.

PRIMI VOLI

Per centrarlo già adottavo la fionda costituita da 16 m. di elastico 6x6 (provenienza Fulcro) con 35 m. di cavetto da 1,7 mm. (filo a piombo nylon trecciato). Fu piuttosto facile da centrare forse anche perchè avevo adottato per il profondità la soluzione "tutto mobile" per cui l'incidenza alare veniva fuori un po' da sola! La planata, ahimè, malgrado vari aggiustamenti di centraggio, rimaneva decisamente modesta probabilmente anche perchè avevo costruito tutto piuttosto robusto e quindi pesante soprattutto in coda, per cui avevo dovuto aggiungere una zavorra di piombo sul muso superiore a 100 g., oltre a batterie, rx e servi! Quello che aveva dimostrato subito di possedere era una notevole docilità ai comandi pur mantenendo una buona stabilità intrinseca e con stalli dolci e controllati, forse pure per merito delle winglets divergenti e curvate verso il basso applicate sulle estremità alari frutto anche di alcune chiacchierate con il bravo Mario Rocca.

PRIMI PENDII

A questo punto, dato che poco potevo spremere riguardo le "performances", pensai di provarlo in pendio. Ho iniziato vicino a casa sui dossi che si incontrano lungo la strada che va da Furbara al Sasso (s.s. 1 Aurelia) all'altezza dell'ex "Zoo Rama", a volte aiutato da una piccola fiondata (identico elastico 6x6 ma con solo 10 m. dello stesso cavetto) in quanto con la normale brezza estiva e con rilievi così modesti è difficile avere una dinamica accettabile a contatto del suolo. In quel luogo spesso la debole dinamica era rinforzata da buone termiche che si staccavano dai campi antistanti da poco mietuti, il modello ha dimostrato di trovarsi a suo agio anche in atmosfera turbolenta e con spazi di manovra forzatamente limitati in atterraggio (case vicine, strada trafficata, linee elettriche, ecc.). Naturalmente il rovescio della medaglia è che con un semplice ed economico "due assi" è rischioso volare in zone ove alettoni, flaps e diruttori sono raccomandabili.

Praticamente la velocità non eccessiva, la buona robustezza e la stabilità naturale permettevano di sfruttare bene le tipiche situazioni estive della zona. Naturalmente anche i miei pollici miglioravano tanto che facilmente facevo voli da 10/20 minuti spesso lanciando semplicemente a mano da solo!.

PENDII ... SUCCESSIVI (sempre italiani però...!)

Come si sa "l'appetito vien mangiando....." per cui sono passato a pendii decisamente più impegnativi: sopra Trevignano e al Tuscolo. Il primo è ben noto per il patema d'animo che accompagna sempre chi vola in quanto si pilota sull'orlo del cratere il cui pendio è di fatto impraticabile e scosceso per cui.....tutto deve funzionare pena la perdita irreparabile del nostro tesoro!. Il Tuscolo invece per certi versi è più impegnativo (maggior quota, maggior velocità del vento, turbolenze improvvise e difficoltà di atterraggio), per altri (generale stabilità della "pompa") si presta a volare per ore ... fino a totale snervamento...del pilota!!!. Ricordo che l'altr'anno con Aldo Cannarsa passammo lì un intero pomeriggio ed io feci solo tre voli (2h 20' - 40' - 1h 45'!!!) poi lasciai perdere perchè batterie, stanchezza e tramonto incombente mi consigliarono per il meglio!!. Sempre con Aldo al Colle S.Marco (sopra Ascoli P.) ho volato così alto da rischiare di perderlo di vista entro la base dei cumuli sovrastanti!

IL MODELLO

- @ ala in 6 parti (3 a 3) senza longherone (b. entrata in balsa pieno sagomato fino al 30% della corda, b. uscita spesso e leggermente flappato), rivestimento in seta e collante... "anti - rovo", il tutto fissato con spinotti di C. ed elastici anti urto!.
- @ fusoliera anteriormente in box di balsa ricoperto in seta e posteriormente, dopo l'ala, con inseriti tre tubi di C. diam. 5mm. a triangolo invertito e ricoperto in seta.
- @ profondità rettangolare tutto balsa con leggero V per non urtare il terreno, rivestito in modelspan e comandato, tramite bowden, con perno e bielletta finale.
- @ direzionale, contenente il supporto per lo spinotto del profondità, in balsa scatolato, parte mobile comandata con fili d'acciaio plastificato da pesca.

