



A.M.O.N. Associazione MOdellismo Navigante

[www.nonsolovele.com](http://www.nonsolovele.com)

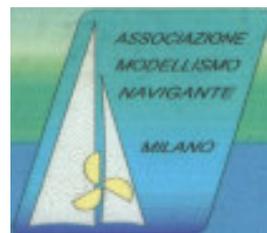
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

# VELA CON NOI

... e non solo.

**VELA con NOI** Notiziario di A.M.O.N. - Milano  
NUMERO2, ANNO 6 - Mese di Luglio, Anno 2012  
STAMPATO IN PROPRIO

[www.nonsolovele.com](http://www.nonsolovele.com)



## EDITORIALE di Paolo Saccenti

Cari amici

Eccoci a voi con un nuovo numero della nostra news letter, che potrete leggere, speriamo, sotto l'ombrellone. Anche in questo numero abbiamo dato spazio ai sommergibili ed all'ingegno dei nostri amici nel trovare soluzioni costruttive intelligenti ed a basso costo che sono bene accette in questi tempi non proprio felici dal punto di vista delle disponibilità economiche.

Stiamo preparando altri articoli per i prossimi numeri, questa volta volti più alla costruzione di scafi e componenti, ma abbiamo sempre bisogno della vostra collaborazione per far vivere questo filo che ci tiene uniti.

Mi raccomando fateci sapere se questa nostra iniziativa vi è gradita e soprattutto mandateci le vostre impressioni ed i vostri suggerimenti che saremo lieti di pubblicare sul questo nostro periodico.

Un cordiale saluto a tutti con l'augurio di buone vacanze .

Tutte le informazioni utili le potete trovare sul nostro sito [www.nonsolovele.com](http://www.nonsolovele.com).

## COME COSTRUIRE UN' ELICA

di Aldo Bellemo

Quando decidiamo di costruire un modello, effettuiamo la scelta in funzione del tipo di battello, o magari per la grandezza, per la scala, o forse perché abbiamo già i disegni etc. Ci soffermiamo a sognare il modello finito con tutti i suoi particolari che sfreccia in un laghetto.

Ben presto, però, ci accorgiamo che taluni particolari sono difficili da costruire oppure non sappiamo nemmeno come sono fatti: li cerchiamo anche in internet, ma niente!

E questo riguarda anche le eliche. E' quello che è capitato a me accingendomi a costruire il Seawolf 1:144: elica di 31mm di diametro e 12 pale.

Che fare? La costruisco. Vano il tentativo di riprodurla in fusione di ottone col metodo a cera persa. Allora ho pensato di farla saldata partendo da lamierino e tondo di ottone. Il risultato, sebbene distante dalla perfezione, essendo la

prima volta, è stato migliore di quanto previsto.

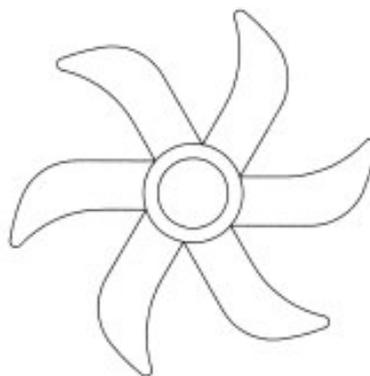
Fig. 1. colonna precedente

Vi illustro ora questo metodo sperando possa tornarvi utile. Mi dispiace di dover allegare disegni al posto delle fotografie, ma ero così preso dal lavoro che ho dimenticato di fare qualche scatto.

Allora:

Disegno al cad in scala 1:1 la pianta dell'elica con metà delle pale. Al centro poi disegno un cerchio di diametro pari al mozzo, nel mio caso 8,5mm, ed al centro di questo un altro cerchio da 6mm che mi servirà poi per centrare le pale.

Fig. 2



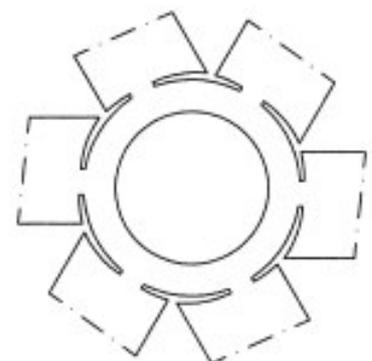
Prendo due quadrati di lamierino da 1mm di ottone da 40mm x 40. ben piani, e li saldo tra loro a stagno; sopra incollo con coccoina il disegno

preparato pocanzi. Eseguo il foro da 6mm e quindi, usando le sottilissime seghette da traforo che usano gli orafi, ritaglio le pale, sbavando e regolarizzando poi tutto con limette e carta abrasiva. In questo modo ho due gruppi di pale perfettamente identici.

