



AMIREL

MODELLISTI ROMANI

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

NOTIZIE

STAMPATO IN PROPRIO PER DIFFUSIONE INTERNA

e-mail: amirel@libero.it

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

numero 38

Anno XXVI

MAG - GIU 2003

Redazione a cura di M. Parasassi (tel. 3286135394) – (e-mail: m.parasassi@libero.it)

1° Prova TROFEO AMIREL - Riproduzioni R. C.

M. Parasassi

Dopo la sosta dello scorso anno, dovuta alla mancanza di spazi idonei, sono riprese le gare del Trofeo AMIREL; la 1° prova si è svolta il 17 maggio sul laghetto Sangrillà di Sacrofano.

I concorrenti sono stati solamente sette, su nove prenotati, Campenni (Star Sirius), Consolidani (De la Penne), Di Cosimo (Stromboli), Galeani (Etna), Li Causi (R. Paolucci) e Sagnotti (M. Fiorillo), ma la gara è stata lo stesso avvincente. Anche la moglie di Sagnotti, Carla diligentissima segretaria che ha tenuto la classifica dei tempi e delle penalità, ha voluto alla fine cimentarsi nella gara, manovrando un gozzo a motore, con ottimi risultati.



Etna



R. Paolucci



Galeani e Sagnotti



Li Causi e Carla

segue a pag. 2



L. Durand de la Penne



Stromboli



M. Fiorillo



Star Sirius

**Nel prossimo numero
pubblicheremo la classifica**

RIUNIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO - 27 maggio 2003

Si è svolta il 27 maggio u.s. la riunione del Consiglio Direttivo dell'AMIREL, estesa a probiviri e soci con il seguente ordine del giorno:

Situazione economica e patrimoniale dell'Associazione - Varie ed eventuali.

Erano presenti i Consiglieri Villoresi, Mosti, Parasassi ed alcuni soci.

Riportiamo un sunto del verbale che è stato stilato.

Constatata la validità dell'assemblea, si è data lettura della relazione economica del Vicepresidente e del Tesoriere, che elencava spese ed introiti relativi all'anno 2002, il quale si è chiuso con un deficit di ben 1'100 €.

In essa venivano elencate le spese, distinguendole per categorie, ed evidenziando quelle essenziali alla sopravvivenza dell'AMIREL (affitto, condominio, luce, telefono) da ripartire per il numero dei soci. Per le altre spese, non essenziali, veniva richiesto di trovare un modo per finanziarle oppure abolirle.

Poichè, a causa della diminuzione di soci in regola con il 2003, la quota annua di iscrizione per coprire le spese veniva ad essere notevolmente aumentata, si chiedeva all'assemblea di decidere se approvarla, se chiudere la sede e disdire le utenze, oppure se sciogliere addirittura l'Associazione.

La successiva discussione portava ai seguenti risultati:

- 1 Le spese fisse previste per l'anno 2003 (di circa 2'000 €) dovranno essere coperte dall'autotassazione dei soci per una cifra di circa 80 € (dei quali 35 già versati).
- 2 Il conguaglio verrà effettuato a fine anno e la cifra verrà stabilita in funzione della spesa effettivamente sostenuta e del numero di soci a fine 2003 (a tal proposito si invitano tutti i soci ad incrementare, facendo propaganda, il numero di iscritti).
- 3 Le spese di assicurazione dovranno essere coperte dall'autotassazione di 1 € a gara per ogni concorrente e per le gare ancora da svolgere.
- 4 Il giornalino verrà inviato per posta solamente ai soci residenti fuori sede, gli altri potranno scaricarlo da internet e/o ritirare la propria copia presso la sede.
- 5 Verrà inviata lettera di sollecito per il pagamento della quota annuale ai soci ritardatari.



TECNICHE DI COSTRUZIONE DI MODELLI DELLE NAVI MODERNE – 2 (V. Galeani)

Segue dal n° 36

La seconda soluzione per costruire modelli di navi moderne, da me sperimentata, credo con successo, consiste nel costruire uno scafo con ordinate in alluminio e fasciame in legno: in tal modo si ottiene uno scafo leggerissimo, molto robusto, e con un volume interno disponibile veramente notevole. Credo che questo sistema possa andare bene anche per modelli sino a tre metri di lunghezza. Io l'ho sperimentato su un modello lungo 150 cm., in scala 1:100.

