



A.MO.N Associazione MOdellismo Navigante

www.nonsolovele.com

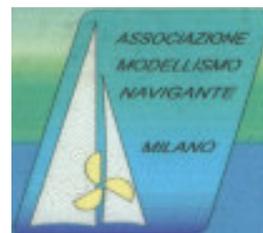
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

VELA con NOI

... e non solo.

VELA con NOI Notiziario di A.MO.N - Milano
NUMERO 1 , ANNO 1 - Mese di Aprile, Anno 2007
STAMPATO IN PROPRIO

www.nonsolovele.com



EDITORIALE

Cari lettori , AMON prova ad incominciare una nuova iniziativa per diffondere la voglia di giocare con la vela radiocomandata (principalmente) e con tutto ciò che naviga (sotto e sopra l' acqua come sommergibili, modelli a vapore ed elettrici). Questo notiziario verrà periodicamente inviato gratuitamente via email a tutti coloro che vorranno essere inclusi nella mailing list (per essere inclusi e ovviamente per essere cancellati dalla lista basta inviare una mail a dario.aliprandi@nonsolovele.com).

Questo notiziario è per tutti, dai grandi velisti che non si fermano davanti a forte venti (come la foto scattata in Inghilterra) e che amano competere sui laghetti lombardi e ai genitori / ragazzi che vogliono avvicinarsi a questo fantastico mondo (come la foto scattata all' Idroscalo di Milano).



La forza del vento

<-----

La forza del gioco

----->



Niente di specialistico ma cronache, notizie e date che possano ricordare a tutti di partecipare a questo sport e gioco.

Quindi "barche in acqua" e provate anche voi. Non serve molto. E si può iniziare da molte angolazioni ... dal modellista ma poco velista, al velista ma poco modellista, al giovane che vuole imparare entrambi, a chi vuole semplicemente giocare con noi. Diciamo quindi : vieni a San Giuliano e "Vela con noi".

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



A.M.O.N. Associazione MOdellismo Navigante.

Come potevamo iniziare se non dicendo chi siamo .

A.M.O.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** e **CR914** alla vela con classe M e 2 metri, dai **sommergibili** (guardate la sezione "Le attività - Sommergibili") 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 (primo contatto sicuramente Paolo Saccenti al). Vieni a trovarci, ci siamo ogni domenica mattina al nostro laghetto. **Ci sarà sempre qualcuno pronto a farvi provare una delle vele o dei modelli in acqua.**

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).

Oppure sfoglia il **FORUM** nel nostro sito; potrai scoprire dai dettagli e dalle parole tra appassionati cosa è questo mondo della vela, dei sommergibili e del vapore.

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 Asked Questions" ovvero "Le domande fiù requenti"; forse troverai le prime risposte alle tue domande.

La vela radiocomandata

Come potevamo continuare se non dicendo due parole sulla vela radiocomandata .

Per farlo utilizzerò parole nostre e di altri amici del mondo della vela. I nostri amici di Roma della ItalySAilRc così la descrivono :

E' uno sport, un intrattenimento, un gioco, un esercizio di perizia, di tecnica, di manualità, di genialità e di intuizioni. E' un mondo fatto di regole precise, ferree ed internazionali ma è anche l'occasione di poter vivere la natura e, non a caso, il vento, il sole, gli amici, virando e strambando dolcemente (da www.italysail.it)

La prima cosa da dire è che le barche con cui si vive questo sport, fedeli riproduzioni di yacht in scala, non hanno motore... e vanno solo a vela proprio come le vere barche che spesso ammiriamo nei porti o addirittura nelle regate di America's cup.

Un altro grande della vela Sergio Bonaventura la descrive così :

Il modellismo è un hobby piacevole, distensivo e altamente gratificante che impegna sia le mani che il cervello. Si inizia con una fase di ricerca, sfogliando libri e riviste per cercare piani costruttivi e varie documentazioni, così intanto ci si fa una cultura. Poi si impianta il

laboratorio, o meglio il cantiere, in garage, in cantina o spesso solo in un angolino della propria camera e si comincia a costruire l'oggetto che ha acceso la nostra fantasia, con ore ed ore di paziente applicazione (da www.nautica.it/info/vela/modelli.htm).

Per noi di AMON è :

Ungioco per confrontarsi con altri amici sul campo di regata; imparare a gareggiare e a rispettare regole scritte e non. Un modo di incontrare amici vicini e lontani, di conoscere ed imparare nuove tecniche di costruzione.

E per voi ?