P. S. di questo modello (che ha ormai decine di ore-volo al suo attivo), oggi un po' acciaccato e rattoppato ma volante, sto rifacendo l'ala con un pizzico di apertura in più (225 cm.) e con i longheroni affioranti in C., stesso profilo ma non flappato in modo da ottenere una migliore planata senza diminuire la velocità sulla traiettoria, seppure con un peso leggermente minore dalle prime prove risulta effettivamente una planata più tesa ma sotto traino spesso si manifesta il flutter sulle ali, per cui l'altezza raggiunta non è soddisfacente, presto vedremo in pendio anche se lì, pur non dovendolo trainare, mi preoccupano un poco le affondate che spesso si devono fare per portarsi più avanti al vento quando questo rinforza.

Chi fosse interessato alle misure di dettaglio o alla tecnica di costruzione, mi contatti!.

GIUBILEO DEL MARE

IL PROGETTO "MARIS POPULUS A PORTUS"

Un incantevole viaggio attraverso secoli di storia e di imponenti significati religiosi. La partecipazione di Unità della Marina Militare. Il viaggio via mare prevede, con riferimento agli Atti degli Apostoli, sosta e navigazioni nelle e tra le seguenti località italiane: Siracusa, Reggio Calabria, Pozzuoli e quindi Fiumicino.

A VELE SPIEGATE VERSO IL GIUBILEO

Il mare racchiude più sapere di qualsiasi altra cosa sulla terra, se sei capace di farlo parlare, conosce tutti i vecchi segreti, perché lui stesso è così antico, più antico di tutto, è solo sul mare che non ha mai pace, che potrai trovare la pace.

Così parlava del mare Lagerkvist nel suo "Pellegrino sul mare". Un mare che non ha confini di strade, che è pieno solo di se stesso, ombroso, scintillante ed insieme luminoso e ridente, tanto grande da far sembrare piccolo ed insignificante ogni uomo, più forte e resistente d'ogni impero, più antico della terra, luogo d'inesauribile fecondità, teatro delle più grandi civiltà, archivio di ogni letteratura e custode geloso di se stesso.

È il folto popolo del mare, in totale armonia di intenti, ancora una volta si unisce per ripercorrere, come un affiatato equipaggio, la cristianità nel modo che più gli è congeniale. Così comincia il suo viaggio, guidato e promosso dal comitato "Maris Populus a Portus" per il Giubileo

del Mare". È un grandioso progetto che si prefigge di lambire i porti di importanti città cariche di storia ed immerse in atmosfere di intensa ed antica religiosità.

E come novelli apostoli i "pellegrini" giungeranno il 31 maggio dell'Anno Santo a Fiumicino, per partecipare al corteo su barche che risalirà il Tevere fino all'antico Episcopio di Portus, nell'area dei porti di Claudio e Traiano.

Porteranno la testimonianza di un'avventura che li vedrà approdare a Malta e poi di lì a Siracusa, imbarcati su un'unità della Guardia Costiera italiana con una nave della Marina Militare, verso i porti di Reggio Calabria e Pozzuoli toccando Sorrento, Procida, Ventotene e Gaeta.

Il viaggio interesserà anche altre località in via di definizione che arricchiranno di fascino e solennità questa avventura dal sapore antico.

Ma è forse in una frase di Pope che è più facile scorgere il significato storico del viaggio: "Il mare unisce i Paesi che separa".

Nell'alternarsi delle vicende storiche che, come le distese marine travolgono e racchiudono, si distendono e tumultuano sotto l'insondabile sferzata del destino, gli uomini intrepidi non volgono che un occhio rispettoso, ma fiero, nella costante

ricerca di una libertà che forse, nel mare, si risolve e si è risolta spesso in poetico e struggente miraggio.

Così il mare diviene terra di passioni e sfide, di profonda unione e fratellanza alla ricerca di un altro modo per comunicare, e finalmente vicini, finalmente insieme, regolati dalle stesse leggi, figli dello stesso Dio.

