

AMON Milano

www.nonsolovele.com

Messa a punto vele per un modello classe IOM (un metro)

Traduzione di Paolo Saccenti, da testo originale di Lester Gilbert lg11@soton.ac.uk

Queste brevi note sono una guida per una messa a punto di base, delle vele del Metro per l'andatura di bolina. Normalmente si aggiusta la barca per la bolina, verificando poi che mollando le scotte la messa a punto vada bene anche per le altre andature. I modellisti esperti sanno già perfettamente cosa fare in funzione delle condizioni meteo, ma per i neofiti questo può essere un buon punto di partenza, da completare poi con le esperienze personali.

Un particolare ringraziamento va all'autore di queste note: Lester Gilbert

professore di alla scuola di progettazione yacht di Southampton ed appassionato di modelli. Chi volesse leggere il testo originale in Inglese può visitare il sito

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/lestergilbert> Lester Gilbert,

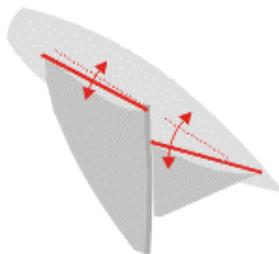
oppure scrivergli all'indirizzo: lg11@soton.ac.uk

Dept Sports, Culture, & Inf. Tech. +44 (0)23 8059 7442
New College University of Southampton
Southampton SO17 1BG United Kingdom

Mi sono infine permesso di aggiungere qualche nota, sulla base alla mia esperienza personale.

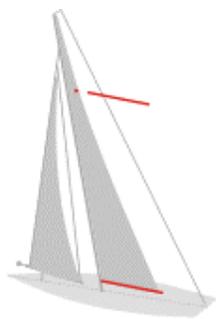
Piazzamento del modello:

Mettere la barca sul cavalletto ed inclinarla di circa 10°. Se c'è un po' di vento disporre l'asse della barca come se procedesse di bolina. Se invece non c'è vento inclinarla un po' di più in modo che la forza di gravità faccia gonfiare leggermente le vele dalla parte dello sbandamento. Dopo aver regolato l'attrezzatura come descritto in seguito, prendere la barca per la deriva e farla oscillare a destra e sinistra in modo da causare pressione sulle vele. Controllare che la messa a punto eseguita sul cavalletto non sia sostanzialmente alterata. (N.d.t.)

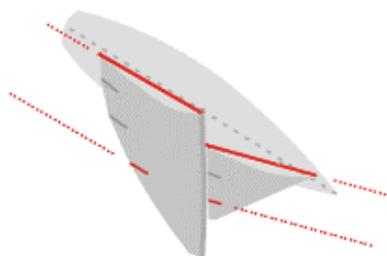


Angolo tra il boma della randa e l'asse della barca : tra il boma ed il punto dove scorre la scotta deve passare il pollice con l'unghia perpendicolare all'asse della barca. (angolo 5 gradi)

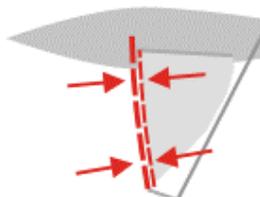
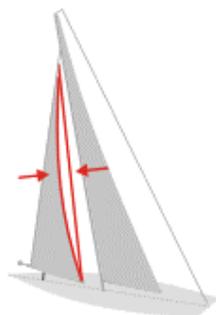
Angolo tra il boma del fiocco e l'asse della barca: Tra l'albero ed il boma devono entrare tre-quattro dita (angolo 12 gradi)



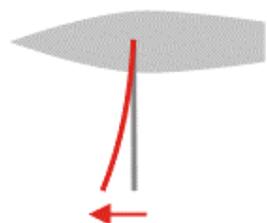
Svergolamento della randa: prendendo come riferimento l'asse prua - poppa della barca, la stecca di mezzo deve essere parallela all'asse della barca, la stecca bassa deve essere rivolta leggermente sopravvento e la stecca alta deve puntare sottovento. Dato che il boma è angolato con l'asse della barca, la stecca alta è parallela al boma. Nota: fare questa regolazione senza avere vento nella vela, ma solo inclinando leggermente sottovento il modello. Quando il vento gonfierà la randa la farà aprire del necessario. (angoli 7,5 – 10 gradi) .



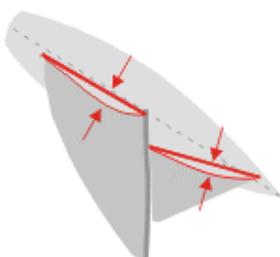
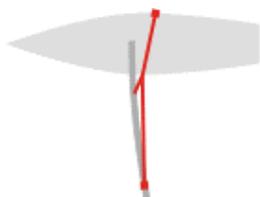
Svergolamento del fiocco: Tra la balumina del fiocco e il mantiglio devono passare due dita (angolo 10 – 12,5 gradi)
Se il fiocco è munito di stecche, la stecca alta deve essere parallela al boma.



Curvatura dell'albero: Aggiustare la curvatura dell'albero in modo da sposare esattamente la curva con cui è stata tagliata l'inferitura della vela. (N.d.t. questo deve essere fatto agendo sul paterazzo oppure sulla tensione dello strallo e del mantiglio del fiocco) . Successivamente raddrizzare l'albero (circa 3 mm) agendo sul tenditore davanti all'albero in modo da spingere la concavità della vela al centro della corda con poco vento. Se il vento è più forte la concavità deve essere più verso l'albero (N.d.t.) .

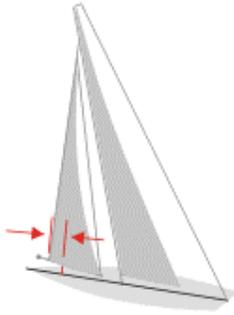


Tensione dello strallo: Assicurarsi che lo strallo non sbatta mai nelle raffiche. (per evitare questo fenomeno occorre deformare in modo permanente l'albero verso prua in modo da riportarlo dritto mettendo in tensione il paterazzo. Un'altra soluzione è di avere le crocette a "V", angolate verso poppa.

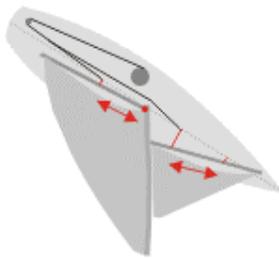


Concavità del piede della randa: Tra il punto di massima concavità della randa ed il boma devono passare da un dito e mezzo a due dita. (8% della corda)

Concavità del piede del fiocco: Tra il punto di massima concavità del piede del fiocco ed il boma deve passare da un dito ad un dito e mezzo. Due sono troppi. (6% della corda)



Punto di pivot del fiocco: Deve essere il 25% circa della lunghezza del piede del fiocco. Se la tensione dello strallo è molto alta (per esempio se il paterazzo è molto cazzato) ridurre al 20%. (20 – 25%)



Raggio di scotta: Assicuratevi che il raggio di scotta del fiocco (distanza tra il punto di pivot ed il punto di attacco della scotta al boma) sia circa un 10% più grande del raggio corrispondente della randa (distanza tra la cerniera del boma della randa ed il punto di attacco della scotta della randa)

Traduzione di Paolo Saccenti, da testo originale di Lester Gilbert lq11@soton.ac.uk