



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 40

Anno XXVI

SET - OTT 2003

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

3° Prova TROFEO AMIREL - Riproduzioni R. C.

Bracciano 20 settembre 2003 - M. Parasassi

Si è svolta finalmente, dopo molte peripezie dovute al reperimento del campo di gara, la 3° Gara del Trofeo AMIREL. Anche questa volta si sono ritrovati sul lago di Bracciano 8 concorrenti, 2 giudici ed alcuni altri soci e familiari. Dopo la valutazione statica di tre nuovi modelli si è dato corso alle gare, favorite da un'acqua ferma e liscia tanto da sembrare uno specchio.

Questa la classifica della 3° Gara:

1	Consolidani	De La Penne	184
2	Campenni	Star Sirius	178.33
3	Sagnotti	M. Fiorillo	160.66
4	Di Cosimo	Libeccio	160
5	Badoni	Irma	152
6	Li Causi	Moto lancia	138
7	Leotta	Montecristo	121
8	Mitrano	Atlantic	104.5

(a pag. 3 le classifiche delle due gare precedenti)

A fine gara, come di consueto, ci siamo ritrovati quasi tutti attorno ad una tavola imbandita per commentare i risultati e discutere dove e quando poter disputare le due gare rimanenti.



7 degli 8 concorrenti



Li Causi e Mitrano



Sagnotti (cronometrista) e Di Cosimo

NdR

Sulla versione **Internet** del giornale troverete altre foto della manifestazione, che qui non possiamo inserire a causa della cronica mancanza di spazio

Il Tempo 12 agosto 2002

Diventa realtà il sogno di Thom Price: nel '96 apprendista in una bottega della città lagunare e sei anni dopo artigiano doc

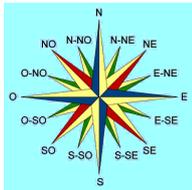
Americano a Venezia maestro di gondole

Uno studente Usa apre il cantiere "Canaletto". «Gli ordinativi non mancano, le maestranze sì»

Negli Stati Uniti le tipiche barche sono circa trenta. La più antica è a Newport

VENEZIA — Si chiamerà "squero Canaletto" e, dopo secoli di assoluta venezianità, sarà il primo "squero" (cantiere) americano nel cuore di Venezia: costruirà gondole secondo la più rigorosa tradizione e coronerà il sogno di Thom Price, il giovane statunitense che con la sua passione ha spazzato via diffidenze e burocrazia. Il nome è un omaggio al grande vedutista veneziano, che in un'opera del 1725 ritrae proprio lo squero di "Rio dei Mendicanti" del quale oggi Thom è «titolare».

Arrivato in Italia nel 1996



I "Giovanni", "Franco" e "Gaetano" made in Usa indossano rigorose magliette a righe e cappelli in paglia arrivati direttamente da Venezia, che stridono non poco con i grattacieli di sfondo e con l'esuberante delle decorazioni che in qualche caso zavorrano le gondole Usa. Ma la gondolomania a stelle e strisce si è spinta anche oltre, come a Newport Beach in California,

con una borsa di studio della Fondazione Watson di Providence (Rhode Island) e il suo amore per le gondole, Thom Price ha fatto apprendistato nello "squero" del maestro Daniele Bonaldo, uno dei tre costruttori di gondole sopravvissuti alla modernizzazione nel centro storico veneziano. Non conosceva l'italiano così come l'anziano Bonaldo non parlava

Il costo è di 50 milioni a pezzo. In California ce ne sono dieci, tutte al ristorante

inglese, ma davanti a un legno stagionato a nessuno dei due servivano parole: parlavano la capacità di sentire, piegare e interpretare i 280 pezzi che in un incastro perfetto andavano a comporre la gondola. Appena un anno dopo Thom varava la sua prima gondola, partita per Providence e acquistata da una coppia di imprenditori americani del Rhode Island. E da allora altre gondole nate da questa amicizia d'altri tempi tra Thom e il suo maestro hanno attraversato l'Oceano per ricreare improbabili emozioni veneziane nel Texas, nel Minnesota e in California in una rivisitazione tutta americana dell'imbarcazione «più bella del mondo».

dove bizzarre gondole a motore elettrico mostrano ai turisti le bellezze della baia sulle note di "Partirò" e "O sole mio", o nel Texas, Irving, dove lungo il canale Imandalay improbabili "felze" in merletto bianco hanno sostituito le intriganti coperture in legno nero originali, interpretando in puro stile kitch l'ideale del romanticismo europeo.