Con acqua e spazzolino scollo il disegno dal lamierino; quindi con un po' di cannello scaldo il tutto lasciandolo poi cadere per terra: i due lamierini si distaccano lasciando intorno goccioline di stagno. Con limetta e carta abrasiva tolgo via completamente lo stagno rimasto.

Modifico il disegno aggiungendo dei piccoli intagli alla radice delle pale. Questi intagli hanno lo scopo di lasciare un picciolo di circa 1mm che, oltre a tenere ferme le pale durante la saldatura, farà da perno e si lascerà deformare per poter dare alle pale il giusto passo.

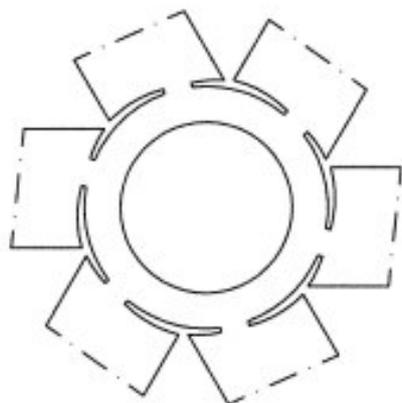
Fig. 3



## COME COSTRUIRE UN' ELICA

di Aldo Bellemo

Fig. 4



Come potete vedere i disegni in effetti sono due e differiscono tra loro sulla posizione del picciolo: devo infatti compensare lo spessore del lamierino, in modo che torcendo le pale alla fine esse si trovino a giacere sullo stesso piano.

Incollo i disegni sui due lamierini e col traforo eseguo, con molta attenzione, gli intagli: la precisione qui è importante!

Al tornio preparo il mozzo in ottone: esso va eseguito in due parti ovvero corpo ed ogiva. Il corpo va forato e filettato per poterlo avvitare all'asse mentre l'ogiva va forata passante (nel mio caso corpo M3 ed ogiva foro da 3mm).

Come avrete notato corpo ed ogiva si incastrano l'uno all'altra grazie al ribasso ricavato al tornio e che deve accoppiarsi

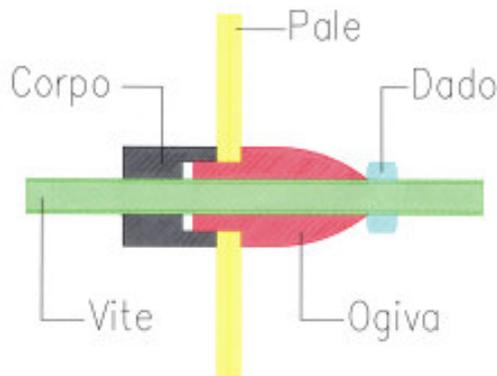
bene al foro da 6 eseguito in precedenza sui lamierini.

Fig. 5



Con una pinzetta torco ciascuna pala attorno al picciolo di circa 30° in senso antiorario; posso così incastrare le due "eliche" fra di loro ed infilarle sull'ogiva. Accosto il corpo e, tramite una vite abbastanza lunga ed un dado, metto tutto a pacco.

Fig. 6



Ovviamente curo bene che le pale siano tutte equidistanti l'una dall'altra ed equamente disposte sulla circonferenza.

E' difficile spiegare a parole queste ultime fasi ma, se ci proverete, tutto questo verrà d'istinto. Non preoccupatevi se rimane qualche fessura fra pale e mozzo: esse verranno riempite con la lega durante la saldatura.

Una volta verificato tutto, stringo bene il dado e, sempre con la pinzetta, dò ad ogni pala il passo desiderato senza, però, curarmi della svergolatura, che farò alla fine.

Passo a questo punto alla brasatura con lega d'argento (castolin), avendo cura di non saldare né vite né dado. Attendo qualche secondo e poi

tuffo l'elica in acqua fredda così l'ottone si indurisce. Tolgo il dado e la vite.

Infilo sul foro dell'ogiva un tondino di ottone o un pezzetto di vite, sempre di ottone, e

## COME COSTRUIRE UN' ELICA

di Aldo Bellemo

procedo a saldarlo facendo attenzione a non rovinare le precedenti saldature. Nuovo tuffo in acqua. Riprendo l'elica al tornio e rifinisco la punta dell'ogiva.

Non mi resta che eliminare con limetta e carta abrasiva tutte le croste di borace e tutti gli inevitabili eccessi di lega: è un'operazione che sembra non aver mai fine ma è quella che, ben eseguita, darà alla nostra elica un tocco di professionalità.

A questo punto procedo, sempre con la pinzetta, a dare alle pale la necessaria svergolatura in modo da aumentarne il rendimento ed evitare cavitazioni.