Per prima cosa, si costruiscono le ordinate: quelle definitive, in alluminio con lamierino da 0,8-1,0 millimetri di spessore, bucate ogni 2 cm. con fori da 3 mm. di diametro per poter fissare, in un secondo tempo, tutte le apparecchiature interne allo scafo. Questi fori servono, inoltre, per il fissaggio provvisorio con bulloncini e linguette di ordinate cieche in compensato da 5 millimetri (v. fig. 1).

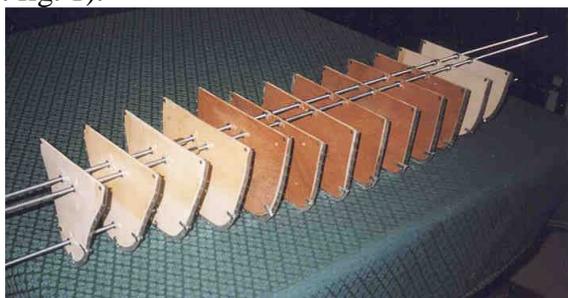


fig. 1

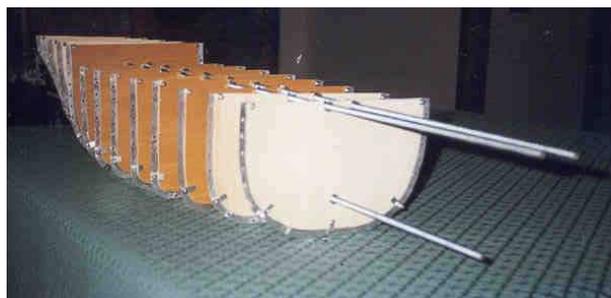


fig. 2

Tutte le ordinate cieche hanno 3 fori di riferimento (di 5 millimetri di diametro), con distanze costanti tra di loro, nei quali verranno infilate altrettante aste filettate da 5 millimetri, che hanno il compito di mantenere equidistanti le ordinate e dare al complesso la necessaria rigidità per i futuri lavori (v. fig. 2).

Le aste non sono intere, sono ciascuna in due pezzi, collegate con manicotti, per consentire il futuro smontaggio. La poppa è in alluminio ed è incollata con colla bicomponente tipo PATTEX "Marmo & Ferro" ad una ordinata-serva verticale, fissata, date le due dimensioni, con i soliti dadi solo alle due aste superiori (v. fig. 3). L'estrema prua (v. fig. 4) è stata realizzata in balsa e calettata a forza senza colla sulle tre aste.

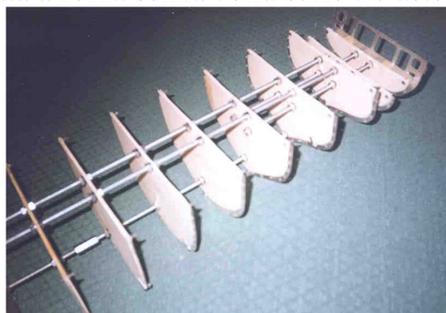


fig. 3

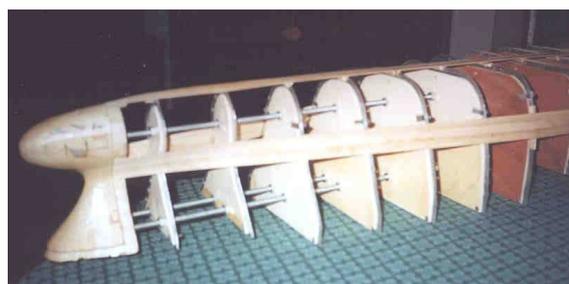


fig. 4

Attenzione, prima di applicare la colla bicomponente, tutte le superfici di alluminio vanno accuratamente scartavetrate per eliminare qualsiasi traccia di unto o di ossido.

Finalmente tutte le ordinate sono al loro posto ed il modello assomiglia ad un pesce...con le sole spine.

