

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.libero.it/amirel>

numero 52

Anno XXIX

OTT - DIC 2006

Redazione a cura di M. Parasassi (tel. 328-6135394) – (e-mail: m.parasassi@libero.it)

Campionato Regionale Riproduzioni Naviganti (4° - 5° Gara)

La 4° Gara si è svolta il 25/9 sul Laghetto Granieri di Nettuno. Erano presenti 11 concorrenti con 14 modelli. Non abbiamo notizie di cronaca su questa Gara, e possiamo solamente mostrare una foto dei concorrenti e dei loro modelli scattata dall'amico Mitrano.

La 5° Gara si è invece svolta sul Laghetto di Tor di Quinto a Roma, dove avevamo iniziato le Gare del Campionato il 9 aprile scorso. Erano presenti 12 concorrenti con 15 modelli.

Dopo la Gara si è provveduto alle premiazioni che hanno visto, anche quest'anno, primeggiare Consolidani in tutte e due le Classi, affiancato però, nella Classe B, da Restani col suo splendido Garibaldi.



Alcuni concorrenti presenti a Nettuno



Una panoramica del campo di gara a Tor di Quinto



I concorrenti sul Laghetto di Tor di quinto (Roma)

CLASSIFICHE della 4° Gara

Classe A

1	Ruggiu	Naiade	96
2	Consolidani	Freccia	92
3	Ferrazzoli	Onda	88
4	Campenni	Star Sirius	82
5	Curti	Ombrina	79
6	Restani	Gaeta	73
7	Zannini	Riva	21

Classe B

1	Salinetti	Cristina	96
2	Consolidani	De La Penne	95
3	Sagnotti	Fiorillo	89
4	Mitrano	Cap Carbon	80
	Ruggiu	Oriana	80
6	Restani	Garibaldi	79
7	Fulvio	Orchidea Nera	64

CLASSIFICHE della 5° Gara

Classe A

1	Ruggiu	Naiade	94
	Tomassetti	Cannoniera 485	94
3	Consolidani	Freccia	88
	Restani	Gaeta	88
	Salinetti	Cux	88
6	Campenni	Star Sirius	80
7	Zannini	Riva	80
8	Curti	Aguglia	79
9	Li Causi	Calafuria	54

Classe B

1	Ruggiu	Oriana	94
	Sagnotti	M. Fiorillo	94
3	Mitrano	Cap Carbon	92
4	Restani	Garibaldi	90
5	Salinetti	Cristina	90
6	Consolidani	De La Penne	84
7	Fulvio	Orchidea Nera	74
8	Parasassi	Lupo	30

CLASSIFICHE del CAMPIONATO 2006

Classe A

	Concorr	Modello	Valutaz Statica	Prove navig	Punteg Totale
1	Consolidani	Freccia	294.0	274	568.0
2	Tomassetti	Motoc. 485	285.0	276	561.0
3	Campenni	Star Sirius	270.0	240	510.0
4	Ruggiu	Naiade	195.0	286	481.0
5	Restani	Gaeta	204.0	229	433.0
6	Zannini	Riva	250.5	165	415.5

Classe B

	Concorr	Modello	Valutaz Statica	Prove navig	Punteg Totale
1	Consolidani	DeLaPenne	270.0	283	553.0
	Restani	Garibaldi	291.0	262	553.0
3	Fulvio	Orchidea N.	276.0	254	530.0
4	Sagnotti	M. Fiorillo	225.9	282	507.9
5	Salinetti	Cristina	205.5	287	492.5
6	Ruggiu	Oriana	210.0	257	467.0
7	Mitrano	CapCarbon	193.5	260	453.5
8	Parasassi	Lupo	258.0	118	376.0

La classifica è data dalla somma tra la **Valutazione Statica** e le **migliori 3 prove di navigazione**.

Sono riportati solamente i concorrenti che hanno partecipato a 3 o più gare.



Garibaldi (Restani)



M. Fiorillo (Sagnotti) – Onda (Ferrazzoli)

RASSEGNA STAMPA – A cura della redazione

Il Messaggero 26 marzo 2006

di FABRIZIO MONACO

“Chiuso per lavori di ristrutturazione”. E’ il cartello che accoglie i turisti all’ingresso del Museo delle Navi Romane di Fiumicino. Le visite sono sospese e non da qualche settimana. E’ dal luglio del 2002 che questo piccolo gioiello è inaccessibile al pubblico. Da quando è stato deciso di sostituire quel vecchio tetto in “eternit”, che conteneva inopportune fibre di amianto, con materiali più moderni e sicuri. Ma non tutto è andato per il verso giusto. «I problemi non sono davvero mancati – racconta l’architet-

to Luigi Amato della Sovrintendenza Archeologica di Ostia – ci siamo trovati di fronte a due ordini di difficoltà: la sicurezza delle navi e quella dei lavoratori».