Fig. 7



In Fig. 7 potete vedere l'elica, non ancora ben rifinita, montata nel suo alloggiamento sul Seawolf. Mi sembra che faccia una buona figura.

Naturalmente la ho provata con un motorino immergendola in un secchio d'acqua e mi sembra che funzioni sufficientemente bene e che sia abbastanza centrata: saprò la verità quando avrò finito il modello e filamente lo farò navigare.

Per i puristi ed i certosini consiglio di sagomare sia i bordi di entrata che quelli di uscita delle pale e di lucidare bene con carta "1000" ed acqua. Se la vostra elica prevede solamente 3, 4, 5, 6 o 7 pale potete usare un solo

lamierino semplificando così tutto il lavoro.

Siccome ho in progetto di costruire altre eliche, ho intenzione di perfezionare il sistema per dare alle pale il giusto passo; se ci riuscirò sarò ben lieto di illustrarvelo.

Buon lavoro!

Articolo di Aldo Bellemo

## ZAVORRE LIQUIDE per sommergibili

di Paolo Saccenti

Vorrei rendervi partecipi di alcune riflessioni sulle zavorre liquide dei nostri modelli di sommergibili. Quello che sto per dire è abbastanza banale e per niente innovativo ma ritengo che possa essere utile a chi, come me, ha avuto dei problemi sia di bilanciamento che di spazio, nei modelli medio-piccoli. Sto parlando del sistema di immersione con sacche deformabili all'interno dello scafo stagno che equipaggia molti modelli, inclusi i miei, molto usato per la sua semplicità di realizzazione.

L'ispirazione per questo articolo mi è venuta tentando di bilanciare il mio Kilo della Trumpeter e cercando di evitare le inevitabili perdite che si verificano quando si tenta di far entrare troppa acqua nella sacca mettendo in tensione lo scafo stagno e le chiusure.

### Descrizione del sistema con sacche deformabili:

Il sistema consiste nel pompare acqua in una sacca floscia situata all'interno dello scafo stagno con una pompa reversibile, ad esempio ad ingranaggi oppure peristaltica. Il principio è semplice: si imbarca acqua facendo funzionare il motore della pompa in un senso ed in tal modo il dislocamento (peso) dello scafo aumenta fino ad superiore della spinta idrostatica dello scafo totalmente immerso. Quando il peso è maggiore dell'acqua spostata, il battello si immerge. Per riemergere basta far funzionare la pompa al contrario e l'acqua contenuta nella sacca viene spinta al di fuori dello scafo stagno facendo così riemergere il battello.

La sacca, quando è vuota, è collassata e la pressione dell'aria dentro lo scafo resistente è quella atmosferica. Quando la sacca si riempie d'acqua aumenta il suo volume e l'aria contenuta all'interno dello scafo viene leggermente compressa, a meno che non sfugga da qualche tenuta non proprio perfetta, come ad esempio gli OR dei tappi oppure

i soffietti sulle aste dei servi o infine la tenuta dell'asse dell'elica sul suo fodero.

Quando si svuota la sacca la pressione dell'aria dentro lo scafo ritorna al valore iniziale, o quasi.

### Inconvenienti di questo sistema:

Le sacche normalmente sono fatte con dei palloncini oppure con delle camere d'aria di biciclette opportunamente sigillate alle estremità. Quando l'acqua riempie la sacca, spinta dalla pompa, la mette in tensione e quindi, quando si ferma la pompa, tende a tornare indietro passando dalla pompa, se quest'ultima è a ingranaggi. E' necessario quindi aggiungere una valvola comandata dallo stesso canale che aziona la pompa se non si vuole correggere continuamente l'assetto in immersione. La pompa peristaltica elimina questo problema ma la sua portata è molto bassa ed il battello ci mette troppo tempo ad immergersi.

Un altro problema è che la sacca può contenere delle bolle d'aria e quindi può non riempirsi in maniera uniforme. In questo caso sarà difficile tenere il battello in assetto orizzontale.

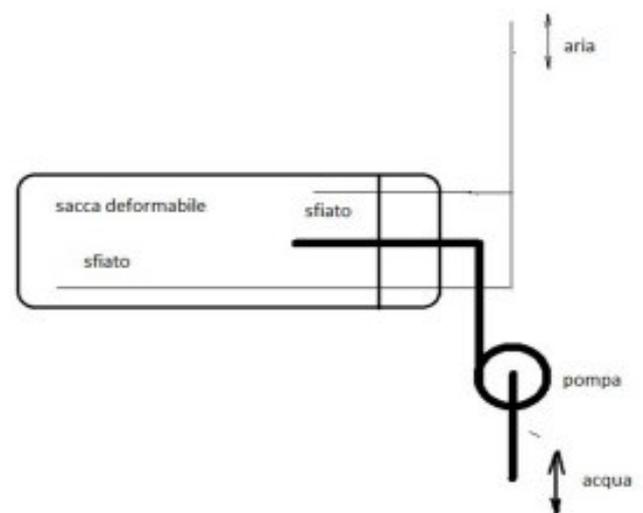
Con il mio Kilo mi sono imbattuto proprio in questo problema, non riuscivo

ad eliminare l'aria dalla sacca e per di più non sapendo quando la sacca era piena, spesso ne forzavo il riempimento premendo contro lo scafo ed imbarcando acqua.

