



A.MO.N Associazione MOdellismo Navigante

www.nonsolovele.com

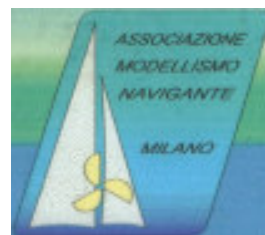
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

VELA con NOI

... e non solo.

VELA con NOI Notiziario di A.MO.N. - Milano
NUMERO 3, ANNO 4 - Mese di Ottobre, Anno 2010
STAMPATO IN PROPRIO

www.nonsolovele.com



EDITORIALE di Paolo Saccenti

Cari amici modellisti

eccoci al terzo numero della nostra newsletter di quest'anno. La nostra newsletter, oltre che darvi delle notizie che riteniamo utili ed interessanti per il nostro hobby, vi dà anche un'idea dell'attività del nostro club. Giorgio Marchini ha avuto l'occasione di conoscere una persona veramente unica che sta facendo un modello "grande" con la stessa passione con cui noi facciamo i nostri modellini. Dario vi aggiorna sul progetto Damon, che ha lo scopo di accompagnare i neofiti della costruzione di uno scafo IOM veramente competitivo. Io infine concludo il mio ciclo sugli elettrici, con una procedura di calcolo facile da usare. Io e Franco abbiamo cercato di rendere semplice e veloce il calcolo dell'apparato motore dei nostri modelli, pur mantenendo un approccio razionale. La mia raccomandazione è di provare ad utilizzarla e scriverci le vostre impressioni. AMON sta lavorando sulla creazione di un data base dei sommergibilisti in Italia, con l'obiettivo ambizioso di trovarci, almeno una volta all'anno in uno di quei bellissimi raduni che all'estero hanno grande successo. Abbiamo già un elenco di una ventina di appassionati, ma se siete interessati, mi raccomando scriveteci ed aiutateci a far crescere questa community.



Paolo Saccenti
presidente AMON

Tutte le informazioni utili le potete trovare sul nostro sito www.nonsolovele.com.



Il leudo di Sestri di Giemme

Siamo lieti di ospitare in questo numero una nuova FIRMA, già socio di Amon e ora dimostratosi un apprezzabile SCRITTORE.

Lascio subito a Giorgio la parola

.....

Il leudo di Sestri.

Per chi di noi non fa dello scrivere la propria professione, il raccontare una storia come questa ha senso solo se motivato da un ragionevole cocktail di emozioni e ricordi.

Erano gli anni 60 e sulla spiaggia di ponente di Sestri Levante facevano bella mostra in schiera 3, forse 4 (vado a memoria) leudi.

A Sestri ci andavo in vacanza coi miei da adolescente; quei barconi



goffi, tirati in secca su approssimativi invasi, non sapevamo neppure che cosa ci stessero a fare. Nessuno di noi ragazzi di città aveva avuto l'occasione di vederne uno prendere il mare. Facevano semplicemente parte del paesaggio. In verità, una qualche utilità la rappresentavano

anche per noi: essendo schierati nella zona cosiddetta della spiaggia libera, si trovavano in una sorta di terra di nessuno dove ci si poteva infrattare alla sera senza correre il rischio di essere presi a calci nel sedere da qualche zelante custode degli stabilimenti balneari.



Allora a Sestri esistevano, lungo il carruggio, diverse cantine dove si andava degustare (termine politically correct) lo Sciacchetrà o il Cinque Terre, che scopriremo poi essere perlopiù vino elbano.

Scoprirò più tardi, parlandone con mio padre, la relazione tra questa abbondanza di cantine ed i leudi.



Il leudo di Sestri di Giemme

Sestri Levante, Riva Trigoso sono stati, per lunga parte della loro storia, importante centro di commerci di vini e olio. Benché il leudo, nelle sue varianti liguri e non solo, venisse impiegato per il trasporto delle merci più varie, quello "Rivano" (da Riva Trigoso) è stato perlopiù impiegato per il trasporto dei nettari in botte.