«Sono circa 30 - spiega Thom - le gondole veneziane negli Stati Uniti e la più antica è quella ottocentesca di Newport, acquistata da Robert Browning». «Negli anni Venti a Miami, nella "piccola

Venezia", ce ne erano 25, tutte distrutte da un uragano negli anni Quaranta: ma gli americani - racconta il neomaestro - non si sono scoraggiati e proprio in California.

sui primi anni Ottanta la moda della gondola ha ripreso forza». «Oggi - precisa Thom - sempre in California sono almeno dieci gli imprenditori che hanno acquistato gondole per i loro ri-

segue a pag. 3

segue da pag. 2

storanti o per i tour turistici». «Un mercato» che per Thom è più di un sogno americano.

Nel sito di Thom (www.squero.com) la frequenza delle richieste la si intuisce dalla scritta sul fuso orario, che a caratteri fluorescenti affianca il numero del suo cellulare: «Sei ore da New York» e «Nove da Los Angeles».

Da gennaio lo "squero Canaletto" potrà iniziare la produzione, affiancando al cantiere anche uno studio-biblioteca nel quale saranno raccolti e consultabili documenti e pubblicazioni storiche sulla gondola e su altre imbarcazioni tradizionali, come ad esempio la "dori", l'unica barca nordamericana che, secondo il giovane americano, «è in qualche modo assimilabile alla gondola».

Quel che manca «non sono certo gli ordini, né a spaventare gli imprenditori d'Oltreoceano possono essere «i 50 milioni» di spesa per una gondola «costruita oggi come secoli fa». «Piuttosto - conclude Thom - è stato difficile trovare le maestranze e i dipendenti, disposti ad investire su un mestiere così antico».



La FS625 della collezione M. parasassi

DOPO ANNI DI LETARGO LO SBRUFFO BIANCO DEL RISVEGLIO

La signorina Breda tornerà sui binari

di **MARCELLO VIAGGIO**

È RIMASTA in letargo dallo scorso settembre, nel deposito di San Lorenzo, in attesa di tornare sui binari dove ha viaggiato per oltre quaranta anni. Dal 1910 al 1950. Ma il prossimo mese, anche se solo per un giorno, la locomotiva a vapore «Breda», anno di fabbricazione 1910, sarà di nuovo in servizio, lucida e sbruffante proprio come un tempo. Il modello è il famoso 625, velocità massima 80 Km/h. Per la forma elegante e aggraziata, le 625 vennero denominate «Le signorine». Erano accoppiate a un tender a tre assi con capacità di 5 tonnellate di carbone e 12mila litri d'acqua. Gli ultimi servizi delle 625 risalgono ai primi anni '80, numerose unità sono giunte ai nostri giorni in ottime condizioni sia statiche che di marcia. Ora questa locomotiva tornerà sulle rotaie per una gita «Fuori porta» organizzata per domenica 14 settembre dal Dopolavoro ferroviario di Roma. Partenza alle ore 10 in punto dal binario 5 della stazione Tiburtina, destinazione Lanuvio, per la Festa dell'uva. Gli organizzatori sperano di ripetere l'esperienza del 2002, quando trovarono 400 persone alla stazione, tutte in attesa di salire su quello strano treno del passato. Le quattro carrozze degli anni Trenta — velluto per la prima classe, legno per la terza — porteranno anche quest'anno i «passeggeri» ai Castelli.

Trofeo AMIREL - Riproduzioni R. C

Eccovi le classifiche delle prime due gare del Trofeo AMIREL:

1° Gara - Sacrofano (17.5.2003)

Classifica		Punti
1	Consolidani Dino	186
2	Licausi Onorio	161
3	Sagnotti Maurizio	158.33
4	Ferrazzoli Carla	155.33
5	Campenni	155.30
6	Galeani Vincenzo	151.33

2° Gara - Bracciano (14.6.2003)

Classifica		Punti
1	Consolidani Dino	184
2	Campenni	165.33
3	Licausi Onorio	161
4	Sagnotti Maurizio	158.33
5	Leotta Roberto	156.33
6	Badoni Marcello	153.33
7	Sagnotti Matteo	71.33