### Sacca ventilata:

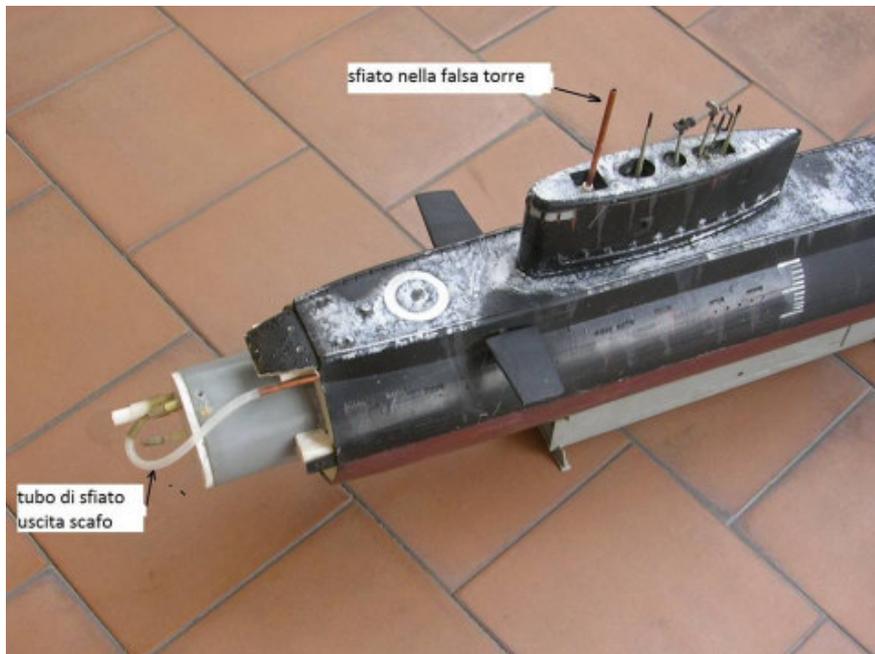
Durante uno dei nostri raduni a Lecco ho visto sul U-Boot di Franco Belluschi un tubicino sulla falsa torre che zampillava acqua prima di immergersi. Il battello si immergeva proprio bene ma come poterlo riportare in superficie quando lo sfiato è sott'acqua? In questo caso infatti l'acqua aspirata dalla pompa quando si estrae dalla camera in immersione viene rimpiazzata da altra acqua attraverso lo sfiato non alterando così, in via teorica, il peso dello scafo. Franco mi diceva che il trucco sta nel lasciare lo scafo leggermente positivo al galleggiamento quando la sacca è completamente piena.

Gli U-Boot sono belli in superficie quando sono sulle linee d'acqua giuste, con un bel bordo libero. La pompa con la sacca porta il battello con l'acqua fino al ponte in modo da lasciare come riserva di galleggiamento solo la falsa torre. In questo modo è facilissimo immergersi dinamicamente con i timoni ed anche a bassa velocità, evolvere bene