Le disposizioni per la rimozione dell’eternit sono così severe che gli impiegati delle ditte incaricate dello smaltimento sembravano dipendenti della Nasa più che operai. «Finalmente il tetto è a posto – continua l’architetto – ora però dobbiamo rifare l’impianto di

Navigazione solo “virtuale” per vedere il museo di Fiumicino

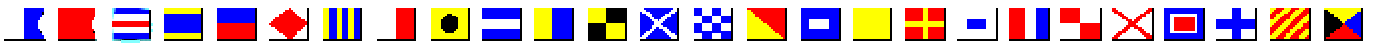
condizionamento, il pavimento, gli arredi e il restauro estetico dell’edificio. Prevedo la riapertura tra altri 18-24 mesi». Facendo due conti se ne riparla per la primavera del 2008!

Un vero peccato perché all’interno di quel Museo, aperto nel 1979, è conservata una eccezionale collezione di imbarcazioni. «Ben cinque navi romane tra il II e il IV secolo d.C. rinvenute durante la costruzione del-

l’aeroporto», spiega Cinzia Morelli, responsabile per la Sovrintendenza del Museo. Lei ne parla al telefono ma è chiaro che le brillano gli occhi quando descrive quelle navi che dal Porto di Claudio e di Traiano risalivano al Tevere fino al centro di Roma.

Unica consolazione sono le visite virtuali, gli appassionati devono accontentarsi di “navigare” sui siti specializzati, almeno fino al 2008...

articolo segnalato dal socio Cerulli



REDAZIONALE

Si è concluso a novembre 2006 il nostro **XXIX** anno di associazione. Molta acqua è passata sotto i ponti di Roma e il nostro schedario conta **417** nomi; possiamo dire, senza peccare di eccessiva presunzione, che la maggior parte dei modellisti di Roma è passata attraverso la nostra Associazione. Moltissimi di questi si sono ritirati come soci e molti altri invece ci hanno definitivamente lasciato, rimanendo però nei nostri cuori.

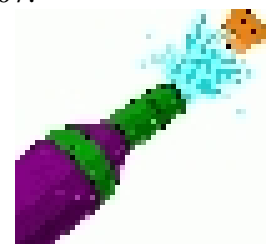
Ci apprestiamo pertanto a iniziare il nostro **XXX** anno di attività e già da ora prevediamo di festeggiarlo, come si deve, il prossimo novembre.

Quest’anno avevamo previsto alcune visite culturali, che per diversi motivi, non si sono potute effettuare; speriamo di poter riprendere l’attività ... turistica ... con il prossimo 2007.



Poichè questo è l’ultimo numero di quest’anno del Notiziario auguro, a nome mio e del Consiglio Direttivo, a tutti i Soci e a coloro, che sono tanti, che ci seguono su Internet, un Felice Natale e un prospero 2007.

Massimo Parasassi



**AZIONAMENTO DEI ROTORI NEGLI ELICOTTERI IMBARCATI
SUI MODELLI DI NAVI DELLA MARINA MILITARE**

(B. Consolidani, V. Galeani, M. Parasassi)

2° parte

3 - FUNZIONAMENTO DEGLI AZIONAMENTI

L'elicottero imbarcato AB-212, ha due motori elettrici: uno (verticale) aziona le pale di sostentamento, l'altro (orizzontale e perpendicolare) all'asse del velivolo, aziona l'elica direzionale.

Il primo è del tipo a corrente continua, tensione 1,5 Volt, corrente assorbita 25 mA, ed è installato all'interno della cabina. Per essere più simile al vero, il motore dovrebbe girare più lentamente; questo si potrebbe ottenere inserendo in serie all'alimentazione una resistenza, ma tale sistema non avrebbe fornito la coppia motrice sufficiente a vincere l'inerzia delle pale del rotore; allora, per raggiungere lo scopo di cui sopra, il motore è stato alimentato tramite un circuito elettronico, un multivibratore (v. paragrafo 4 successivo).