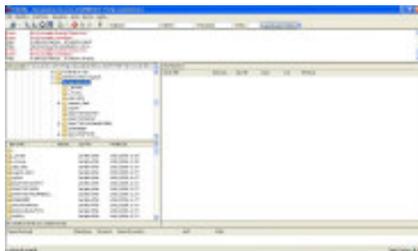
NUOVO SITO

www.nonsolovele.com

Cari lettori, sono il nuovo web master di nonsolovele.com; mi chiamo Dario e sono socio di AMON da 1 anno o poco più.

Web maser vuol dire colui che crea e gestisce il sito (insomma ne è responsabile); con piacere ho rilevato il testimone di questo lavoro da Paolo R. che ha brillantemente e professionalmente costruito il sito fino ad oggi.

Potrete vedere che non ho cambiato le informazioni contenute ma solo cercato di dare un mio personale look alo sito e aggiunto alcune cose.



Non voglio tediarvi sui contenuti perchè potrete vederli da gennaio sul nostro sito, ma voglio semplicemente dirvi che non è poi così difficile costruire un sito.

Io ho iniziato a leggere qualche cosa da settembre 2006 e a fine novembre tutto il sito era creato; prima di settembre non iommaginavo minimanente come si facesse.

Ora voglio dirvi come si inizia, o meglio come ho iniziato io; sostanzialmente ho avviato in parallelo due attività : la creazione del sito e l' apertura del dominio.

A) CREAZIONE DEL SITO

1) iniziate a leggere alcuni articoli di carattere generale o sui libri o sul

web, ma proprio di carattere generale .

2) scegliete un programma per creare le istruzioni HTML, che daranno vita al nostro sito. Io ho comprato via web TOP STYLE PRO su www.newsgator.com (costa



circa 30 euro ma è molto semplice); in alternativa si può usare FrontPage di Microsoft (se l' hai già gratis tra i programmi installati)

3) leggere alcuni corsi on-line gratis tipo <http://riemann.unica.it/studenti/guida/> e www.html.it

4) copiare da un amico (potete chiedere anche a me) alcuni file e iniziare a leggerli (bisogna prendere quelli create da poco esperti che sono ovviamente più facili) e provate a modificare alcune istruzioni per vedere cosa succede

5) iniziare poi con un file proprio semplice, consigliando sempre di fare dei cut-paste con i file già letti e analizzati (le istruzioni per poter fare un bel sito sono veramente poche; si avràpoi tempo per diventare dei perfezionisti ed esperti)

6) trovare sempre un amico a cui chiedere qualche cosa (mi potete contattare se volete su dario.aliprandi@nonsolovele.com)

7) Catalogare meticolosamente i file in cartelle; io apro sempre una cartella per ogni pagina web che creo e tengo alcune cartelle di

servizio generale (tipo BANNER, GIF, TOOLS)

B) APERTUR DEL DOMINIO

1) pensate intanto al nome del sito (per esempio il mio personale l' ho chiamato www.mondoaly.it)

2) scegliete l' estensione del sito ovvero .com oppure .it (unica cosa in più da fare rispetto al .com è un fax alle autorità italiane e nulla più); le altre estensioni, tipo .eu sono optionals.

3) scegliete un provider che vi darà ospitalità sul suo server; io ho scelto www.aruba.it (costo di un dominio con posta e spazio illimitato è oggi di circa 22 Euro + Iva)

4) seguire le istruzioni per aprire il proprio dominio: inizialmente sul sito di aruba puoi verificare se il nome scelto già esiste; se no puoi prenotarlo, pagare via web il costo e attendere circa 1 settimana. Riceverai l' ok via email

5) scegliere il browser per scaricare i propri files sul server di Aruba; io ho scelto FileZilla (è gratis e funziona bene); poi si settano i parametri copiando solo 2 codici che Aruba ha inviato via mail

6) quindi si scaricano (si dice upload) dal proprio PC sul server Aruba i propri file creati

CONCLUSIONI

In tre mesi (circa 1 ora ogni due giorni giorno alla sera) ho appreso le basi e creato il sito che potete vedere su www.nonsolovele.com .

Chiamatemi per ogni supporto : dario.aliprandi@nonsolovele.com



GAREGGIA con NOI

www.nonsolovele.com



A sinistra la vela della classe IOM : CRUX

A destra la vela della classe CR914

Queste sono le imbarcazioni che potrai comandare gratuitamente



AMON vuole favorire la scoperta di questo bellissimo sport ed hobby. Per questo AMON ha a disposizione, a chiunque voglia provare una barca a vela radiocomandata , una imbarcazione completa (cioè imbarcazione, radiocomando e consigli) completamente gratuitamente.

