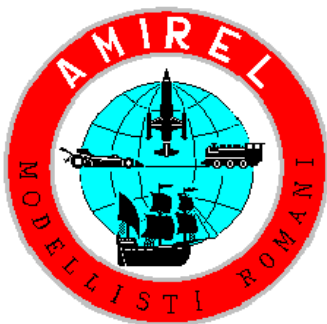




AMIREL

MODELLISTI ROMANI

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

NOTIZIE

STAMPATO IN PROPRIO PER DIFFUSIONE INTERNA

e-mail: amirel@libero.it

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

numero 30

Anno XXV

GEN - FEB 2002

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

PROPOSTE DEL TOURING CLUB PER GITE DI PRIMAVERA

Qui Touring - lug 2001

Antiche e vecchie navi alla ribalta

di Elena Del Savio

Quando nel dicembre del 1998, nel corso degli scavi per la costruzione di un nuovo centro direzionale delle Ferrovie dello Stato vicino alla stazione di Pisa-San Rossore, vennero alla luce i resti delle navi romane, la scoperta fece scalpore. Non solo per la consistenza del ritrovamento – 16 imbarcazioni, praticamente intatte, affondate fra il II secolo a.C. e il IV d.C., insieme a una quantità enorme di materiali mobili – ma soprattutto per il contesto generale, in cui accanto ai relitti si potevano riconoscere le strutture dell'antico porto di Pisa etrusca e romana. Oggi i reperti, dopo alcune mostre importanti, sono raccolti in un'esposizione permanente nei cinquecenteschi Arsenali Medicei di Pisa: dove, dopo i restauri, verranno raggruppati dagli scafi. Orari: martedì-venerdì, 10-13 e 14-19; sabato e domenica, 11-13 e 14-21; lunedì chiuso. **Per informazioni: tel. 050. 21441; internet: www.navipisa.it**

Dall'altra parte dell'Italia, anche Comacchio (Fe) ha il suo relitto romano: è una nave oneraria della fine del I secolo a.C., completa del suo carico di merci e attrezzature, scoperta nel 1981 sott'acqua non lontano dal porto dell'antica Spina. I materiali sono esposti nella Sezione nave romana, primo nucleo del Museo delle culture umane del delta del Po in corso di realizzazione, dove, dopo i restauri, troverà posto anche il relitto. Il museo, in via Pescheria 3, è visitabile tutti i giorni,



tranne il lunedì, ore 10-13 e 15-19. **Per informazioni: tel. 0533.311316.**

Per restare sull'Adriatico, anche Cesenatico (Fc) ha da quasi vent'anni il suo museo delle navi. Anzi, un Museo della Marineria: otto vecchie imbarcazioni a vela, autentiche, ormeggiate nel Porto-canale leonardesco, più

due ancora naviganti. Magnifici velieri, lunghi dai 7 ai 20 metri circa, risalenti per lo più alla metà del secolo scorso ma alcuni anche ai decenni precedenti, restaurati e armati.

Per informazioni: tel. 0547. 673287.

IN ACQUA E IN VETRINA

Sopra: il Museo della Marineria di Cesenatico. Sotto: un modellino esposto a Pordenone.

Infine, ancora navi, ma questa volta in scala, costituiscono la mostra permanente *Velieri in vetrina* allestita presso il Museo delle scienze di Pordenone: una raccolta di 11 modelli di antichi vascelli famosi, perfettamente riprodotti con vele, sartie e cannoni, realizzati da Franz Mauthe, un collezionista ora scomparso che li ha donati al museo. Questo si trova in via della Motta 16 ed è aperto tutti i giorni, tranne il sabato e la domenica, ore 9-12 e 15-17.30.

Per informazioni: tel. 0434.392315.