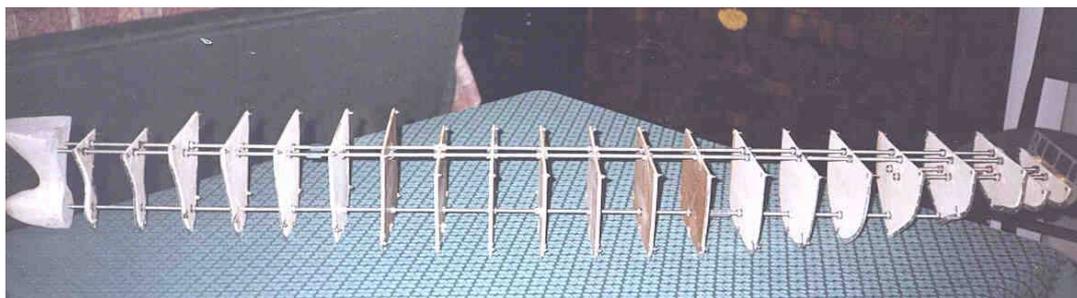


Fig. 5

E' ora di procedere alla posa del fasciame, in listelli di taglio di millimetri 10 x 1 di sezione. Prima però, occorre ricavare l'appoggio del fasciame nell'estrema prua di balsa, per tutto il suo sviluppo, e per una larghezza di un 1 cm. e per lo spessore di 1,5 millimetri. Tale accorgimento vale anche per la parte superiore della prua, nella quale sarà successivamente incollata l'opera morta.

I listelli di taglio vanno bagnati a lungo per assumere le curvature necessarie e vanno installati a partire dalla linea di galleggiamento di cui sopra. Poiché per l'indurimento occorreranno almeno 12 ore, è necessario serrare le parti da incollare con mollette o spago: nei casi più disperati, un fissaggio provvisorio può essere fatto con colle tipo "SUPER ATTAK" o "CYANOLIT GEL". Man mano che si posano i listelli di taglio verso la ghiglia, per un lavoro ben fatto occorre rastrearli alle estremità, come risulta dalle fig. 6-7-8.

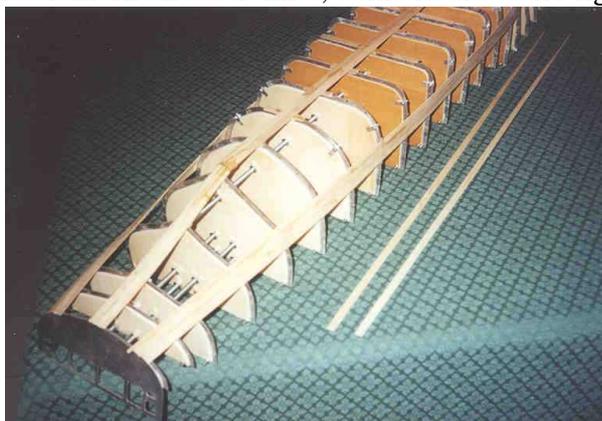


Fig. 6



Fig. 7

Adesso viene la parte più interessante del lavoro. Finita la posa di tutto il fasciame, si tolgono tutti i bulloni che collegano le ordinate cieche di compensato a quelle di alluminio e si svitano i manicotti che tengono uniti i tratti delle aste filettate. La parte interna potrà così essere agevolmente tolta (v. fig. 9) e rimarrà, come il guscio.....di un gambero, solo lo scafo esterno, leggerissimo e solido, con un volume interno veramente notevole.



fig. 8

Si procede poi ad incollare, con colla bicomponente, l'opera morta in alluminio sopra il fasciame, sfruttando per l'appoggio anche le parti di ordinate non coperte dal fasciame.

E' bene ricordare che tutto il materiale d'alluminio deve essere accuratamente scartavetrato.

Su queste strutture d'alluminio poggeranno poi i vari ponti e la coperta della nave.

Attenzione: sin da questo momento occorre decidere quali parti delle strutture di sopra-coperta dovranno essere amovibili per ispezioni, manutenzioni, riparazioni, etc.



fig. 9

Il seguito, con la conclusione, nel prossimo numero.

Vincenzo Galeani



1° prova Veleggiatori H.L.G. e Elettro-veleggiatori Speed 400 Fiumicino Isola Sacra - 8 marzo 2003 - A. Zanardi

Anzitutto un vivo ringraziamento di noi organizzatori agli amici aeromodellisti della pista sull'Isola Sacra ed in particolare al loro presidente Lucio Reggiani per l'ospitalità della quale durante quest'anno approfitteremo più volte!.

In attesa che il vento decidesse da che parte spirare (erano circa le 9.30), abbiamo stabilito di svolgere anzitutto una prova semi-ufficiale di elettro-veleggiatori della nuova formula "Speed 400 – sette celle" allo scopo di fare un primo punto sullo stato dell'arte fra i nostri abituali concorrenti. I protrarsi di tale prova ed il notevole numero di iscritti negli H.L.G. ha costretto gli organizzatori a troncarsi al terzo lancio questo primo test. I seguenti risultati sono quindi da prendere come semplici tentativi, mancando la verifica dei tempi conseguibili su tutti e cinque i lanci (naturalmente con lo stesso pacco batterie da 600 mA).