## ZAVORRE LIQUIDE per sommergibili

di Paolo Saccenti



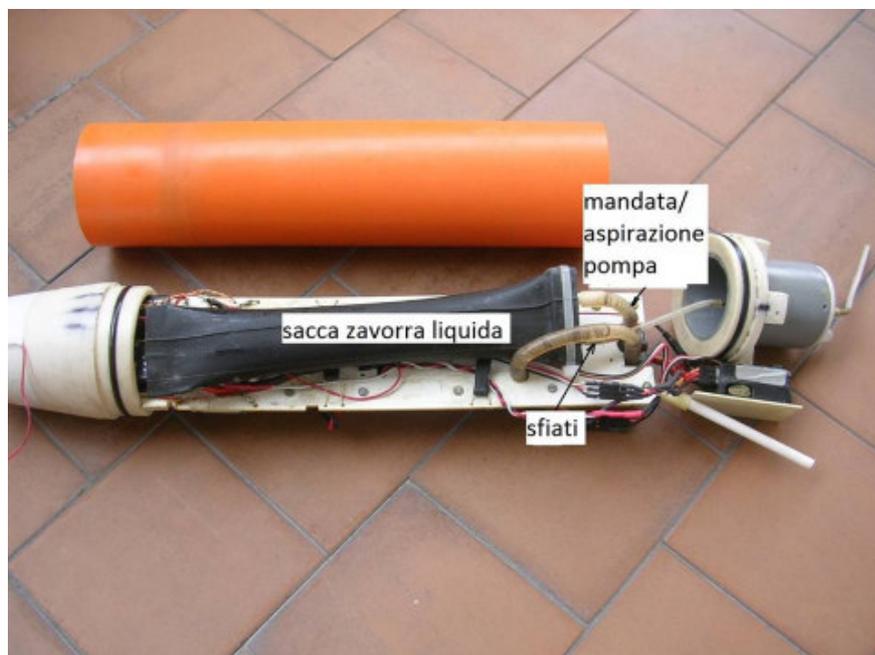
ben due sfiati all'inizio ed alla fine della sacca, cioè verso prua e verso poppa in modo da eliminare le bolle d'aria con qualsiasi assetto dello scafo. Lo schema è il seguente:

Foto 1 (pagina precedente)

Foto 2 e 3 e 4 (in questa pagina)

### Prova in acqua:

La prova in acqua aveva lo scopo, ovviamente di verificare il buon funzionamento degli sfiati, ma anche di



ri-bilanciare lo scafo visto che avevo diminuito di un poco il volume della sacca, passando da un pneumatico di montanin bike ad un palmer.

**Piccola parentesi:** per realizzare la camera dal tubolare è necessario tagliare un tondo di PVC a mezza luna in modo che il perimetro della camera aderisca con un leggero forzamento sull'esterno della mezza luna e poi sigillarlo con delle fascette dopo aver siliconato la superficie di contatto. La chiusura opposta si fa semplicemente schiacciando il tubolare in una morsa dopo aver incollato la parte interna con il ciano acrilato. La tenuta è ottima ho provato a fare una prova di pressatura pneumatica arrivando allo scoppio senza che le due chiusure cedessero. Gli sfiati

in immersione. Appena si fermano i motori il battello sale lentamente in superficie ottemperando così alla funzione di fail safe, anche in caso di mancanza di qualsiasi sistema elettronico che azioni la pompa in caso di perdita di segnale.

Ho pensato quindi di fare lo stesso sul mio Kilo munendo la sacca di uno sfiato in torretta. Non è stato facile perché questo non era stato previsto fin dall'inizio, ma sfruttando gli interstizi dello scafo sono riuscito a portare fuori un tubicino che collega all'esterno



## ZAVORRE LIQUIDE per sommergibili di Paolo Saccenti

sono fatti forando il tappo a mezza luna ed incollando due tubicini di ottone o stirene. Nello stesso modo si fa il bocchello della presa della pompa.

La prova in acqua ha dato buoni risultati. La pompa riempiva bene la camera ed i due sfiati riuscivano ad evacuare tutta l'aria efficacemente. Per garantire un riempimento e svuotamento uniforme ho prolungato il tubetto di aspirazione/mandata della pompa fino a circa 1/3 della lunghezza della camera. In questo modo il battello conserva un assetto accettabile durante il riempimento della camera. Quando uno zampillo d'acqua esce dallo sfiato in torretta il battello si immerge ed aggiungendo un po' di piombo a poppa, lo fa anche restando orizzontale.

Le prove di immersione erano state fatte nella vasca da bagno e quindi nessun pericolo, non ostante che, con la sacca piena, il battello restasse sul fondo. Per renderlo leggermente positivo sarebbe bastato togliere un po' di zavorra fissa, ovvero aggiungere un po' di riserva di galleggiamento con del polistirolo fuori dallo scafo stagno, ma è qui che ho scoperto il vero vantaggio dello sfiato: azionando la pompa a scarico il battello riemerge tranquillamente pur aspirando acqua dallo sfiato !!!

Ma questo è logico, direte voi, evidentemente la portata d'acqua evacuata dalla pompa è maggiore di quella che entra dallo sfiato durante l'emersione.

**L'uovo di colombo sta nel dimensionare correttamente i diametri della mandata/ aspirazione della pompa e quello dello sfiato. Il diametro del tubicino di sfiato può essere infatti molto più piccolo di quello di carico/scarico acqua della pompa. Lo sfiato infatti non ha bisogno di grossi passaggi per funzionare a**

**dovere durante il carico dell'acqua di zavorra e durante lo svuotamento sott'acqua è bene che sia piccolo per distanziare bene le due portate di acqua in uscita ed in entrata.**

La pompa riesce benissimo a svuotare la camera fin tanto che il tubo di sfiato non emerge consentendo così successivamente di esaurirla completamente.