Ci segnala Rocco Sacchetti, fiduciario aziendale del TCI a Marina di Camerota (Sa), che in una grotta della spiaggia lentiselle, a un paio di chilometri dal villaggio marino del TCI, è custodito un'imbarcazione molto particolare. È un veliero ottocentesco in legno, un due alberi di nemmeno dieci metri di lunghezza, il Leone di Caprera, protagonista, oltre 120 anni fa, di un'impresa epica, che ha segnato

L'ultimo approdo del Leone

insieme la fine di un'epoca, l'epopea garibaldina, e l'inizio di un'altra, quella delle traversate atlantiche in solitario. Il 3 dicembre del 1880, con a bordo il calabrese Vincenzo Fondacaro, ideatore del progetto e dell'impresa, l'ancoretano Orlando Grossani e il cameratano Pietro Troccoli, la goletta salpò da Montevideo, in Uruguay,

per attraversare l'oceano Atlantico, e il 23 gennaio 1881, fatto scalo a Gibilterra, giunse a Livorno. Scopo ufficiale della traversata, consegnare a Garibaldi, a Caprera, una spada d'oro, omaggio dagli italia-



ni di Montevideo e Buenos Aires; ma anche dimostrare, dopo la sconfitta della flotta italiana a Lissa nella III guerra d'indipendenza, che la patria marina non era seconda a nessuna per ardimento. Dopo una lunga sosta al Museo di dattico navale di Milano e un successivo restauro, oggi il Leone di Caprera può essere ammirato rivolgendosi alla Pro Loco di Marina di Camerota: tel. 0974.932900.

Arsenali Medicei di Pisa
Comacchio (FE)
Portocanale di Cesenatico (FE)
Pordenone
Marina di Camerota (SA)

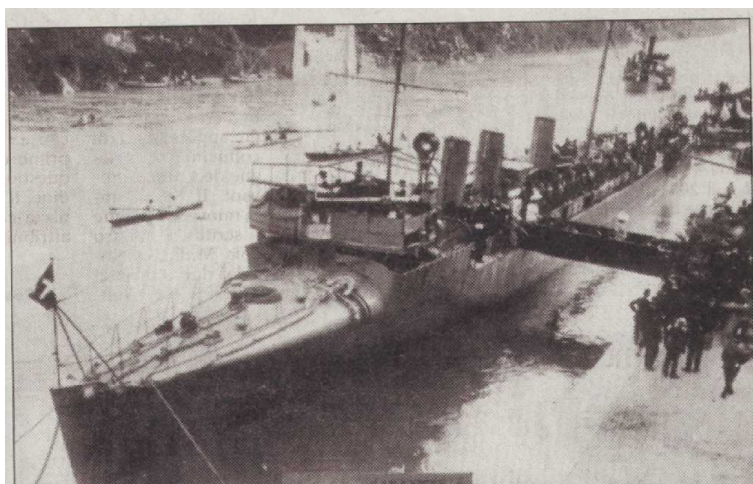
per vedere
per vedere
per vedere
per vedere
per vedere

Navi romane di S. Rossore IV sec d C.
Nave oneraria romana II sec a. C.
Barche a vela storiche per la pesca
Velieri in vetrina (modelli di velieri)
Leone di Caprera (veliero ottocentesco)

vedi a pag 3 per orari e numeri di telefono

UN VECCHIO SOGNO DEI ROMANI DIVENTERA' REALTA' ? (la soluzione nel prossimo numero)

Il Tempo - 13-19 agosto 2001



**Il cacciatorpediniere "Granatiere" ormeggiato a Ponte Sublicio nel 1908
(foto di repertorio)**

**La gara d'appalto europea
vinta da una cooperativa di
Mantova e da un consorzio
misto veneto-transalpino**

di MARINO COLLACCIANI

LA COOPERATIVA di navigazione fluviale «Motonavi Andes Negrini» di Governolo (Mantova) ha vinto la gara europea, bandita dal Comune di Roma, per la navigazione turistica sul Tevere. In particolare, i mantovani si sono aggiudicati due delle tratte fluviali a concorso: da Castel Giubileo all'Oasi naturalistica di Nazzano, e da Ponte Marconi agli scavi di Ostia Antica.