Da Ulisse a Enea, da Magellano a Colombo, da Conrad a Hemingway sino ai Gesuiti pionieri della cristianità nell'antico oriente, il mare con le sue immense distese, terra di nessuno, diventa crocevia di culture e popoli.

Ed è in questa prospettiva che si inquadra lo scopo che il comitato "Maris Populus a Portus" per il Giubileo del Mare" si prefigge di raggiungere.

Un incantevole viaggio attraverso secoli di storia e di imponenti significati religiosi.

Un tuffo nel passato alla ricerca di una radice comune, sfoltando quel mare senza frontiere, un viaggio interiore carico di meditazione, sospinti da un vento di libertà, per vivere questo Giubileo in una cornice poetica ed allo stesso tempo profonda.

E come il sole incontra il mare all'orizzonte, questo popolo di "naviganti" arriverà i primi di giugno a rendere omaggio al Santo Padre in piazza San Pietro, per ricevere la solenne benedizione, per essere ricordati come popolo antico, consapevole di quel rispetto della natura regolata da Dio.

Un'iniziativa, quella del comitato, che non deve stupire quanti conoscono gli uomini del mare, pronti a salpare l'ancora e a spiegare le vele alla volta di nuove entusiasmanti avventure in una continua ricerca di loro stessi e degli altri.

E per quanti sono lontani da questo mondo sarà l'occasione per sperimentare un altro modo di aggregazione, per scoprire che la collaborazione e l'unione ci renderanno forti e vincenti come un affiatato team veloce. ■

Aprile 2000

NOTIZIARIO DELLA MARINA

Notiziario della Marina - aprile 2000

anche la Marina Militare ha annunciato, con largo anticipo, il Giubileo del mare

DALL'ESTERO

L'ULTIMO AMMUTINAMENTO

I pronipoti del Bounty: «Secessione»

di ROBERTO ZANINI

ROMA - La ribellione, gli abitanti di Pitcairn c'è l'anno nel sangue. Dopo il leggendario ammutinamento del Bounty, che costrinse Fletcher Christian e la sua ciurma inglese a cercare riparo in una sperduta isola del Pacifico per scampare al boia, potrebbe essere l'ora della secessione dei Bounty: dopo oltre duecento anni i discendenti dei cobberrini ammutinati potrebbero abbandonare la Gran Bretagna e diventare francesi. Per scampare, questa volta, non alla corda ma al taglio dei sussidi alle colonie, deciso dal governo Blair. Soglia verde nel mezzo di un mulo marino, l'isola di Pitcairn ha 46 abitanti. Un solo radio-telefono la collega al resto del mondo. L'oggettivo tecnologia del paese è un vecchio bulldozer che dovrebbe essere paracadutato dall'aviazione militare neozelandese: l'unico posto è stretto e battuto da onde, il che è esattamente il motivo per cui Fletcher Christian lo

scelse come rifugio dopo aver sbarcato il ferreo capitano William Bligh. Cinque film hollywoodiani e circa 3.000 libri sono ciò che resta di quella ribellione insieme agli abitanti di Pitcairn, nipoti dei marinai insorti e dei loro donne di Tahiti.

Fino al gennaio scorso le colonie inglesi godevano di un certo sovranismo, poche migliaia di sterline l'anno alla memoria di una trascurata potenza. Quel finanziamento è stato tagliato, vendita postuma di William Bligh e maturazione di tutti gli accidenti invariati a suo tempo dal crudele capitano.

Per forza di cose, infatti, Pitcairn importa tutto tranne il cibo: un po' di gasolio per far funzionare un generatore elettrico sette ore al giorno, qualche vestito, preziosissimi antibiotici, saponi, pezzi di ricambio per i motori delle barche che devono essere paracadutate dall'aviazione militare neozelandese: l'unico posto è stretto e battuto da onde, il che è esattamente il motivo per cui Fletcher Christian lo

scelse l'unica fonte di reddito di Pitcairn. Non che ne servano molte altre - per mangiare basta allungare un braccio e staccare un frutto - ma le merci da comprare costano sterline, sei milioni di lire circa, ogni volta che sbarcano a Pitcairn. Le altre ex colonie britanniche si arrangiano più o meno bene (le Cayman sono uno dei principali poli bancari del mondo, ad esempio) ma i nipotini degli ammutinati del Bounty non hanno mai avuto bisogno di denaro.