Foto d'epoca illustrano la tecnica per trasferire a terra le botti tramite cime distese sulla spiaggia e tirate passando attorno alle botti che risalivano così la riva dimezzando lo sforzo necessario.



L'utilizzo di queste barche ci spiega anche il motivo per il quale esse fossero in secca durante l'estate:

i trasporti delle preziose sostanze avvenivano in autunno e primavera.

Da diversi anni ormai a Sestri ne è rimasto uno solo di leudo. Sembra che in tutta la Liguria ne siano rimasti quattro più o meno ben conservati.

E' lì immobile da una quindicina d'anni dopo essere stato, in qualche misura, restaurato. Offre riparo dal sole, con l'ausilio di un tendalino, ai frequentatori del vicino circolo dei pescatori che trascorrono qualche ora di relax a ridosso del suo pancione rassicurante.



non liguri, da dove deriva questo nome insolito.

Leudo significa liuto. Sembra che ciò derivi dal particolare assetto dell'albero, assai inclinato in avanti. Esso ricorderebbe, in qualche modo, l'orientamento degli strumenti a corda nelle mani del suonatore. Qualcuno, più poeticamente, lo fa risalire alla melodia che scaturirebbe dal sartame solleticato dal vento...

"Nuovo Aiuto Di Dio" è il nome del nostro leudo.

Viene costruito dal maestro d'ascia Antonio Muzio per la famiglia Zolezzi nel 1923

Nel 1950 gli viene applicato il motore.



Il leudo di Sestri di Giemme

Dopo un'altra trentina d'anni di servizio, il nostro leudo va a languire sulla spiaggia di ponente di Sestri.

Passano gli anni e il nostro nobile vecchio deve subire insulti di vario genere dai barboni, gli ubriachi o, semplicemente, festosi gruppi di stupidi (sono quelli con la mamma sempre incinta).

Nella primavera del 2010 sono a Sestri a godere delle prime giornate tiepide.

Non manco mai di andare a salutare il nostro vecchio e stavolta un pannello di legno con affissi scritti e immagini varie attira la mia attenzione.

Mi avvicino per vedere meglio e, oltre alle immagini e gli scritti beneauguranti, vedo lui, Stewart, lo scozzese col panama, indaffarato con la levigatrice.

Non voglio disturbare, fingo perciò di essere preso dalla consultazione del tazebao, finché quello che aspettavo, succede: la levigatrice smette di miagolare e Stewart mi si avvicina.

Ci presentiamo; il suo italiano è approssimativo

ma non stentato, non cerca i vocaboli, li crea all'istante. Non oso proporre l'inglese, non sarei altrettanto creativo. Il suo racconto alterna la sua storia personale alla

vicenda recente del "Nuovo Aiuto Di Dio"

E' scozzese, ingegnere, disegnatore di barche, skipper.

La sorte del leudo era già stata, in più occasioni, oggetto di dibattiti, ma, per un motivo o per l'altro (il costo, in primis), non se ne era mai fatto niente di concreto.

Forse l'entusiasmo di Stewart ha fatto da catalizzatore a quelle risorse che, seppur disponibili, non raggiungevano quel livello



Si sta costruendo con le sue mani una casa su al "Bracco".

Va d'accordo coi liguri. Me lo dice con ironia giocando sulla fama che si attribuisce a quelle genti. Si è piazzato a Sestri 5 anni fa sposando una signora austriaca.

Ritorniamo al nostro vecchio.

critico che facesse scattare il progetto.

Un ben noto professionista Sestrese ci ha messo un bel po' di soldi, altri sono arrivati dalle amministrazioni locali.

Stewart ci ha messo la voglia e la progettualità.

E' un torrente in piena quando fa la sua arringa a proposito delle barche e



Il leudo di Sestri di Giemme

dei musei. Le barche, sostiene, non devono finire nei musei. Le barche devono stare in mare anche quando la loro funzione utile è terminata.