La notizia sembra solcare come un fulmine il buio scenario reso dal Tevere ai romani, tra pantecane e ubriacconi, erbacce ed effluvi maledoranti per quanti hanno impunemente visitato gli argini del fiume. Pensando magari con disappunto quale splendida città si potrebbe vedere dal basso, con sce-

**Le tratte fluviali andranno da
Castel Giubileo a Nazzano,
da Ostia Antica a Ponte
Marconi fino all'Olimpico**

nari incomparabili che certo non possono offrire Parigi e Londra. Eppure lì, sulla Senna e sul Tamigi, è tutto un fiorire di iniziative culturali, gli argini sono come marciapiedi a pelo d'acqua e la gente usa quel «corso» anche per spostarsi da una parte all'altra della città. Una scommessa mai fatta con le due capitali europee, adducendo motivi singolarmente anche rispettabili (pertinenze diverse in primo luogo), ma mai a nostro avviso invalicabili. Soprattutto a fronte di un progetto che darebbe lustro alla città e competitività turistica a livello internazionale.

Torniamo a quello che per ora è un semplice esperimento. A solcare le due tratte sopra menzionate saranno tre battelli con motore elettrico (uno sulla prima e due sulla seconda) che sa-

ranno costruiti in un cantiere di Governolo. I natanti saranno lunghi 18 metri, in grado di trasportare 110 passeggeri. Il servizio sperimentale, previsto per due anni rinnovabili, è finanziato da un fondo europeo di 6 miliardi e 800 milioni. «Motonavi Andes Negrini» guidava una cordata comprendente il «Centro Le Marmore», che gestisce il rafting alla cascata delle Marmore, e l'Associazione Osservatorio di Roma, che segue gli eventi di tempo libero sul Tevere.

La terza tratta fluviale, dallo stadio Olimpico a Ponte Marconi, è andata a un consorzio formato da società di navigazione di Venezia e da «Vedettes du Pont Neuf», società parigina dei bateaux mouches sulla Senna (che vedrà, peraltro, il coinvolgimento anche di realtà capitoline).



Uno dei tanti battelli che nel passato sono stati utilizzati per la navigazione sul Tevere. Un nuovo esperimento partirà con imbarcazioni elettriche nell'estate del prossimo anno

Il progetto Tevere è tutto mantovano in quanto è lo stesso presentato da anni al Parco del Mincio per la navigazione sul Lago Superiore di Mantova: «Anche per questa iniziativa - spiega il co-

mandante Giuliano Negrini - stiamo allestendo un battello elettrico che dovrebbe entrare in funzione tra breve».

Ma quando avverrà tutto ciò? Gli argini trarranno be-

nefici in termini di arredo urbano? La navigabilità del Tevere a scopi turistici presupporrà sviluppi a più ampio respiro sul modello francese o anglosassone? Domande lecite che abbiamo

girato all'assessore all'Ambiente del Comune di Roma, Dario Esposito.

«Effettueremo delle prove al più presto, ma i battelli elettrici verranno consegnati solo a primavera: dunque, dalla prossima estate il servizio dovrebbe diventare operativo. Nel frattempo, si provvederà ad allestire le stazioni per i passeggeri e di conseguenza gli argini saranno bonificati e dotati, nelle postazioni di sosta, delle infrastrutture necessarie».

«Più complicato il discorso relativo a uno sviluppo del servizio su modelli europei - ha spiegato l'assessore Esposito -». Il Tevere è diverso da altri fiumi e la sua navigabilità è possibile solo in determinati tratti. Ciò non toglie che se il progetto funzionerà a dovere, altri tasselli potranno essere studiati già durante la prima fase di sperimentazione».

