



# 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](mailto:amirel@libero.it)

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

**numero 54**

**Anno XXX**

**APR - GIU 2007**

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

### **Campionato Regionale Laziale Naviganti RC -Trofeo AMIREL**

**1° Gara - Bracciano 22 aprile 2007**

La 1° Gara del campionato 2007 si è svolta sul Lago di Bracciano poiché la prevista gara del 15 aprile sul Laghetto di Tor di Quinto (Roma) non si è potuta disputare per problemi burocratici con la XX Circoscrizione.

Erano presenti 11 concorrenti di cui due nuovi, che avevano saputo della gara tramite il nostro sito internet.



Alcuni partecipanti alla Gara

La gara si è svolta regolarmente e i concorrenti hanno potuto effettuare due prove. Notevoli i percorsi netti di Sanotti con il Leudo e di Consolidani col De La Penne. Al termine della gara alcuni soci si sono ritrovati a commentare la gara stessa con le gambe sotto ad un tavolino del Ristorante Alfredo, che ci ha permesso di occupare la sua spiaggia con i nostri modelli.

Arrivederci alla prossima gara.

segue dalla pag. precedente



I concorrenti impegnati nelle prove di navigazione



MZ-700 (Sagnotti)



Ulisse (Fulvio)  
fuori gara

**CLASSIFICHE**

**Classe A**

1	Sagnotti	Leudo	100
2	Consolidani	Freccia	97
3	Maretti	Bruma	91
4	Zannini	Riva	88
5	Luciani	Beausite	21

**Classe B**

1	Consolidani	De La Penne	100
2	Sagnotti	MZ 700	95
3	Mitrano	Cap carbon	94
4	Galeani	Etna	89
5	Campenni	Star Sirius	88
6	Fulvio	Orchidea	85
7	Zannini	S. Diego	65
8	Leoni	Roosewelt	56
9	Parasassi	Lupo	55



## EUROMA 2007 - Roma 12-13 maggio

Il 12-13 maggio si è svolta presso il Circolo sottufficiali della MM a Roma la IX ed. di EUROMA 2007 organizzata dall'Alfa Model. L'AMIREL, come molte altre associazioni modellistiche, è stata invitata ed ha partecipato con 5 soci: Consolidani, Galeani, Giorgetti, Li Causi e Parasassi; alcuni altri soci si erano prenotati ma poi hanno rinunciato.

La mostra è stata interessantissima perchè erano presenti modelli di tutti i generi, dai soldatini ai carri, dagli aerei alle navi, dalle automobili ai diorami; peccato che lo spazio riservato ai modelli navali non era adeguato per contenerli e che quindi i modelli siano stati avvicinati troppo gli uni agli altri, non consentendo una visione perfetta degli stessi.

Poichè intendiamo partecipare anche il prossimo anno, con un numero più nutrito di soci, darà nostra cura chiedere agli organizzatori di non penalizzare troppo i nostri modelli navali.



Una vista panoramica della sala



Bounty (Giorgetti)



R. Paolucci (Li Causi)  
De La Penne (Consolidani)



V. Veneto - Etna (Galeani)



La premiazione di Galeani

segue dalla pag. precedente



B29 Enola Gay (Parasassi)



Diga di Polverina (Parasassi)



Tram Storici di Roma (Parasassi)

La partecipazione dell'AMIREL è stata proficua, infatti Galeani ha ricevuto il **Premio Speciale della Giuria** per la categoria navi moderne, mentre Parasassi la **Medaglia di bronzo** per la categoria diorami civili con i Tram Storici di Roma.



## IL MITO E' ANDATO PERDUTO ?

Il 21 maggio il Cutty Sark, clipper del 1869 conservato a Greenwich, è andato distrutto da un incendio. Fortunatamente da pochi mesi era cominciato un lavoro di restauro durante il quale l'alberatura, l'attrezzatura velica e la gran parte delle opere di coperta erano state rimosse. L'incendio ha interessato solamente lo scafo del quale restano solo le costolature in metallo ed il fasciame, bruciato solo in superficie. Il ponte superiore è perduto così come la gran parte di quelli inferiori. Il restauro sarà certamente lungo e costoso.