Non c'è motivo perché una barca di mille anni fa non possa navigare oggi nello stesso mare.

Il Nuovo Aiuto Di Dio riprenderà, quindi, il mare. Certo non più per portare vino e olio, ma per portare in mare le persone che vorranno vivere l'esperienza di un pezzo di storia degli uomini del mare.



fare conoscenza dello scozzese col panama.

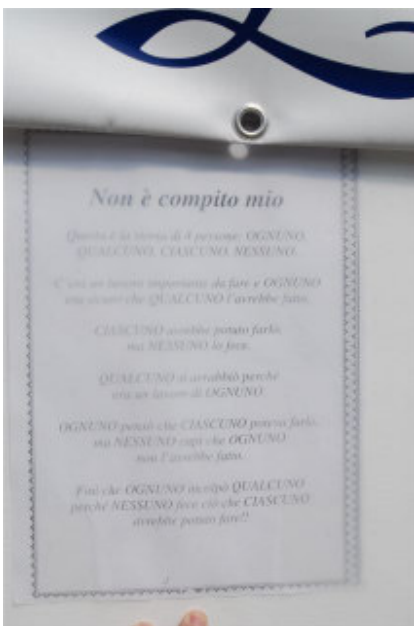
Il varo è previsto per settembre 2010 con la città in festa.

L'utilizzo "diportistico" si avvierà nella primavera del 2011 dopo i dovuti interventi sulle dotazioni di sicurezza.

Giorgio Marchini

Ps.: di seguito un link per chi volesse conoscere più da vicino i leudi

<http://www.trigoso.it/Il%20leudo.htm>

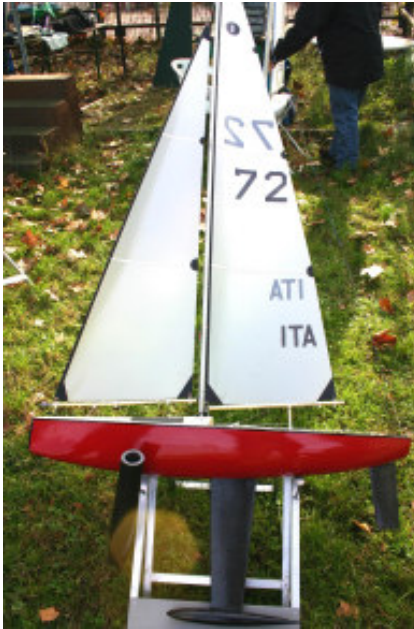


Se passate da Sestri non mancate di fare una visita al nostro vecchio; forse avrete anche la fortuna di



Il progetto D_AMON by Daman

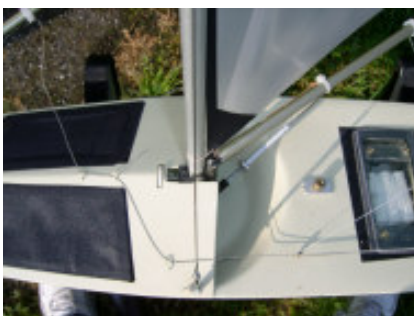
di **Dario A.**



Ero in fiera a Novegro nel marzo 2010 con il team Amon.

Durante l' esposizione mi sono trovato molte volte a parlare con modellisti più o meno esperti di vela che mi chiedevano come si poteva iniziare a costruirsi una vela RC, non volendo comprarne una già fatta (chi per il costo elevato chi per la voglia di costruirsi la propria barca).

Nelle chiacchierate ci si scontrava sempre con la difficoltà della realizzazione dello scafo e del ponte in resina.



Troppo complessa, lunga e articolata la fase di costruzione di uno scafo partendo dal disegno delle ordinate per arrivare alla realizzazione dello stampo e successiva laminazione.

Da qui mi è nata l' idea di proporre al consiglio Amon la realizzazione di uno stampo da poter

utilizzare per consegnare a questi modellisti una stampata (scafo + ponte) grezza dalla quale ognuno potesse più facilmente realizzare la propria IOM..