Con qualche eccezione - come gli esperimenti nucleari a Mururoa - la Francia invece tratta bene le sue colonie, tutte sviluppate turisticamente. Sicché il paggio di inglesi che dal 1790 popolano Pitcairn stanno pensando di cambiare bandiera, «l'unica altra soluzione» ha detto alla Bbc Tom Christian, discendente del celebre Fletcher - e di trasferirsi in Nuova Zelanda, come hanno già fatto in molti. Sarebbe l'ultimo ammutinamento dei nipoti del Bounty.

Il Messaggero 6 lug 2000

I pro-pro-nipoti dei famosi ammutinati continuano a far parlare di loro il mondo.

Per i navigatori su internet

Nel nostro sito troverete i link ad alcuni siti di argomento modellistico, con i quali l'AMIREL ha allacciato rapporti di reciproca collaborazione.

Inoltre troverete anche un secondo elenco di siti consigliati, che trattano argomenti di grande interesse per noi modellisti.



Vi consiglio di visitarli

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO...

MODELLISMO

La R. Corvetta "Minerva" (C 42), la Corvetta "Minerva" (F551) e la Fregata "Lupo" (F 564).

Un nostro attento lettore, il C.V. (i.o.) Manlio Bressan, Presidente Onorario del Gruppo A.N.M.I. "A. Benini" di Mestre, ci ha fatto pervenire le foto di alcuni modelli di unità navali da lui realizzati (in rare casi costruiti), le foto commentano da sole e spiegano l'accuratezza della realizzazione! I più vivi complimenti al Comandante Bressan.

Fregata "Lupo" F 564

Il modello rappresenta la nave come era all'epoca del suo viaggio attorno al mondo effettuato negli anni 1979-1980.

Il modello in scala 1/42 ha richiesto per la sua costruzione l'impiego di 12.740 ore di lavoro ed è composto da 31.080 pezzi eseguiti quasi interamente dal modellista; lo scafo è stato costruito in tre sezioni saldate tra loro dopo il rispettivo allestimento.

I materiali impiegati vanno dai laminati, profilati e tubi di sezione stagnata, ottone, rame, zinco e alluminio, al legno e alla plastica come richiesto dai particolari eseguiti.

Le caratteristiche dimensionali del modello sono:
- lunghezza f.t.: 2.695 mm;
- lunghezza max.: 286 mm;
- immersione: 95 mm;
- peso del modello a pieno carico: 35,75 kg.

Il modello è predisposto per il radiocomando ed è azionato da due motori elettrici con riduttore per complessivi 90 W, ed è inoltre completo con il modello in scala 1/42 dell'elicottero AB 212 ASW composto da 1.490 pezzi eseguiti con l'impiego di 800 ore di lavoro.

In alto: Fregata "Lupo", particolare plancia e lanciarazzi Breda Selenia Spinea 4.1.87.
Al centro a destra: La Fregata "Lupo" in costruzione. Spinea 10.03.1983.
A lato: Fregata "Lupo", particolare centro nave. Spinea 04.01.1987.

NOTIZIARIO DELLA MARINA

Aprile 2000

R. Corvetta "Minerva" C 42

Il modello rappresenta la nave come era nell'agosto del 1943 quando nella notte tra il 13 e il 14 affondò il Smg. britannico "Saracen", l'autore del modello vi è stato imbarcato dal 04/09/1943 al 31/10/1944 in qualità di Ufficiale di rotta. L'Ufficiale di 2.

Il modello in scala 1/42 ha richiesto per la sua costruzione l'impiego di circa 5.000 ore di lavoro, ed è composto da circa 15.000 pezzi eseguiti per il 95% dal modellista.

Le caratteristiche dimensionali del modello sono:
- lunghezza f.t.: 1.531 mm;
- larghezza max.: 208 mm;
- immersione: 65 mm;
- peso del modello a pieno carico: 10 Kg.

Corvetta "Minerva" F 551

Il modello rappresenta la nave come era il 22 ottobre del 1988 quando venne consegnata la Bandiera di Combattimento offerta dal gruppo A.N.M.I. "Adolfo Benini" di Mestre con il cofano disegnato dall'Autore del modello e offerto dall'equipaggio di guerra della R. Corvetta "Minerva" C 42.