Con lui scompare un simbolo della marineria commerciale a vela. Varato nel 1869 su adoperato come nave veloce per i trasporti di derrate deperibili (the) tra l'estremo oriente e Londra; quando l'apertura di Suez rese più conveniente, per questi trasporti, l'uso di navi a vapore, fu adibito al trasporto della lana; suo è il record di 107 giorni tra Shanghai e Londra e 70 giorni tra Sydney e Londra (doppiando il Capo di Buona Speranza). Nave lunga 85.34 m, alta 53.34 m, disloc. 936 ton; le sue 40 vele per complessivi 3'000 mq gli conferivano una potenza di 3'000 cv e una velocità max di 18 nodi. Fu in servizio commerciale fino al 1922 e poi adibita a nave scuola fino a che nel 1955, tirato in secco in un apposito bacino, fu trasformato in museo per tramandare ai posteri l'epoca lontana dei "levrieri del mare". In questi 50 anni è stato visitato da 15 milioni di persone che con il loro biglietto hanno contribuito alla sua costante manutenzione.

Riprodotta in migliaia di esemplari dai modellisti di tutto il mondo è reputato uno dei più belli e difficili modelli da costruire per la varietà e la complessità delle manovre.



Il Cutty Sark



### "Veliero del tè" da 138 anni "Cutty Sark" in cenere A Greenwich un incendio doloso lo ha distrutto

LONDRA - La capitale inglese ha rischiato di perdere per sempre una delle sue più popolari icone: un incendio, forse doloso, ha devastato nella notte tra domenica e lunedì il "Cutty Sark", il maestoso veliero che da 1951 fa bella mostra di sé a Greenwich. Si è evitato il peggio soltanto perché gli alberi e metà dei legni erano stati portati altrove per un restauro e i vigili del fuoco hanno salvato in extremis l'armatura in ferro.

Le fiamme a bordo dell'elegante e famosissimo clipper, vecchio di 138 anni e dal 1954 adibito a museo, sono divampate violente quando mancava un quarto d'ora alle cinque di mattina. Il fumo che si è sprigionato dalla "Ferrari dei mari aperti" (nel 1985 stabilì un nuovo record di velocità coprendo in soli 72 giorni la distanza tra Gran Bretagna e Australia via Capo Horn) ha invaso tutto il quartiere, celebre perché da lì passa il primo meridiano e l'ora di Londra è chiamata non a caso "Greenwich Mean Time" (GMT).

Desolante lo spettacolo che si è presentato ieri mattina a incendio domato: il veliero - costruito a Dumbarton in Scozia nel 1839 e utilizzato a lungo per il trasporto del tè in arrivo dalla Cina e della lana australiana - è stato ridotto ad uno scheletro annerito. Partiti i vigili del fuoco si sono messi all'opera i poliziotti di Scotland Yard. C'è il forte sospetto che qualcuno abbia deliberatamente appiccato le fiamme all'imbarcazione, unico esemplare superstite dei "tea clipper" del diciannovesimo secolo.

Il Cutty Sark - usato dal 1922 fino alla fine della seconda guerra mondiale come nave-scuola dopo un ultimo viaggio in Estremo Oriente compiuto nel 1938 - è una delle più importanti attrazioni turistiche di Londra. Dal 1954 ad oggi ha avuto più di quindici milioni di visitatori.