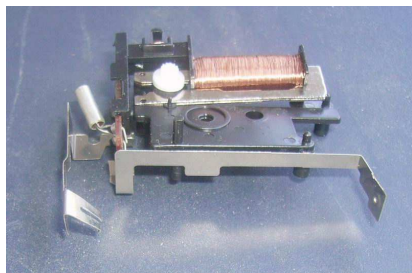


fig. 7

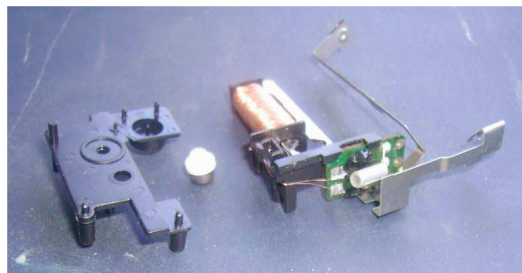


fig. 8

Il motore dell'elica direzionale è installato sulla coda del velivolo ed è di tipo sincrono; poiché deve essere di dimensioni ridottissime, come rotore è stato usato un nucleo magnetizzato di ferrite, di quelli che vengono adoperati per gli orologi analogici alimentati a batteria. Da un orologio recuperiamo la parte elettrica (v. fig. 7-8) e da questa smontiamo il nucleo magnetico e la bobina; può anche essere utile tagliare dal supporto di plastica il vano cilindrico con il perno su cui ruota il nucleo. Lo statore dovremo costruircelo con una lamina di lamierino magnetico a cristalli orientati, opportunamente sagomata, tenendo conto che per problemi d'ingombro la bobina dovrà essere alloggiata all'interno della carlinga mentre il nucleo, invece, si troverà all'estremità della coda.

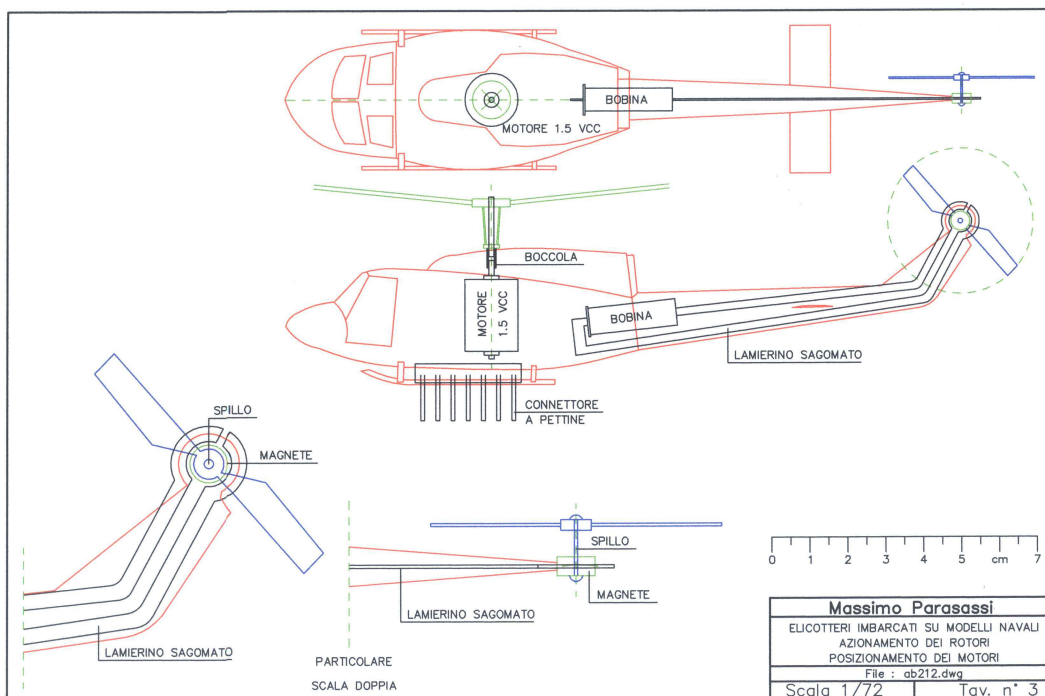


fig. 9

La fig. 9 rappresenta la sezione di un AB212 (in scala 1/72) con evidenziate le misure e le posizioni relative dei componenti elettromeccanici.

Inserire questi componenti nei modelli in scala 1/100 sarà più problematico perchè, essendo questi molto più piccoli e realizzati in metallo, lo spazio interno sarà più limitato e saremo costretti a lavorare molto di lima e fresa per aumentarlo, o addirittura realizzare ex novo la coda con listelli di plasticard incollati attorno allo statore; probabilmente il motore di sostentamento non entrerà nella carlinga e dovremo sistemarlo al di sotto del piano d'appoggio.

L'alimentazione della bobina è assicurata da corrente alternata generata da un inverter (v. paragrafo successivo); il consumo complessivo di questo motore è di 10 mA alla tensione di 1,5 Volt.

Con il metodo di cui sopra, l'elica direzionale gira velocissima; a questo scopo, è stato usato un piccolo accorgimento: l'asse dell'elica è stato realizzato con uno spillo su cui è stata calettata, solidale, l'elica direzionale bipala; lo spillo (asse) gira a folle all'interno del nucleo di ferrite; quest'ultimo, ruotando velocissimo in sincronismo con il campo magnetico generato dallo statore, trascina lo spillo su cui è calettata l'elica direzionale.