Nasce poi il suggerimento di utilizzare uno stampo già fatto; l' idea cade sullo scafo Daman di Daniele Mancuso; scafo che sui laghetti lombardi si sta ben piazzando per le sue doti e caratteristiche (oltre che ovviamente per il buon "dito" e tecnica di chi lo guida).

Daniele si dimostra molto disponibile e mette a disposizione di Amon il suo stampo di Daman ; ovviamente l' imbarcazione precedente all' attuale che tuttavia si è sempre dimostrata altamente



competitiva e oggi ancora in mano a molti velisti.

In agosto riesco a laminare 3 scafi e relative coperte , includendo deriva e timone (per i timoni grazie anche al grande aiuto di **N o r b e r t o Baroni**).

A Novegro Settembre 2010 nonostante una sistemazione poco felice , e successivamente , siamo riusciti a raccogliere 5 adesioni tra soci attuali e nuovi velisti. I primi 3 si sono aggiudicati lo scafo ; per gli





Il progetto D_AMON by Daman

di **Dario A.**



altri due e successivi purtroppo si tratta di “mettersi in coda”.

Lo scafo è stato venduto al costo del solo materiale utilizzato per la realizzazione (esattamente 80 euro ciascuno); ora i futuri armatori dovranno realizzare la scassa (suggerimento in legno resinato), chiudere le parti (scafo, scassa, ponte); stuccare e carteggiare (molte volte); passare un fondo (un po' di mani); verniciare; installare tutti i componenti del ponte e realizzare albero e vele.

Ad ognuno è stato dato l'elenco di tutti i componenti mancanti con la possibilità di acquistare i singoli componenti o realizzarli “in casa”.

A giorni ci si incontrerà con loro per avviare le fasi successive. Nel frattempo si aggrenderanno altro soci e amici che vogliono laminare da soli (per imparare) scafo e ponte.

Vi terremo aggiornati.

Dario Aliprandi





Scelta dell'apparato motore di Paolo S.

Programma per la scelta dell'apparato motore di scafi dislocanti (e sommergibili)

Eccoci infine al compendio dei quattro articoli sulle eliche e sui motori elettrici che sono apparsi sugli ultimi numeri di vela con noi. In questo articolo io ed il mio amico Franco, che ha collaborato con me alla stesura della procedura di calcolo, presentiamo degli esempi pratici dell'uso del foglio Excel che potete scaricare liberamente dal nostro sito nella sezione: tecniche. Io ho usato questa procedura per tutti i miei sommergibili e per la nave di superficie South Goodwin, mentre Franco l'ha usata per il suo Tiburon che per essendo la sua prima realizzazione subacquea, ha navigato con successo fino dal varo.

L'uso del programma è molto semplice, bisogna introdurre alcuni dati nelle zone colorate in giallo e leggere i risultati nelle zone colorate in azzurro. Attenzione, i dati da introdurre non sono raggruppati tutti nella stessa zona, ma sono distribuiti in varie celle. Il motivo di ciò è che il programma non dà come risultato la combinazione di elica-riduttore-motore in CC-batterie da usare in funzione dei parametri del modello, bensì si limita a dire se i componenti che abbiamo scelto sono idonei a raggiungere l'obiettivo che si siamo

prefissi. Il nostro obiettivo è far muovere il modello alla massima velocità in dislocamento se è una nave di superficie o di farlo immergere dinamicamente se è un sommergibile.

Ma come fare a scegliere i componenti? Direte voi. Semplice, si va per tentativi. Con l'aiuto di un catalogo di motori e di eliche le possibilità non sono molte, e dopo un paio di tentativi si centra il

bersaglio. Attenzione ancora, non è detto che la soluzione sia unica, si potrebbero avere varie combinazioni che portano comunque al risultato, in tal caso entrano in gioco altre considerazioni, non ultima delle quali: ciò che è immediatamente disponibile.