Il modello in scala 1/42 ha richiesto per la sua costruzione l'impiego di 8.175 ore di lavoro, ed è composto da 22.540 pezzi eseguiti quasi interamente dal modellista; lo scafo è stato costruito in due parti saldate tra loro dopo il rispettivo allestimento. I materiali impiegati vanno dai laminati, profilati e tubi di sezione, zinco e alluminio, al legno e alla plastica come richiesto dai particolari eseguiti.

Le caratteristiche dimensionali del modello sono:
- lunghezza f.t.: 2.071 tonni;
- lunghezza max.: 246 mm;
- immersione: 76 mm;
- peso del modello a pieno carico: 17,5 Kg.

In alto a destra: La Corvetta "Minerva" C 42 e F551 affiancate. Spinea 24.02.1993.
Al centro e in basso a destra: Particolari rispettivamente delle Corvetta "Minerva" C 42 e F551.

Aprile 2000

NOTIZIARIO DELLA MARINA

Notiziario della Marina - Aprile 2000

dedica due pagine a tre realizzazioni di un nostro collega modellista M. Bressan di Mestre (VE), Lupo F564, Minerva C42, Minerva F551. Osservando le foto non possiamo che congratularci con il realizzatore, augurandoci di poter vedere da vicino questi modelli.

LA ROCCA DI OSTIA - 3° parte

M. Parasassi

segue IL PROGETTO

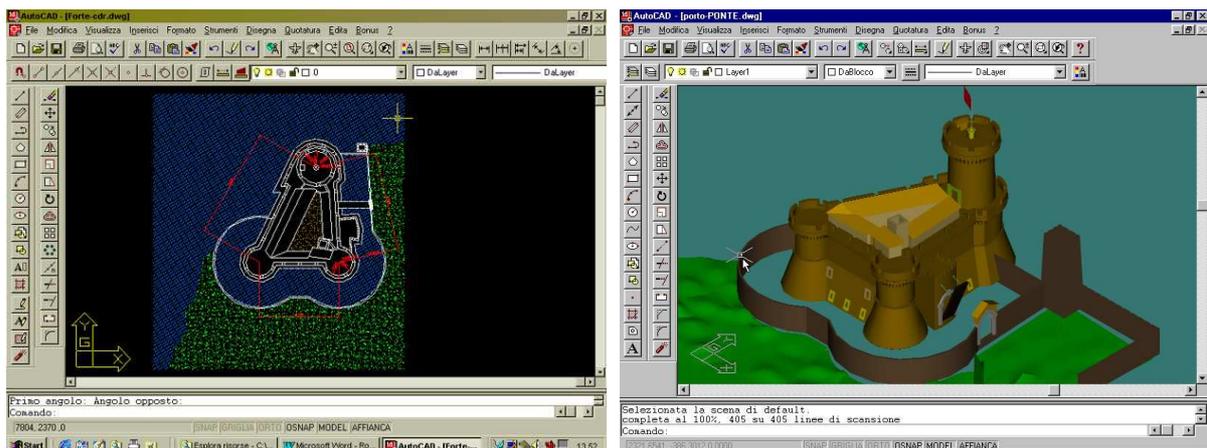
Accertato che il castello di Giulio II ad Ostia Antica, altro non era che la vecchia Rocca di Ostia, è stata una sciocchezza il recarsi sul posto per scattare alcune foto.



La Rocca di Ostia oggi

IL MODELLO CAD

Il progetto di realizzazione ha interessato in primo luogo gli studenti e l'insegnante della sezione di informatica della Città dei Ragazzi, che hanno provveduto a realizzare un disegno quotato dell'opera, nonché la sua ricostruzione in 3D sul computer. E' da tenere presente che la ricostruzione è stata fatta utilizzando la sola fotografia dell'incisione e quando sono state trovate le mappe originali, la scala del disegno è risultata di circa 1/140.



Il modello CAD elaborato al PC

(segue sul prossimo numero)

Questo articolo, per mancanza di spazio, è riassunto e privo di alcune foto.
Sul sito Internet dell'Amirel: <http://digilander.iol.it/amirel> si può leggere l'articolo completo.