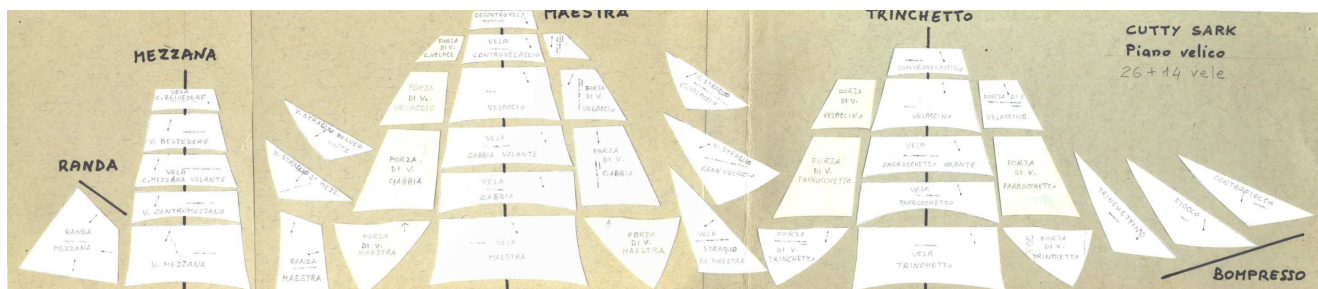
Il veliero dopo l'incendio

## Il Cutty Sark - Ricordo personale

Massimo Parasassi

Nel 1971 l'ENEL, l'azienda nella quale ho lavorato per 35 anni, organizzò una gita a Londra. Ero sposato da appena un anno e quella fu la prima gita importante dopo il viaggio di nozze. Tra le altre cose vedemmo il Cutty Sark, ma non ci fu il tempo di visitarlo; mi ripromisi di farlo nella prossima gita, dedicata esclusivamente a lui, ma quella gita non l'ho più fatta.

Nel Natale di quell'anno mia moglie mi regalò una scatola di montaggio del Cutty Sark della Aeropiccola per rimediare al fatto che non avevamo potuto salirci sopra. Era un modello in una scala impossibile per realizzare al meglio quella nave (1/160 per una lunghezza fuori tutto di 53 cm), ma ce la misi tutta. Cercai quanta più documentazione possibile, libri, foto e lavorai come un orologiaio certosino (una nota soltanto, le caviglie erano lunghe 4 mm e realizzate con spezzoni di spille da sarta). In pochi mesi il modello fu pronto e, devo dire, anche se sembrerò immodesto, che mi venne molto ben dettagliato.



Il piano velico completo del Cutty Sark



Purtroppo non ho dotato il modello di una teca di protezione e così, in alcuni anni il modello è stato completamente deteriorato dalla polvere; i sottilissimi fili che componevano il complesso sistema di manovre hanno iniziato a spezzarsi ed è bastata una caduta accidentale per ridurlo in pezzi e irrecuperabile. Accanto potete vedere lo schema completo del piano velico della nave (ricostruito utilizzando i disegni della pubblicazione di Bizzarri - Orizzonte mare) e l'unica foto che mi rimane del modello.

Come potete vedere avevo montato solo le 25 vele principali, e non la restante forza di vele (15).



## LA SPEZIA - BASE NAVALE E MUSEO

VISITA AMIREL - 11-12 giugno

Come previsto dal calendario 2007 un limitato gruppo di soci (5) ha effettuato la gita culturale di 2 giorni a La Spezia visitando la **Base della Marina Militare** (Arsenale), il **Museo della Marina** e la **Fregata Scirocco**; la visita era stata concordata fin dal marzo scorso con le autorità della MM.

Il gruppo è arrivato a La Spezia verso le 12 del giorno 11 giugno e dopo un frugale (si fa per dire) pranzo in una buona trattoria nei pressi dell'Hotel e dell'Arsenale si è recato al Museo per la visita che si è protratta per alcune ore.



Nel fotomontaggio i nostri seduti a tavola  
(Parasassi - Galeani - Li Causi - Leoni - Giorgetti)

Nel prossimo numero la cronaca della gita con le foto

## BATTELLI DI SALVATAGGIO - GOMMONI

M. Parasassi

Parte 1°

In quest'articolo vediamo come costruirci i battelli di salvataggio, con i relativi tralicci che li sostengono, e i gommoni, per un modello di nave moderna. Questi particolari, come altri che ci servono nei nostri modelli, difficilmente si trovano in commercio, è quindi necessario autocostruirli e, anche in questo caso, è buona norma costruirsi delle sagome o degli attrezzi che possano servire da dime e permetterci di costruire i nostri particolari abbastanza uguali l'uno all'altro. Non saranno mai perfetti come quelli che si possono acquistare dalle ditte specializzate, ma normalmente si riesce a costruirli di qualità accettabile impiegando tempi non molto lunghi..