ONACA DI ROMA

IL TEMPO

IL PROGETTO DELLE BARCHE PER TURISTI

COME pubblicato lunedì scorso su queste pagine, si torna a parlare di navigabilità sul Tevere in termini concreti e di «quasi operatività», a scopi turistici. Già dalla prossima estate, i «pellegrini», ma ovviamente anche gli abitanti della Capitale, potranno vedere la città «dal basso», lungo tre itinerari: da Castel Giubileo all'Oasi naturalistica di Nazzano; da Ponte Marconi agli scavi di Ostia Antica; dallo Stadio Olimpico a Ponte Marconi. A solcare le tre tratte saranno battelli con motore elettrico.

La navigabilità dei primi due tronconi sarà resa possibile dalla Cooperativa di navigazione fluviale «Motonavi Andes Negrini» di Governolo (Mantova) che ha vinto la gara europea, bandita dal Comune di Roma. Saranno utilizzati tre battelli con motore elettrico (uno da Castel Giubileo, due da Ponte Marconi) che saranno costruiti in un cantiere di Governolo. I natanti saranno lunghi 18 metri, in grado di trasportare 110 passeggeri. Il servizio sperimentale, previsto per due anni e rinnovabile, è finanziato da un fondo europeo di 6 miliardi e 800 milioni. La «Motonavi Andes Negrini» guidava nell'asta europea una cordata comprendente il «Centro Le Marmore» (che gestisce il rafting nell'omonima cascata) e l'Associazione Osservatorio Roma, che segue gli eventi di tempo libero sul Tevere.

La terza tratta fluviale, dallo Stadio Olimpico a Ponte Marconi,

è andata invece a un consorzio formato da società di navigazione di Venezia e da «Vedettes du Pont Neuf», società parigina dei bateaux mouches sulla Senna. C'è da dire, peraltro, che nella realizzazione operativa del segmento fluviale saranno coinvolte anche alcune realtà romane.

A giugno, dopo alcune prove (effettuate, occorre precisare, non con i battelli ufficiali), la navigabilità turistica nelle tratte sopra menzionate dovrebbe diventare concreta. Restano, però, una serie di interrogativi nei confronti di una iniziativa che, al di là della novità (l'utilizzo di motori elettrici a bassissimo impatto ambientale), resta episodio isolato e assolutamente incompleto rispetto al sogno di molti romani: quello di rendere navigabile l'intero corso del Tevere in città, con benefici incalcolabili: da quelli turistici a quelli del trasporto pubblico. Per non parlare della bonifica della quale godrebbero gli argini sul modello parigino o londinese.

Al riguardo pubblichiamo qui sotto un'intervista all'arch. Sandro Maccallini: il noto urbanista ha predisposto un progetto a largo raggio capace di superare ostacoli da molti erroneamente giudicati invalicabili, nel pieno rispetto dell'ecosistema, con precisi riferimenti alla protezione e all'arricchimento di flora e fauna fluviali.

Mar. Coll.

segue alla pag. 4



segue dalla pag. 1

Arsenali Medicei di Pisa

da Mart a Domen 10-19

tel 05021441

Comacchio (FE)

da Mart a Domen 10-19

tel 0533311316

Portocanale di Cesenatico (FE)

tel 0547673287

Pordenone

da Lun a Ven 9-17.30

tel 0434392315

Marina di Camerota (SA)

su richiesta

tel 0974932900

La redazione augura buone gite.

Se ci andate inviateci foto, depliant ed impressioni, le pubblicheremo.

Il Tempo 18 sett 2001

Tevere navigabile? Il barcarolo va controcorrente

di **CARLO DE RISIO**

SOTTO Ponte Umberto, la motobarca passeggeri «Barbara» (capacità, 50 persone) è affiancata alla «Tiber II», classificata motonave (336 persone). Più a valle, c'è la motobarca «Invincibile» e cinque altre imbarcazioni solcano i tratti navigabili del Tevere.