La schermata del foglio excel è la seguente: FOTO 1

SCELTA DELL'ELICA PER SCAFI DISLOCANTI E SOMMERGIBILI asse singolo con motore elettrico		
NOME DEL BATTELLLO		
dati modello		
Lunghezza al galleggiamento	[mm]	
Dislocamento in superficie (peso)	[kg]	
Tensione nominale disponibile a bordo	[V]	
Capacità batteria	[A/h]	
velocità massima teorica	[nodi]	0,00
passo dell'elica di tentativo	[mm]	0,0
diametro teorico dell'elica	[mm]	0,0
potenza di avanzamento alla velocità teorica	[W]	0,00
dati dell'elica disponibile		
Tipo di elica		
Diametro dell'elica	[mm]	
Passo dell'elica	[mm]	
velocità dell'asse con l'elica disponibile (R.P.M.)		
#DIV/0!		
dati del motore elettrico		
Tipo di motore :digitare 260 o 280 o 400 o 472 o 0		
0		
Velocità a vuoto (R.P.M.)		
0		
Tensione nominale (V)		
0		
Corrente a vuoto (alla tensione nominale) (A)		
0,00		
Corrente a rotore bloccato (tensione nominale)(A)		
0,00		
dati del riduttore di giri		
rapporto di riduzione richiesto		
#DIV/0!		
Rapporto di riduzione disponibile		
prestazioni del modello a piena velocità e piena tensione		
Velocità di rotazione del motore (R.P.M.)		
#DIV/0!		
Velocità di rotazione dell'elica (R.P.M.)		
#DIV/0!		
risultato del calcolo		



Scelta dell' apparato motore di Paolo S.

Le caselle in giallo sono i dati di ingresso per il calcolo, mentre le caselle in celeste sono i risultati del calcolo. Nel foglio excel esiste anche un'altra pagina che si chiama "grafici". Questa pagina mostra alcuni passaggi intermedi del calcolo ed il punto di lavoro del motore elettrico in funzionamento, non è necessario guardarla durante la selezione. Chi invece fosse interessato a seguire i passaggi del calcolo può vederne l'effetto durante l'inserimento dei dati.

A destra della griglia colorata ci sono dei commenti che aiutano l'inserimento dei dati. Sono una breve sintesi di quello che leggerete qui di seguito.

Supponiamo quindi di voler dimensionare l'elica e l'apparato motore di un sommergibile di dimensione media. Il nostro sub si chiamerà U-Boot ed avrà una lunghezza di 850 mm con un peso stimato del modello finito di 3 Kg + 15% di acqua delle camere allagate. A bordo abbiamo tre batterie al piombo da 2V ciascuna con una capacità di 5 A/h.

Il risultato del calcolo è il seguente:
FOTO 2

NOME DEL BATTELLLO		U-boot
dati modello		
Lunghezza al galleggiamento	[mm]	850
Dislocamento in superficie (peso)	[kg]	3,50
Tensione nominale disponibile a bordo	[V]	6,0
Capacità batteria	[A/h]	5,0
velocità massima teorica	[nodi]	2,20
passo dell'elica di tentativo	[mm]	46,0
diametro teorico dell'elica	[mm]	40,0
potenza di avanzamento alla velocità teorica	[W]	8,12

Il programma suggerisce un'elica diametro 46 mm e passo 40 mm. Questa scelta è quella che dovrebbe garantire il miglior rendimento. Se tuttavia abbiamo disponibile un'altra elica si può forzare la selezione con i dati della nostra, anche perché sarà ben difficile trovare in commercio un'elica con quelle caratteristiche precise.

Supponiamo di avere una bella elica commerciale con 6 pale a sciabola di 50mm di diametro e passo 51,2 mm.