4 - SCHEMI E COMPONENTI

Lo schema funzionale del circuito elettronico è riportato nella fig. 10 e, come già detto, è alimentato da una batteria di tipo alcalino a 1,5 Volt.

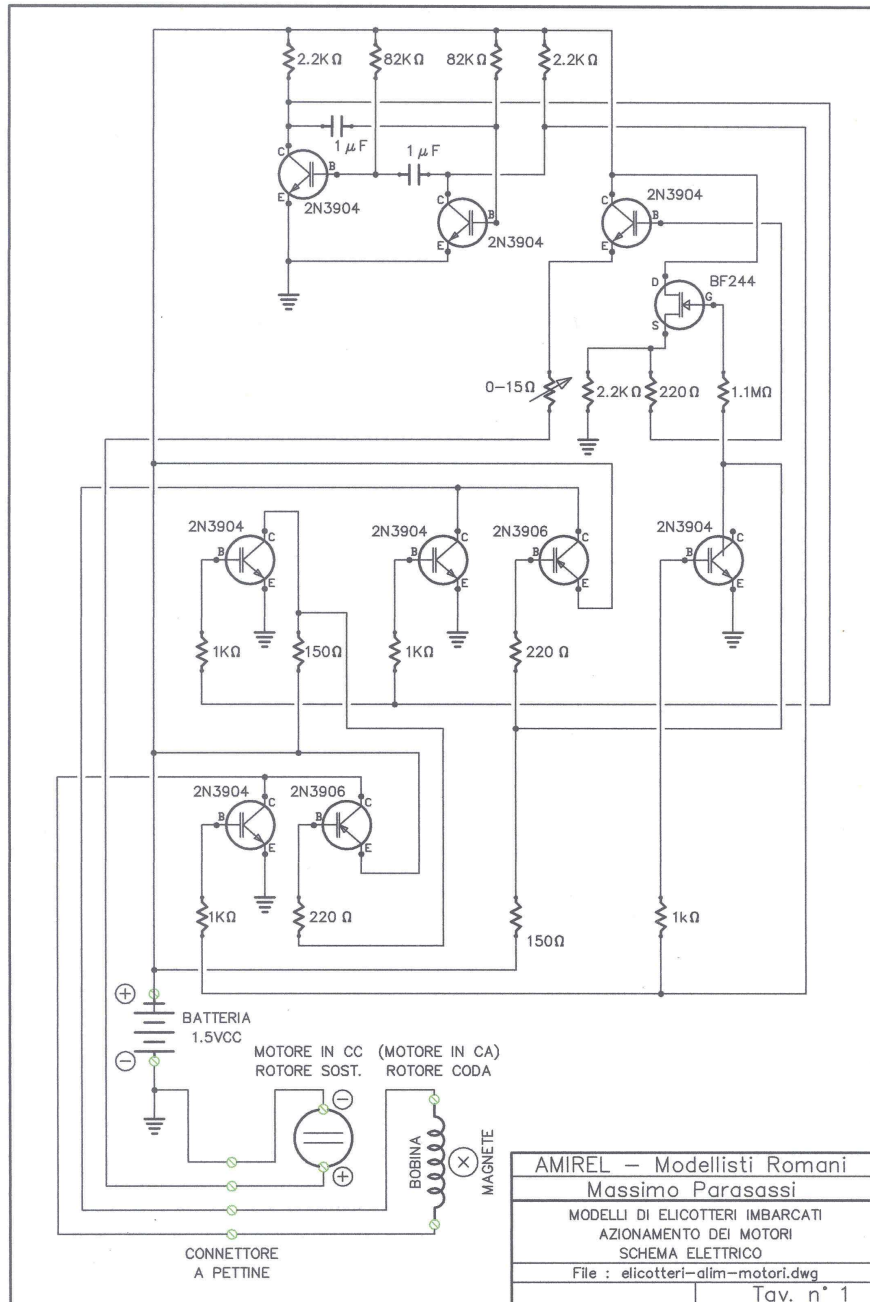


fig. 10

I componenti impiegati sono:

n.	2	transistors PNP	2N3906	n.	4	resistenze	1 k ohm
n.	7	transistors NPN	2N3904	n.	3	"	2.2 k ohm
n.	1	MOSFET	BF244	n.	2	"	82 k ohm
n.	1	resistenza variabile	15 ohm	n.	1	"	1.1 M ohm
n.	2	resistenze	150 ohm	n.	2	condensatori	1 micro F.
n.	3	"	220 ohm				
n.	1	piastra per cablaggio circuiti elettronici a saldare di dimensioni cm.20x8 circa					
n.	20	almeno di morsetti a pettine a saldare per effettuare le necessarie connessioni.					

(Segue sul prossimo numero)

La prima parte dell'articolo è stata pubblicata sul Notiziario n° 51