Tenete conto che per preparare i 18 battelli con i relativi tralicci di sostegno per la mia Nave Lupo ho impiegato circa una settimana.



fig. 1

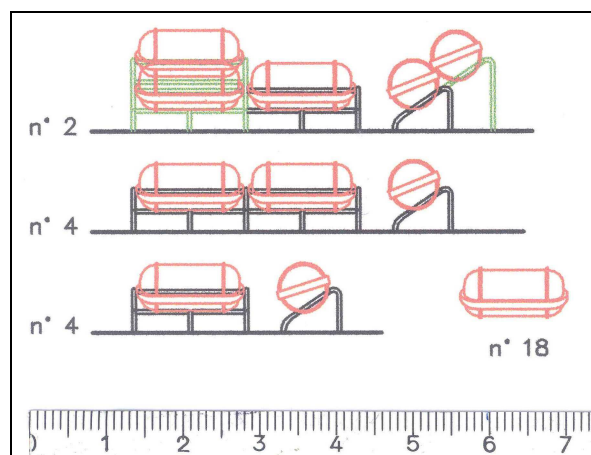


fig. 2

Nella fig. 1 (Nave Orsa, gemella della Lupo) vediamo come sono fatti questi battelli ed i loro sostegni; in tutto abbiamo i seguenti gruppi:

- n° 2 tralicci per 3 battelli (tralicci tripli),
- n° 4 tralicci per 2 battelli (tralicci doppi),
- n° 4 tralicci per 1 battello (tralicci singoli).

Per prima cosa dobbiamo disegnare in scala i particolari da costruire (fig. 2) e poi preparare la dima che ci permetterà di costruire tante copie uguali degli oggetti. In questo caso la dima per i tralicci sarà molto semplice, si tratta di prendere una striscia di compensato da 4 mm e praticarvi tre file di tre fori ciascuna con la punta da 1 mm (le distanze tra i fori le prenderemo dal disegno in scala). In questi fori inseriremo i pezzetti di ottone da 1 mm angolati secondo le misure ricavate dal disegno (fig. 3) e su questi salderemo le barrette orizzontali.

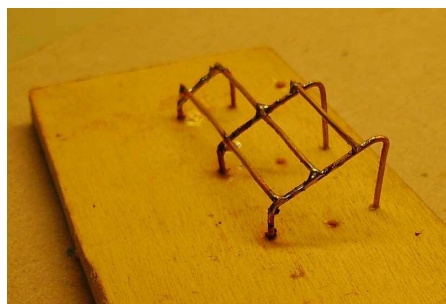


fig. 3

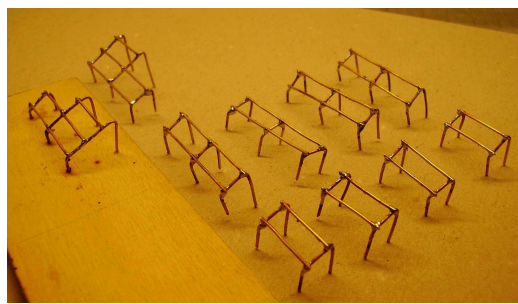


fig. 4

La stessa dima servirà per i tralicci tripli, quelli doppi e quelli singoli. In fig. 4 la serie completa dei tralicci che mi servono. Su questi occorrerà poi saldare, dalla parte anteriore al centro di ogni barretta orizzontale, un'altra gamba per ottenere un traliccio come in fig. 2. In effetti ogni singolo traliccio dovrebbe avere 4 gambe, ma la scala è troppo piccola per realizzarlo al vero, quindi ci accontenteremo di 3 gambe soltanto.

In fig. 5 si vede come operare; bisogna preparare degli spezzoni di filo angolati e saldarli al traliccio già pronto utilizzando un'altra serie di fori che faremo a metà distanza tra quelli già fatti nella dima. Potremo anche operare come in fig. 6, cioè saldare il filo infilato nei fori e tagliarlo dopo saldatura. Queste nuove gambe dovranno essere più corte delle altre, che servono per il fissaggio del traliccio, infatti queste ultime le abbiamo messe solo per completezza e per dare l'altezza dal piano d'appoggio al traliccio.

I tralicci dovranno essere verniciati e posizionati sulla tolda del modello facendo 4 o 6 fori con una punta da 1 mm nei quali inseriremo le gambe più lunghe (fig. 7-8).