Introducendo questi dati nelle casella successive si ha come risultato una velocità dell'elica di 1618 giri al minuto. FOTO 3

dati dell'elica disponibile		
Tipo di elica		raboesh 6 pale
Diametro dell'elica	[mm]	50,00
Passo dell'elica	[mm]	51,20
velocità dell'asse con l'elica disponibile	(R.P.M.)	1618

dati del motore elettrico		graupner
Tipo di motore :digitare 260 o 280 o 400 o 472 o 0		472
Velocità a vuoto	(R.P.M.)	16400
Tensione nominale	(V)	7
Corrente a vuoto (alla tensione nominale)	(A)	0,50
Corrente a rotore bloccato (tensione nominale)	(A)	21,00
dati del riduttore di giri		
rapporto di riduzione richiesto		6,33

Adesso è venuto il momento di scegliere un motore che faccia girare l'elica a quella velocità fornendo la spinta necessaria al raggiungimento della velocità calcolata di 2,2 nodi.

Il programma consente di scegliere tra alcuni motori commerciali oppure di introdurre i dati di altri motori che magari abbiamo disponibili. Supponiamo di scegliere il Graupner speed 472. Il programma attinge dal data base i dati di corrente e tensione necessari per il calcolo.

FOTO 4

Il risultato del calcolo è il rapporto di riduzione richiesto. Il motore fa a vuoto 16400 giri e quindi necessita di un riduttore per raggiungere la velocità di massimo rendimento. (vedi articoli precedenti)

Supponiamo che in commercio, oppure con i rotismi che abbiamo



Scelta dell' apparato motore di Paolo S.

disponibili si possa realizzare un rapporto di riduzione di 1:6.

FOTO 5

Rapporto di riduzione disponibile		6,0
prestazioni del modello a piena velocità e piena tensione		
Velocità di rotazione del motore (R.P.M.)		11389
Velocità di rotazione dell'elica (R.P.M.)		1898

Il calcolo prevede una rotazione del motore a carico di 11389 giri cioè del 70% della velocità a vuoto che è una zona di buon rendimento. Conseguentemente l'elica girerà a 1898 giri al minuto, cioè garantirà una velocità del battello leggermente superiore a quella che il programma aveva calcolato con la nostra elica. Questo va bene se il motore ha margine di potenza disponibile.

Veniamo infine alle conclusioni: vanno bene o no il motore elettrico ed il riduttore che abbiamo scelto per l'accoppiamento con la nostra elica?. FOTO 6

condizioni di tutta forza. In realtà questo dato è largamente approssimato perché non tiene

conto di diversi fattori, ma è comunque utile per confrontare le varie alternative.

In realtà il motore scelto è fin troppo potente e si potrebbe scegliere qualcosa di meglio come ad esempio uno dei motori della electronize (vedi link sul nostro sito) che sono motori commerciali ma riavvolti per avere più coppia e meno velocità a vuoto. Un motore con bassa velocità a vuoto è molto adatto a comandare un'elica marina di un modello, perché come ho detto negli articoli precedenti, le eliche marine per avere un buon rendimento devono girare piano.

la velocità dell'elica e'	SUFF.
Potenza massima erogabile dal motore (W)	25,0
Potenza asse motore alla velocità massima (W)	15,42
il motore selezionato e'	OK
Durata della carica della batteria (minuti)	74

Il programma dice che la velocità dell'asse è sufficiente e che il motore ha potenza in abbondanza rispetto a quanto richiesto. Il programma calcola anche una durata approssimativa della batteria alle

Il motore scelto è il 543-23 che ha una velocità a vuoto di 8300 a 6 V giri e parametri di corrente a vuoto ed a rotore bloccato inferiori al Graupner. Attenzione al confronto perché i dati di corrente del motore

electronize sono riferiti a 6 V mentre quelli del Graupner a 7,2 V. Il programma ne tiene automaticamente conto.

I dati del motore devono essere inseriti nelle quattro caselle in giallo a destra delle celle incolonnate, mentre sulla riga con la sigla del motore si deve mettere zero. Il programma ricopia i dati automaticamente nelle tre colonne in azzurro.