Verso le 10.30 è partita la gara H.L.G. che si è protratta fino alle 13.30 anche per la difficoltà di recuperare rapidamente la fionda (nuova per l'occasione), dato che la si è dovuta sistemare molto angolata rispetto alla pista e quindi in gran parte su terreno arato e sabbioso. Il primo lancio si è svolto con leggera tramontana ma, dopo un breve periodo di aria incerta, si è alzata la consueta brezza di mare che ha costretto ad un riposizionamento del terreno di gara. In ogni caso la collaborazione dei concorrenti ha permesso di svolgere i 61 lanci ufficiali in circa due ore e mezza.

Maurizio Maggi si è riconfermato il campione da battere, mentre hanno molto ben figurato i due vecchi volponi rispondenti ai nomi di Edoardo Tomaiuoli e Silvano Lustrati. Simone Cavallo, "appiedato" per aver rotto di recente il suo modello, si è consolato pilotando egregiamente quello di Maurizio Piccini che – pur bravissimo costruttore – si sente nella stoppa con la radio in mano!.

Decisamente distratto e sfortunato è stato Lucio Reggiani, con un bel modello ad ala geodetica per giunta "casalingo", che ha tentato di pilotare avendo il settaggio della Tx su di un altro modello!!! con le ovvie, disastrose conseguenze. Eros Cavallaro è in piena crescita denotando in particolare un allenamento e dei pollici non comuni.

Da notare che l'allungamento dei tempi cronometrati a 150 secondi, unito all'eventuale considerazione del quarto o quinto tempo, hanno subito eliminato gli spareggi (come ad esempio fra Tomaiuoli e Cavallo) con ovvii, positivi riflessi sulla durata della prova in presenza di un numero elevato di partecipanti.

La presenza costante del vento, unita ad una certa turbolenza dell'aria a bassa quota vicino alla zona di atterraggio, hanno ridotto drasticamente gli atterraggi di precisione; nessuno è riuscito a farne più di due sui cinque possibili (a parte Andrea Cassinis [3], ma col modello meno performante). La classifica che segue dimostra ancora una volta come il livello medio si sia molto elevato tant'è che ben 10 concorrenti su 13 si trovano racchiusi fra 470 e 400 punti!. Vincenzo Graciotti, sempre valido direttore di gara, ha rischiato il torcicollo per le lunghe ore passate sulla sedia della Giuria con alle spalle un venticello freddino e spesso fastidioso. Alle 13.30 si è proceduto alla premiazione con quattro originali Targhe di cristallo lavorate a mano (da Tania, figlia di Franco Piscitelli) per i concorrenti primi tre classificati e per la Giuria, e nuove medaglie tipo "olimpionico" in ottone smaltato a tutti gli altri partecipanti. Molti i soci presenti ed anche ospiti di ... riguardo come Paolo Vittori ed altri che hanno espresso interesse ed apprezzamento per la categoria H.L.G. E' stata notata l'assenza di Aldo Cannarsa per lavori casalinghi in corso, quella di Carlo Crociani e Mario Felletti per motivi di salute e quella di Franco Piscitelli che, reduce da multiformi impegni famigliari, si è limitato ad incassare le quote, a preparare (egregiamente) le tabelle di gara e a portare a spasso "Picchio": barboncino bianco con l'argento vivo addosso!.

A conclusione di questa cronaca vale la pena di aggiungere alcune osservazioni degli organizzatori:

- La prima, che il settore "elettrico" promette bene nel senso che molti concorrenti (ben aldilà di quelli già possessori di un elettro-veleggiatore) si sono dimostrati interessati a questa diversa e stimolante esperienza.
- La seconda, che comunque gli H.L.G. hanno un richiamo immutato (se non fossero mancati i soli assanti menzionati prima, gli iscritti sarebbero arrivati a 16/17!).
- La terza che, a conti fatti, è bello constatare che lo spirito dei concorrenti è rimasto quello originale cioè di gareggiare con impegno, ma sempre con sportività e in amicizia.

**NdR - Ci scusiamo con gli interessati ma, a causa della cronica mancanza di spazio,
le classifiche saranno inserite nel prossimo numero.**



SOLLECITO

Caro Socio, come avrai letto a pag. 2 di questo giornalino, l'AMIREL è in difficoltà economiche ed ha bisogno che i soci versino annualmente e puntualmente la quota sociale; ci risulta che tu te ne sia dimenticato.

Ti preghiamo di provvedere con sollecitudine, se vuoi che l'AMIREL sopravviva.

Cari saluti

Il C. D.