I rapporti tra i proprietari non sono sempre idilliaci; ma con la concorrenza, per disputarsi i clienti, al cosa è comprensibile. **Alfredo Tommasi** - quindici anni sul fiume - salta a piè pari i preamboli e va dritto ai problemi da risolvere.

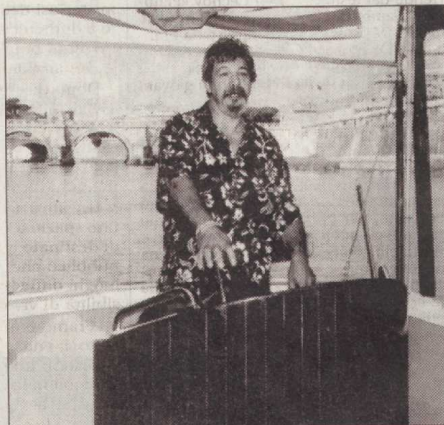
- «Si potrebbe fare di più», dice «Io prendo a bordo turisti stranieri ma anche romani. Lavoro da giugno a settembre».

Poi, con le prime piene autunnali, bisogna fermarsi. Con una cura più attenta delle nostre cose, si potrebbero creare nuovi posti di lavoro. C'è, ad esempio, il problema della sicurezza. La presenza di barboni sulla banchina (e sì che c'è una pista ciclabile), spaventa i clienti. Poi, si guardi attorno; non c'è un bar, un posto di ristoro».

Quanto tempo impiega a risalire fino a Ponte Duca d'Aosta?

«Un'ora circa, navigando a zig-zag. Mi improvviso Cicerone, illustrando monumenti e palazzi che

Secondo **Alfredo Tommasi**, da quindici anni sul fiume, si potrebbe fare di più: «Lavoro soltanto da giugno a settembre. Poi, con le piene autunnali, devo fermarmi»



si affacciano sul Tevere o ne sono poco distanti. Sotto Ponte Cavour, bisogna andare adagio, per via dei fondali. Sarebbe necessario un dragaggio continuo, un altro affare serio».

Canottieri e canoisti ne creano di problemi?

«No, conviviamo: suonano e si scansano».

Qual è la salute del Tevere?

«È migliorata. Il fiume è meno inquinato degli scorsi anni (una nota positiva, finalmente). La "spia" è rappresentata dall'incre-

La nota positiva arriva dallo stato di salute del corso d'acqua: c'è meno inquinamento, come dimostra l'incremento della fauna. Ci sono nutrie, aironi e cormorani

mento della fauna, sopra e sotto la superficie dell'acqua. Ci sono nutrie (della famiglia dei castori), gabbiani stanziali, "germani reali", cormorani, aironi cenerini e poi carpe, cefali, anguille, pesci-gatto».

La solita solfa, dunque: «Si potrebbe fare di più».

Certo, la navigabilità del Tevere non è paragonabile a quella del Tamigi o della Senna. Lo «scalino» dell'Isola Tiberina andrebbe eliminato in tempi brevi, con lavori appropriati. Da Ponte Marconi (è tutta una questione di ponti) è possibile raggiungere l'Isola Sa-

cra (Fiumicino), in due ore.

Sostiamo a Ponte Sublicio. I Romani, per indicare il Mediterraneo, dicevano «il mare» e per indicare il Tevere, dicevano «il fiume». Prevedenti ed esigenti, gli imperatori non scherzavano.

Augusto predispose l'allargamento delle sponde e l'approfondimento del letto del Tevere - che era di circa due metri più basso di quello odierno - affidando l'opera a due «curatores riparum et alvei Tiberis», che sotto Tiberio diventarono cinque.

Il raffronto tra i «Curatores» di allora e quelli di oggi (esistono?), è sempre imbarazzante.