FOTO 7 (pagina successiva)

Il rapporto di riduzione richiesto è di 3,85. Supponiamo di fare un rapporto di 1:4.

FOTO 8 (pagina successiva)

Come si può vedere con questo motore la potenza disponibile si avvicina di più a quella necessaria, ma abbiamo una durata maggiore della batteria. Per quale ragione con lo stesso scafo, ma equipaggiato con due motori diversi ha due potenze assorbite diverse? Perché nei due casi l'elica non gira alla stessa velocità e quindi la barca a tutta forza non avrà la stessa velocità. La barca andrà un po' più forte con il motore Graupner ma arriveremo a scarica delle batterie un po' prima. In ambedue i casi però la velocità sarà maggiore di quella di progetto di 2,2 nodi da noi richiesta all'inizio. E' importante notare che oltre la velocità massima in dislocamento è necessario un grande aumento di potenza per ottenere piccoli incrementi di velocità. E' quindi inutile



Scelta dell' apparato motore di Paolo S.

dati del motore elettrico		543-23
Tipo di motore :digitare 260 o 280 o 400 o 472 o 0		0
Velocità a vuoto	(R.P.M.)	8300
Tensione nominale	(V)	6
Corrente a vuoto (alla tensione nominale)	(A)	0,60
Corrente a rotore bloccato (tensione nominale)	(A)	13,00
dati del riduttore di giri		
rapporto di riduzione richiesto		3,85

sovradimensionare il motore sperando di avere una maggiore velocità.

Non esiste quindi una soluzione unica anche a parità di elica. Come ho detto all'inizio ci si può sbizzarrire a cambiare i vari parametri e confrontare poi i risultati.

Supponiamo ad esempio di imporre un rapporto di riduzione troppo piccolo, ad esempio 3 in luogo del 3,85 richiesto. Il programma dice che la velocità dell'elica va bene ma che il motore deve fornire una potenza troppo vicina alla potenza massima dove il rendimento è effettivamente troppo basso. Questo significa esaurire in breve tempo le batterie, ovviamente se si spinge il battello a tutta forza. Se invece introducessimo un valore del rapporto di riduzione troppo alto ad esempio 5, il calcolo direbbe che il motore va bene e che le batterie durano tanto, ma la nostra barca non raggiungerebbe la velocità di progetto.

Provate pure a cambiare gli altri parametri come ad esempio il

diametro ed il passo dell'elica, e potrete vedere l'effetto sul risultato finale.

Questo metodo di calcolo va bene per le navi di superficie con scafo dislocante, mentre non è adatto agli scafi plananti, come i motoscafi veloci, dove la resistenza all'avanzamento non è legata solo alla formazione di onde ed all'attrito dell'acqua sullo scafo ma anche al sostentamento dinamico. Il metodo è utilizzabile per i sommergibili perché per realizzare l'immersione dinamica è necessario raggiungere una certa velocità in superficie. Una volta immersi la resistenza

diminuisce bruscamente e quindi il motore che abbiamo scelto diventa largamente esuberante.

Il metodo di calcolo contiene molte approssimazioni ed ipotesi che sono da verificare, vi invito quindi ad usarlo sui vostri nuovi modelli oppure a provare a verificare quelli che già avete costruito. Io e Franco saremmo felici di poter modificare la procedura in base alle vostre esperienze. Noi abbiamo usato questo sistema per i nostri modelli, con buoni risultati.

Il programma è scaricabile liberamente dal nostro sito, nella sezione : tecniche

Buon divertimento

Paolo Saccenti e Franco Caresano

Rapporto di riduzione disponibile		4,0
prestazioni del modello a piena velocità e piena tensione		
Velocità di rotazione del motore	(R.P.M.)	6917
Velocità di rotazione dell'elica	(R.P.M.)	1729
risultato del calcolo		
la velocità dell'elica e'		SUFF.
Potenza massima erogabile dal motore	(W)	17,7
Potenza asse motore alla velocità massima	(W)	11,66
il motore selezionato e'		OK
Durata della carica della batteria (minuti)		90



A.MO.N. Associazione MOdellismo Navigante.