### Conclusione:

Nelle sacche di zavorra deformabili uno sfiato in torretta presenta i seguenti vantaggi:

- Eliminazione delle bolle d'aria durante il riempimento della camera.
- Eliminazione del pericolo di deformare lo scafo per troppa pressione dentro la sacca. Quando dallo sfiato esce solo acqua si può smettere di pompare.
- Possibilità di riemersione anche se lo scafo con la sacca piena è negativo al galleggiamento.
- Eliminazione della valvola di ritegno sulla mandata della pompa.

Gli svantaggi sono i seguenti:

- La sacca a regime non può essere caricata con più acqua di quella che ne contiene senza che le pareti si deformino elasticamente. Questo può accadere durante il funzionamento della pompa mentre si carica acqua, ma quando si ferma la pompa l'elasticità delle pareti della sacca ne spinge fuori l'eccesso. Questo significa

che il volume utile per imbarcare acqua è limitato.

- E' indispensabile avere un fail safe elettronico altrimenti sotto la profondità di ricezione il battello non riemerge più.

Ultima precisazione: le considerazioni qui esposte valgono solo se la sacca di zavorra è deformabile. Nel caso di compartimento di zavorra rigido, la differenza tra le portate di scarico pompa e di ingresso acqua dallo sfiato non sarebbero compensate dal collassamento della sacca e all'interno della camera zavorra si creerebbe il vuoto che farebbe inevitabilmente cavitare la pompa vanificando lo svuotamento.

Articolo di Paolo Saccenti

## Come realizzare le “Decals”

di Franco Caresano

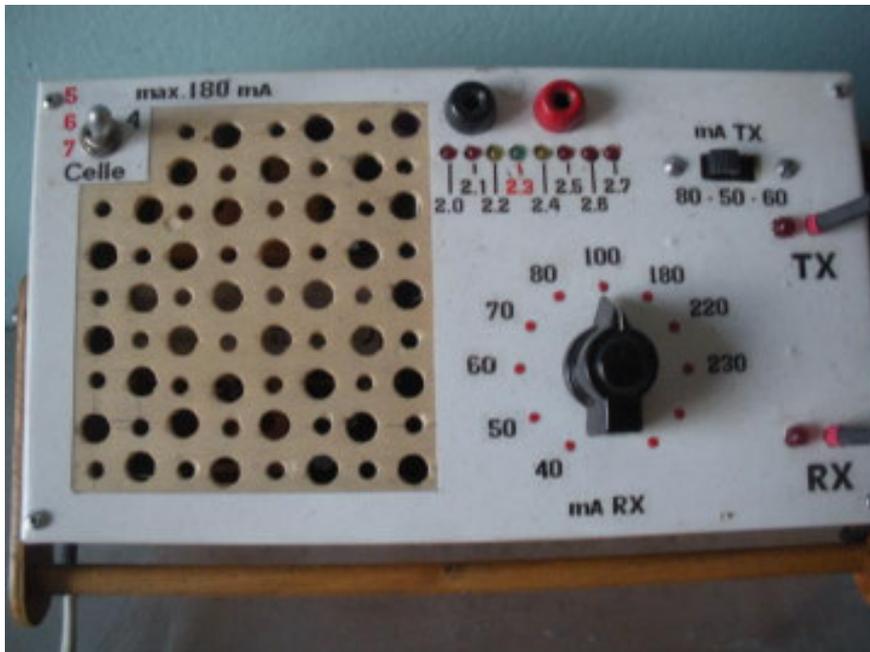


FOTO1

L'utilizzo delle decals e' molto vasto : nel modellismo permette la realizzazione di dettagli grafici , scritte, loghi e insegne altrimenti molto difficili o impossibili da realizzare tramite verniciatura. Permettono di personalizzare un modello ma anche una serie di altre applicazioni : biciclette, sci, apparecchiature ...in pratica si possono usare su qualsiasi oggetto purché con superficie liscia e non porosa.



FOTO2

Cosa serve :

-un PC per creare il disegno o la scritta da realizzare. Usando Internet e ' possibile trovare praticamente qualsiasi logo o insegna e realizzare con programmi grafici scritte o numeri di ogni tipo.

-una stampante ink-jet normalissima

-dei fogli di carta formato A4 per decals. Questi fogli sono probabilmente reperibili anche in negozi , ma il consiglio e' di utilizzare ad esempio E-Bay ricercando con l'opzione “nel mondo” : **ink-jet water slide decals**

Normalmente vengono venduti 1 o 5 o 10 o piu' fogli ,di due tipi :trasparenti o a fondo bianco.