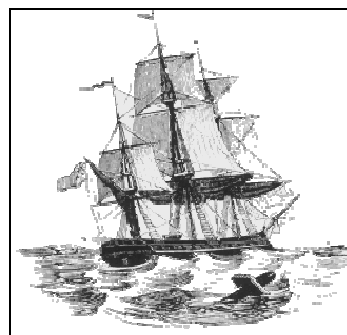


Nota di REDAZIONE

Ho ricevuto richiesta da parte di alcuni soci di creare, **nel nostro sito internet**, delle pagine personali in cui ogni socio può inserire le foto dei propri modelli e quant'altro gli può servire per farsi conoscere.

Poiché ciò ricade nella tutela della privacy personale, ho bisogno che gli interessati mi comunichino, per iscritto, la propria disponibilità e cosa vogliono pubblicare.

Mi dovranno inoltre fornire le foto (o l'elenco dei modelli che intendono presentare). Io ho già una bella collezione di foto di repertorio, tratte dai nostri album o prese in occasione di mostre e gare, e posso fornirne l'elenco agli interessati.



Come esempio di quello che possiamo fare, visitate nel nostro sito la pagina **Ultimora**; qui abbiamo inserito in via provvisoria, su richiesta dell'interessato, alcune foto del modello **La Belle** di F. Lombardi che desiderava renderle pubbliche.

Attendo le vostre adesioni.

segue nel prossimo numero



IL BALSETTA R.C.

Alberto Zanardi

Penso che pochi “vecchi” aeromodellisti non si siano cimentati in gioventù con i cosiddetti “libratori” o **balsetta** che dir si voglia. Soldi in tasca ce n'erano pochi all'epoca, vigore fisico invece in abbondanza, per cui costruire un modellino capace di bei voli (se lanciato da mano scattante ed esperta), con poche lire di spesa e poco ma attento lavoro, costituiva un'attrattiva irresistibile!.

Ricordo che, dopo le quotidiane cinque ore di lezione all'Istituto Tecnico, spesso ci sfidavamo in lanci collettivi di libratori di carta – scrupolosamente progettati e costruiti in classe – effettuati dal culmine del Ponte di Rialto a Venezia!.

L'aeroporto “Nicelli” al Lido fu invece successivamente teatro di sfide tiratissime di veri balsetta sia lanciati a mano, sia fiondati con mezzi di fortuna (strisce ricavate da vecchie camere d'aria od altro). L'avvicinarsi della pensione mi ha spinto a costruire di nuovo... balsetta sempre più sofisticati (con aperture alari fino a 90/100 cm), anche grazie alla utilissima lettura di un libretto quasi introvabile sull'argomento (*IL BALSETTA – aerei da lanciare a mano - di John Kaufmann – Il Castello editore*), con l'idea di passare prima o poi a quelli radiocomandati.

L'attuale miniaturizzazione degli apparati di bordo (rx, servi e batterie), praticamente ottenuta senza reali aggravii di costo, mi è venuta grandemente incontro e qualche anno fa sono quindi passato dai primi grossi “balsetta r.c.” da ... 600/700 grammi (con servi standard e batterie stilo, ottimi comunque per il pendio!) agli attuali da 300/340 gr. (con microservi e batterie da 110/230 mA) adatti al lancio fiondato in pianura oppure a spiralarle nelle più leggere termodinamiche del Tuscolo, di Trevignano o del Sasso (vicino a Furbara) piuttosto frequenti con la buona stagione quando spira, nelle ore pomeridiane, una leggera brezza di mare.

Owens, in un suo articolo apparso anni fa su Model Aviation, riassume così la sua filosofia di aeromodellista riguardo ai piccoli veleggiatori radiocomandati di apertura alare attorno al metro e mezzo (ora comunemente detti H.L.G. ossia: Hand Launch Gliders = veleggiatori per lancio a mano):

- tecniche di realizzazione simili a quelle del volo libero;
- sufficienti gli apparati R. C. a due soli canali in A.M. e quindi poco costosi;
- buone doti di planata e tempi di volo interessanti specialmente se lanciati con una fionda adeguata;
- volano altrettanto bene in pendio, soprattutto i più “fini” aerodinamicamente;
- possono fare pure della semplice acrobazia;
- assenza (ovvia) di rumore, ma anche ridotto spazio richiesto per volare;
- massa e velocità di volo esigue tali da permetterne l'uso anche in giardini pubblici un po' vasti;
- per i pigri si trovano in commercio validi ed economici kit o modelli a.r.f. o r.t.f. (per chi vuol subito volare anche a costo di spendere di più).