A.MO.N. sta per Associazione MOdellismo Navigante.

Fondata nel 1977 da appassionati di modellismo navale radiocomandato oggi è un gruppo che ha la propria base a **Laghetto di San Giuliano** a Sud-Est di Milano (dettagliata guida sul nostro sito "www.nonsolovele.com" sezione "Chi / Dove Siamo - La nostra base").

La nostra passione spazia dalla vela radiocomandata agonistica nelle classi

IOM 1 metro,
CR914,
Micro Magic,
e Luna Rossa

alla vela con classe

M,
RG65,
e 2 metri,

dai **sommersibili** (guardate la sezione "Le attività - Sommersibili")

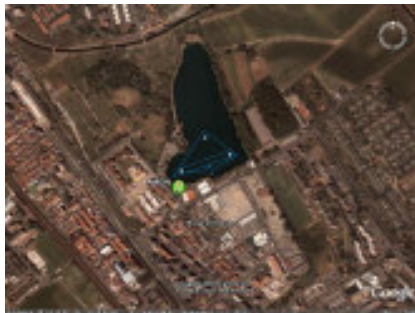
ai bellissimi **modelli a vapore** (guardate la sezione "Le attività - Vapore"),

dai **modelli elettrici**
ai **modelli statici.**

Iniziare con noi è facilissimo. Basta volerlo.

Naviga prima sul nostro sito **www.nonsolovele.com.** Guarda dal' alto con Google Earth.

Chiamaci poi (i contatti sotto **CONTATTI** nel nostro Sito). Vieni

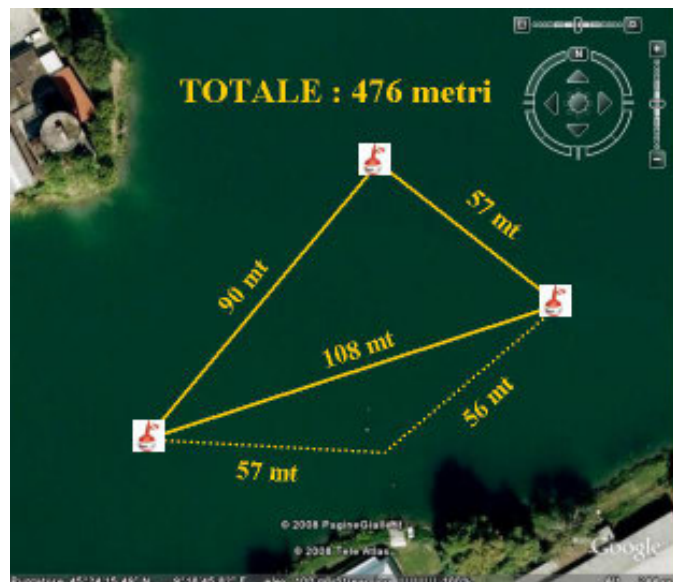


a trovarci, ci siamo ogni domenica mattina al nostro laghetto.

Oppure potete venire a vederci in una **giornata di regata**, capirete cosa vuol dire regata con i modelli a vela radiocomandati. Le giornate di regata sono sul nostro sito nella sezione "Le Gare" (dalle 10.00 alle 16.00 su circa 10-15 manche di regata con 10-20 modelli a confronto).

Se vuoi vedere come sono le nostre vele e i loro dettagli entra nel sito nella sezione "Le barche- Classe IOM" e fai lo zoom sulle foto. Altre foto anche nelle altre sezioni.

Se hai dei dubbi sfoglia sul sito la sezione "Faq" che non è una



Ci sarà sempre qualcuno pronto a farvi provare una delle vele o dei modelli in acqua.

parolaccia ma sta per "Frequently Asked Questions" ovvero "Le domande fiù requenti"; forse troverai le prime risposte alle tue domande.