Il consiglio e' di acquistarne piu' trasparenti che bianchi,essendo il trasparente piu' utilizzato in generale.

Il prezzo (2009) e' tra 1,5 e 2 euro a foglio (spedizione compresa).Personalmente acquisto negli USA (per economicita' e rapidita' dei venditori).

-vernice trasparente (non ad acqua) da dare a spruzzo .(bomboletta o compressore)

Una volta in possesso dei fogli si elabora il disegno o la scritta col PC .

## Come realizzare le “Decals”

di Franco Caresano

E' necessario fare una stampa di prova a colori su carta normale specialmente per verificare le dimensioni e lo spazio occupato. (se la stampa non occupa molto spazio e' possibile raggruppare le decals verso il bordo superiore, settare la stampa senza margini e riutilizzare il foglio dopo aver tagliato la parte stampata fino a che resta almeno 1/3 di foglio)

Se tutto e' ok si inserisce il foglio per decals nel vassoio della stampante - il lato che viene stampato deve essere quello lucido - e si setta la stampante per **“carta fotografica, alta qualita', lucida”** con tipo stampa **“ottimo”**.

Fatta la stampa si taglia il pezzo con le decals (come detto se ne resta almeno 1/3 il foglio si potra' riutilizzare) e **LO SI LASCIA ASCIUGARE** 24 ore.

Ad inchiostro perfettamente secco, si spruzza il foglio con una vernice trasparente.

Io uso il poliuretano a 2 componenti che uso come antimiscela ma credo si possa usare qualsiasi vernice trasparente purché non a base d'acqua (quindi non acrilica).

La verniciatura deve essere coprente ma leggera, quindi passate **veloci** con vernice molto diluita (anche al 50%) : attenzione alle colature !!.

Asciugata la vernice le decals sono pronte : si ritagliano, si mettono qualche secondo in acqua e poi si fanno scivolare al loro posto. Una volta posizionate si fanno uscire eventuali bolle e si asciuga tamponando con scottex o panno morbido.



FOTO3

Perché a fondo trasparente o bianco ?

La stampante NON stampa il bianco quindi se nella decal vi sono parti bianche ed il fondo su cui andrà applicata non è bianco, bisogna stampare con fondo bianco e poi ritagliare il contorno della decal.

Tre consigli pratici:

-Per posizionare perfettamente una decal e' bene bagnare con acqua mescolata con un po' di detersivo liquido per piatti il supporto dove deve essere applicata : la decal scivolerà senza problemi e, una volta tamponata, del detersivo non resterà traccia.

-Una volta applicate, le decals vanno fissate e protette se l'oggetto deve essere lavato o se viene esposto ad agenti atmosferici o toccato molto spesso. Si utilizza ancora il trasparente (in questo caso anche ad acqua) spruzzando decals e supporto. In un modello quindi le decals vanno aggiunte prima dell'antimiscela o dell'opacizzante.



## Come realizzare le “Decals”

di Franco Caresano



FOTO4

-L'utilizzo delle decals e' soprattutto per loghi, piccole scritte, immagini. Per scritte, numeri o fregi di grandi dimensioni e' piu' semplice e meno costoso utilizzare film adesivo colorato, tipo la vecchia dc-fix: esistono films molto sottili e molto aderenti e si possono trovare presso i negozi che vendono insegne e cartelli (appunto realizzati con questi films).