Egli conclude osservando: “.....mi piace far volare tutti i tipi di modelli radioguidati ma, quanto più essi sono elaborati, tanto più io divento teso. Non così con questi mini-veleggiatori: non c'è ansietà perché tempo e denaro in essi investiti sono pochi”.

Come si dice..... mi ha tolto le parole di bocca!.

L'obiettivo da prefiggersi è di avere (con un'ap. alare di 150 cm.) un peso in ordine di volo di 290/330 grammi max. con un carico alare attorno ai 12/13 gr/dm². I profili che vanno per la maggiore devono avere: naso piuttosto sottile, scarsa concavità, spessore max. del 7-9%; una concavità leggermente maggiore (ma comunque inferiore a quella degli F1A) è conveniente solo se si lancia esclusivamente con la fionda. Nel primo caso è più utile usare un timone di profondità a tavoletta più o meno arrotondata ed alleggerita; nel caso si usi sempre la fionda, lavora meglio un profilo piano convesso molto sottile (6-7%) con normale struttura centinata.

Enfaticherei al massimo che in coda va fatto ogni sforzo per tenersi leggeri (12/15 grammi il profondità e 7/9 grammi il direzionale, compresi squadrette e pernetti di fissaggio), in modo da **non dover zavorrare il muso** altro che con il pacco batterie.

La gran parte dei modelli transalpini adottano per questo scopo il timone a farfalla o a V che dir si voglia. Indubbiamente questa soluzione può potenzialmente risultare molto leggera (a scapito però della semplicità e della economicità della radio, che deve avere il miscelatore, e della trasportabilità per via del difficile smontaggio dalla fusoliera). A mio modesto avviso, la coda con impennaggi a croce (di cui il profondità “tutto mobile”), se costruita in modo estremamente attento alla leggerezza, risulta più efficace nel controllo del modello in volo e soprattutto sotto traino in giornate ventose, annullando di fatto i vantaggi in peso dell'impennaggio a V. Rimane un minimo di maggiore finezza aerodinamica e di pulizia delle linee, pagata però a ben caro prezzo!.

Da ultimo vorrei aggiungere che purtroppo molti artigiani d'oltre cortina (una volta) hanno fiutato l'affare e stanno inondando il mercato occidentale con prodotti ottimi ed a prezzi competitivi per cui si assiste ad un proliferare di modellisti nostrani che, per cercare di vincere le gare, pongono mano al portafoglio invece che al tagliabalsa!.

Ma, tant'è, così va il mondo!

Ricordiamo a tutti i soci di rinnovare l'associazione all'AMIREL per il 2002.

Se siete impossibilitati a venire in sede potete versare la quota di € 35 (equivalenti a circa £ 67'800) a mezzo cc postale n° 33562034 intestato: AMIREL - Modellisti Romani.

Facciamo presente, come già annunciato, che la quota di quest'anno è leggermente aumentata, rispetto a quella degli anni precedenti, principalmente per far fronte alle spese di stampa e spedizione del Notiziario, il quale non ha più la sponsorizzazione de L'Aquilotto che copriva tutte le spese. Per la stessa ragione, e per limitare al minimo le spese postali, lo abbiamo dovuto far rientrare nella categoria lettere riducendo a 6 il numero di pagine. Inoltre, sempre per limitare le pagine, alcuni articoli saranno scritti con caratteri più piccoli.

Speriamo di trovare quanto prima un nuovo sponsor.