E.V.S - 400. all'Isola Sacra - 3 maggio 2003 - A. Zanardi

Forti dell'esperienza maturata nella prova preliminare dell'8 marzo scorso e confortati dell'interesse suscitato in molti amici, il 3 maggio si è svolta la prima vera *gara* di elettro-veleggiatori. Vera in quanto era riservata ai soli E.V.S 400, perché la classifica è stata stilata regolarmente da una normale Giuria (composta dal sottoscritto e da vari cronometristi), ma "di rodaggio" perché sono stati distribuiti solo diplomi di partecipazione preparati dall'amico Franco Piscitelli, senza però il pagamento di alcuna quota d'iscrizione.

Una forte brezza di scirocco l'ha fatta da padrone per cui alcuni concorrenti hanno dovuto usare il motore anche... per non perdere il modello in lontananza!

La gara si è svolta in due manches da 4 e rispettivamente 3 concorrenti, ripetute quattro volte. Al terzo lancio la Giuda, vista la situazione meteo e sentiti i concorrenti, ha comunicato che la gara si sarebbe chiusa al quarto lancio in quanto un po' tutti avevano dovuto usare il pacco batterie anche per risalire il vento e quindi a discapito della quota raggiunta e dell'autonomia. Da notare che il primo ed il terzo classificato avevano optato per il riduttore al motore ed il modello grande, gli altri avevano modelli da 150 cm circa di apertura alare col motore in presa diretta.

Ottima la prestazione di Cavallaro con un modello in gran parte casalingo, pilotato con accettabile perizia (rispetto ai molti - salvo Andrea Cassinis - che scontavano uno scarso allenamento e/o affiatamento col modello).

Naturalmente è stato avvincente osservare la condotta di gara dei più esperti che cercavano di lanciare in quasi contemporanea per sfruttare l'individuazione delle termiche con la minima ricerca casuale e quindi con la minima perdita di quota. I pieni a 6 minuti sono stati pochi (4), ma i bei voli molti.

Nota piacevole è anche la spettacolarità unita alla brevità della gara per merito dei lanci multipli.

Speriamo che la prossima gara del 31 maggio ad Anguillara Sabazia sia meno disturbata dal vento in modo da poter svolgere tutti e cinque i lanci centellinando di più l'unica carica del solo pacco batterie disponibile.

In fondo la classifica.

CANTALICE - 17 maggio 2003 - A. Zanardi

Finalmente si è potuta svolgere la seconda prova di H.L.G. (inizialmente programmata ad "Ali sul Tevere", poi a Fiumicino ed infine a Cantalice) che è stata perseguitata da Eolo e Giove Pluvio con ben tre rinvii per meteo. In effetti essa si è svolta per il rotto della cuffia in quanto già nel primo pomeriggio si è alzato un vento gagliardo ed il Terminillo era tutto corrucciato!.

L'incostanza nei tempi di volo di quasi tutti i concorrenti dimostrano quanto turbolenta fosse l'atmosfera, pur in assenza quasi completa di vento, e quanto abbia giocato il fattore ordine di chiamata che a volte coincideva con vaste zone di discendenza nella zona del campo.

A parte i risultati dei "Fratelli Schumacher pardon "Maggi", controllati a stento e da lontano da Zanardi col suo "modello d'epoca", si può notare che le doppie iscrizioni di Sergio e Gianfranco sembrano dimostrare una netta superiorità del timone a croce rispetto a quello a V,... oppure una predilezione di questi ultimi modelli per le "buche" inverconde! Ottimo il direttore di gara nella persona del giovane, inossidabile ...Gino Ursicino che ha stimolato la rapidità del susseguirsi dei lanci, pressato com'era dalla lista della spesa passatagli dalla moglie! Ma che ha svolto il suo ruolo fino all'ultimo con la nota professionalità ed imparzialità.

Grazie Gino, anche per l'ospitalità.

Apprezzati i premi consistenti in targhe smaltate e in medaglie di buona fattura.

I concorrenti poi, guidati da Sergio DeMarco, scansate con perizia le strade percorse dal Giro d'Italia, si sono finalmente rilassati al ristorante ... nell'amen e fresco paesino di Sant'Elia, affacciato sulla piana di Rieti a 710 metri d'altezza e situato due chilometri oltre il noto santuario francescano di Fonte Colombo.