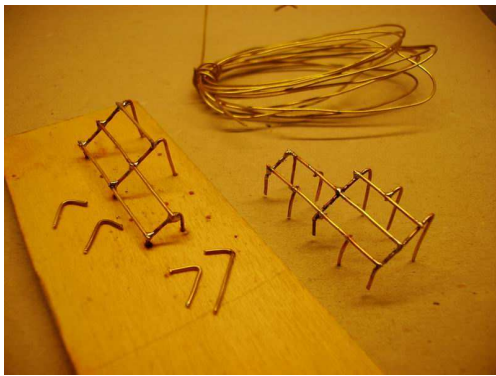


fig. 5

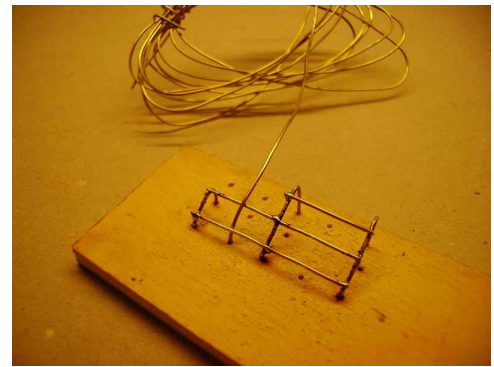


fig. 6



fig. 7

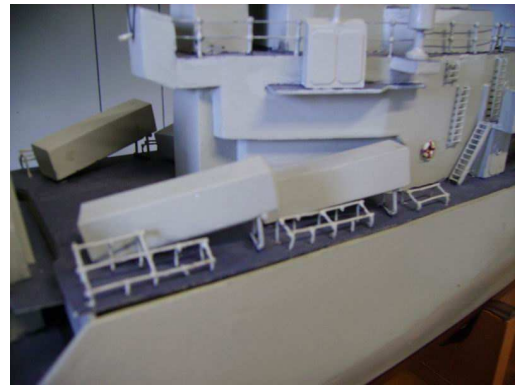


fig. 8

Dovremo ora prepararci i battelli di salvataggio, che ovviamente è difficile trovare in commercio. Si possono facilmente realizzare con tondini di noce o di polistirene di diametro 6-8 mm, lunghi 13-14 mm e arrotondati alle estremità. Io ho optato per i tubetti di polistirene e dopo aver tagliato tanti spezzone da 12 mm, ho incollato alle estremità due quadratini di polistirene da 1 mm, ad essiccazione avvenuta ho arrotondato questi “tappi” (fig. 9); poi con del refe da 0.5 mm ho realizzato i bordi di chiusura dei due gusci. In quest’ultima fase l’uso di una piccola morsa mi è stato di grande aiuto; ho incollato lo spezzone di refe con l’attak da un lato, poi ho girato il battello e ho terminato l’incollaggio dall’altro lato tagliando il refe superfluo (fig. 10-11).

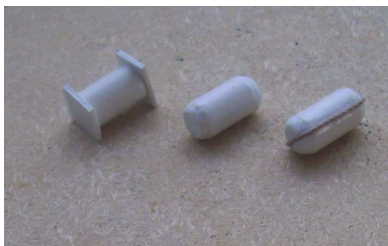


fig. 9



fig. 10



fig. 11

Dopo la verniciatura questi battelli dovranno essere incollati sui tralici già montati sul modello realizzando anche, con refe da 0.25, le corde di fissaggio ed il lavoro è terminato; nelle fig.12-13 i battelli montati sui supporti della fiancata sinistra della mia Lupo.

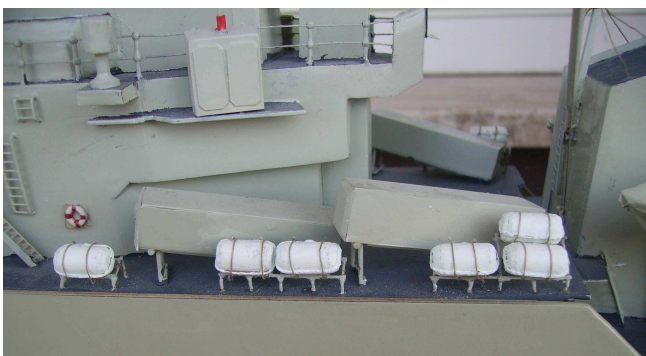


fig. 12



fig. 13

Nella 2° parte dell’articolo vedremo un modo semplice per realizzare i gommoni.