FOTO5





## Gli articoli di VELAconNOI

## della Redazione

### INDICE delle PUBBLICAZIONI

Anno	N.	Articolo	Autore
2007-1	1	Il nuovo Sito AMON e Gareggia con Noi Categoria 2.4 .. un miracolo Il fenomeno ICAD Vintage e TUIGA - 1a parte	Aliprandi Redazione Saccenti Diolaiti
2007-1	2	K4 ICAD Statistiche del Sito Intervista a Puthod Come disegnare un modello Intervista ad HRINO Come costruire un modello I modelli di sommergibili - 1a parte TUIGA 2° parte	Saccenti Redazione Aliprandi Diolaiti Aliprandi Mancuso Saccenti Diolaiti
2007-1	3	I modelli di sommergibili - 2a parte Intervista a Claudio MACchiarini Costruire in Fibra di Carbonio - 1a parte La resistenza all' avanzamento degli scafi - 1a parte Costruire un LandSail	Saccenti Aliprandi Fortina Schneider Gianfomax
2007-1	4	I modelli di sommergibili , 3a parte Costruire in Fibra di Carbonio - 2a parte La resistenza all' avanzamento degli scafi - 2a parte Il sottomarino	Saccenti Fortina Schneider S. Poli
2008-2	1	Mini Freccia- Record Mondiale Stabilità ed Equilibrio di uno scafo	Diolaiti Diolaiti
2008-2	2	I modelli di sommergibili , 4a parte Modellismo navale dinamico Chariot CE2F - "Il massimo danno al minimo costo" La resistenza all' avanzamento degli scafi - 3a parte	Saccenti Macchiarini S. Poli Schneider
2008-2	3	La scelta dell' elica Classe 2.4 - Olmi entra nella Top Ten a Qingdao Colle: come e quali Distanza ideale tra la coperta e l' attacco del boma della randa Classe velica radiocomandata PHIGIT Luan Rossa ITA 45	Saccenti Redazione Redazione Diolaiti S. Cuomo Federico
2008-2	4	Micro Magic e GRL-Amon Un bulbo in 24 ore Laminare su Master Regolazione della finestra Fiocco e Randa La cellula di Hele Shaw	V. Aurino Diolaiti G Torelli Michelet-Diolaiti Diolaiti
2009-3	1	Motori elettrici in corrente continua per scafi dislocanti (e sommergibili) – parte 1 Urca for Record La regolazione delle vele con i segnamento	Saccenti C. Vigada Ducksails



## Gli articoli di VELAconNOI della Redazione

Anno	N.	Articolo	Autore
2009-3	2	Motori elettrici in corrente continua per scafi dislocanti (e sommergibili) – parte 2 Luna Rossa e CR914 a confronto Un mondo nuovo Come lavorare il Depron	Saccenti Saccenti Florindo Harley
2010-4	1	Dislocamento e velocità nelle riproduzioni Alan 34 anni , neofita si racconta Caricabatteria per Lipo ad una cella Caricabatteria per Lipo ad una cella Proposta per la classe AC120	Saccenti Alan F. Caresano Diolaiti
2010-4	2	Progetto AC 100	Diolaiti
2010-4	3	Il leudo di Sestri Il progetto D_AMON by Daman Scelta dell' apparato motore	Giemme Aliprandi Saccenti
2010-4	4	Il mondo dei sommergibili Vela RC sempre di nicchia FPV ... First Person View Eilean torna a navigare...	Saccenti Redazione Steve e Ugo Giemme
2011-5	1	Il mondo dei sommergibili , sintesi I Sommergibili di Verona .... 2011 Cronaca di un naufragio e del recupero di un sommergibile	Saccenti Redazione Saccenti
2012-6	1	Tenute stagne con i "Ciucci" Mini cabian di verniciature Costruzione di un' elica per somemrgibili SEA WOLF - Modifiche Post Raduno Sommergibili	A.Bellemo Marchini Saccenti Saccenti
2012-6	2	Come costruire un' elica Zavorre liquide per somemrgibili Come realizzare le Decals	A.Bellemo Saccenti F.Caresano



# 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

1) dalla vela radiocomandata agonistica nelle classi

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

2) alla vela tradizionale con le classi

**M,**  
**RG65,**  
e **2 metri,**

3) dai **sommergibili** (guardate la sezione "Le attività - Sommergibili")

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

5) dai **modelli elettrici**

6) ai **modelli statici.**

Iniziare con noi è facilissimo. Basta volerlo.

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

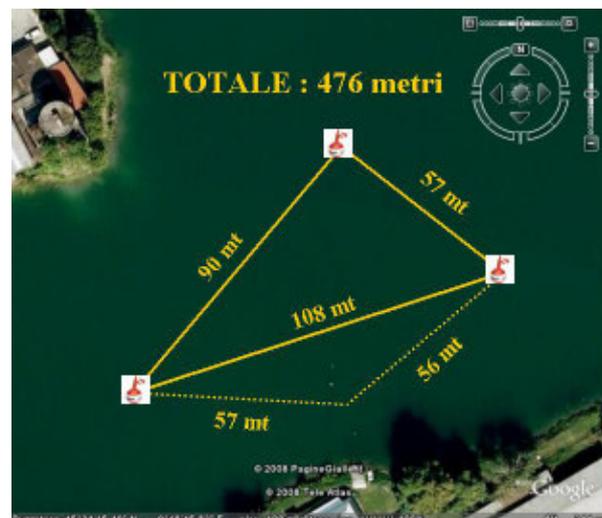


Chiamaci poi (i contatti sotto **CONTATTI** nel nostro Sito). Vieni a trovarci, ci siamo ogni domenica mattina al nostro laghetto.

Oppure potete venire a vederci in una **giornata di regata**, capirete cosa vuol dire regatare 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 parolaccia ma sta per "Frequently



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

Asked Questions" ovvero "Le domande più frequenti"; forse troverai le prime risposte alle tue domande.