Arrivederci di nuovo a Cantalice il prossimo 21 giugno!.

Classifica Gara di Isola Sacra

Cavallaro	890
Cassinis	876
Ursicino	845
Cavallo	798
Maggi	797
Piscitelli	546
Felletti	92

Classifica Gara di Cantalice

Maggi M.		470
Maggi G.	T	488
Zanardi		383
Felletti		372
De Marco	T	359
Piscitelli		340
Cavallaro		338
Cassinis		338
De Marco	V	313
Maggi G.	V	222

TECNICHE DI COSTRUZIONE DI MODELLI DELLE NAVI MODERNE – 3 (V. Galeani)

A questo punto, occorre rendere lo scafo ancora più solido ed impermeabile. Occorre, per prima cosa, trasferirsi in un locale.....a prova di puzze (garage, soffitta, ultima stanza dell'appartamento, etc.) o, in mancanza, sul balcone, in assenza di vento e con temperature superiore a 10°C.

Poi occorre munirsi di guanti usa e getta, pennelli, mestoli di legno di vario tipo, piatti - scodelle di carta, resina epossidica tipo C-SYSTEMS 10-10 CFSA o equivalente, lana di vetro di 0,5 millimetri di spessore.

Infilati i guanti, occorre versare in una scodella di plastica 2 parti di resina e poi 1 parte di induritore (mai il contrario) e, mescolare bene con un mestolo di legno per avere un prodotto il più possibile omogeneo. Poi tagliare la lana di vetro a strisce lunghe quanto la distanza tra una ordinata e l'altra e lunghe abbastanza da sporgere dalla parte superiore del fasciame.

Con un pennello, cospargere di resina la prima zona interna, a cominciare da poppa, tra la poppa e la prima ordinata e poi applicare la striscia di lana di vetro imbevuta di resina: badare bene a levare tutte le bolle d'aria picchettando sopra la lana di vetro con un mestolo piatto. Stesso lavoro si fa per tutti gli spazi tra un'ordinata e l'altra sino all'estrema prua.

Finita questa fase di lavoro, lasciare asciugare la resina per circa 48 ore.

E' giunto il momento di posizionare a poppa, con opportuni rinforzi dall'interno e con colla bicomponente, i porta-assi delle eliche, ed i calcagnoli e le femminelle dei timoni. Successivamente, occorre stuccare con stucco marino tipo 3M 05662 o simili tutta la superficie esterna dello scafo e, una volta asciutto, scartavetrare prima con carta a grana grossa e poi sempre più fina, al fine di eliminare tutte le imperfezioni e le irregolarità (v. fig. 10).



fig. 10

Si può passare ora alla verniciatura. Le parti in alluminio vanno prima di tutto trattate con una vernice "aggrappante" per poter consentire alla vernice finale di fare presa. Io ho sempre preferito usare vernici alla nitro opache per carrozzieri. Per dare maggiore risalto alla linea di galleggiamento e per una maggiore finitura, occorre procedere alla verniciatura come descritto nel precedente capitolo.



fig. 11



fig. 12

Il risultato della verniciatura si può vedere nella fig. 11 e si può anche osservare lo scafo durante le prove di macchina. In fig. 12 si nota lo scafo nel suo allestimento parziale esposto in una mostra dell'AMIREL.

Dimenticavo: il modello in scala 1:100 è la nave appoggio "ETNA" presa in consegna dalla Marina Militare Italiana il 28 Novembre 1998.

Vincenzo Galeani

Scuola di Modellismo AMIREL - 2° Corso
presso Istituto Immacolata Concezione - Via Leone IV n° 2 - Roma

Sono iniziate le iscrizioni al 2° Corso che inizierà presumibilmente entro la seconda quindicina di ottobre. Per informazioni rivolgersi in sede 0639743974 martedì e venerdì 16-18.

Gli alunni esterni all'Istituto frequenteranno di pomeriggio, in un giorno ancora da scegliere tra il lunedì o il giovedì, ore 16 - 18.

I corsi sono gratuiti, è richiesta la sola iscrizione come socio all'AMIREL (€ 35); gli alunni dovranno acquistare il loro modello (di qualsiasi genere) e saranno assistiti nella costruzione dagli istruttori. Si consiglia ai neofiti di acquistare il modello solo dopo aver contattato gli istruttori, che potranno guidarli nella scelta.