Vuoi provare vieni ogni domenica mattina al nostro laghetto (vedi su www.nonsolovele.com nel menu sotto “Dove-Chi siamo/”La nostra base”) oppure guarda nel calendario (dal Menu sotto “Calendario” e scegli una classe tra la CR914 e la IOM 1 metro e chiama o scrivi (nel menu sotto “Contatti”) a Dario o Paolo; chiama nella settimana antecedente la gara per prenotare la barca. Potrai quindi pur senza grandi esperienze (se sai che una vela non può andare contro vento è già buono ti aiuteremo poi noi a manovrarla correttamente) partecipare alla gara che hai scelto. Forse non arriverai primo ma ti assicuro un divertimento fantastico.

Ti aspettiamo .

I soci di AMON



2.4 ...un miracolo

$$\frac{L+2d-F+\sqrt{S}}{2.37} = 2.4$$

Cari lettori, siamo molto onorati di ospitare nel nostro circolo un velista 2.4.

Vi chiederete cosa è mai il 2.4 !

Bene leggete queste pagine e scoprirete un mondo veramente nuovo (così è stato almeno per me) ed affascinante.



Le origini del 2.4 Il 2.4 nasce a Stoccolma nel 1983 progettato da designers locali che utilizzarono la regola "R Metre" per creare un'imbarcazione singola a bulbo, la 2.4 mR. Si tratta di una vera e propria barca "purosangue" caratterizzata da una complessità e sofisticatezza da imbarcazione a bulbo, ma ai costi e con la sensibilità di una più semplice deriva. Si tratta di una sorella minore, in termini di dimensioni, ma non di stile di vela, delle più grandi imbarcazioni metriche 6m, 8m e 12m (queste ultime utilizzate per la Coppa America, la generazione di Azzurra tanto per intenderci). Poiché il timoniere si trova seduto all'interno dello scafo esattamente davanti a tutte le manovre di controllo, la conduzione non è impegnativa dal punto di vista fisico e le regate vengono disputate in formula "open" cioè aperta a uomini, donne, giovani e non più giovani, abili e disabili, cioè tutti regatano insieme senza nessuna



distinzione di categoria. Dato che il peso dell'equipaggio si trova sempre vicino al suo centro di gravità, l'imbarcazione 2.4mR non è sensibile alle differenze di dimensioni dell'atleta. Per contro si tratta di un'imbarcazione in cui sono molto sofisticate sia la regolazione delle vele, che la tattica, che la strategia di gara. La classe 2.4 ha ottenuto ben presto una notevole popolarità per le sue qualità uniche e si è diffusa in tutto il mondo. Nel 1992 la classe ha ottenuto lo status di "Classe Internazionale" e da allora ogni anno viene disputato il campionato del mondo con una partecipazione compresa fra le 60 e le 100 unità. Poiché il 2.4mR è adatto a velisti con disabilità fisiche è stato scelto come classe in singolo per le Paraolimpiadi a Sydney nel 2000. Le principali flotte si trovano nei paesi scandinavi, in Italia, in Inghilterra, in Germania, in Australia e negli USA.

Classe metrica Il 2.4 è sempre stata una classe metrica, le imbarcazioni si sono sviluppate molto durante i primi anni e al giorno d'oggi sono molto più sicure e in grado di offrire prestazioni ad alto livello rispetto alle prime versioni dei "Mini 12. Trattandosi di una classe metrica esistono tre differenti progetti

realizzati da differenti costruttori. Alcuni progetti vengono realizzati da "costruttori-amatoriali" a contribuiscono, si può dire, alla buona salute della classe. Tuttavia il progetto denominato Norlin Mark III ha dominato le classifiche sin dal 1991 e al giorno d'oggi il 90% delle imbarcazioni in attività sono di questo tipo. Vi sono costruttori in Finlandia, Stati Uniti e Australia che producono il Norlin Mark III 2.4mR mentre in Svezia vengono costruiti gli Stradivari 2.4 e gli Eide 2.4m. L'Associazione di Classe lavora costantemente sul Regolamento in maniera da scoprire ed evitare la presenza i cosiddetti "buchi di regolamento" che potrebbero far diventare obsoleti i progetti esistenti. Mentre la regola "R Metre" esiste da circa 100 anni e ha subito numerose rielaborazioni, soprattutto durante il periodo della Coppa America con i 12 m, il Regolamento della classe 2.4 Metre viene mantenuta in maniera molto severa. Per fare un esempio non permette le chiglie con alette o materiali cosiddetti esotici. In ogni modo il Regolamento di Classe permette variazioni per quanto riguarda le attrezzature per mantenere equilibrato il "campo di gioco" in caso di differenza dal punto



di vista della forza fisica, delle dimensioni e delle capacità del velista, pur contenendo il suddetto equipaggiamento in un range di costi ragionevoli.

Match Racing La combinazione fra il concetto della barca a chiglia e le qualità tipiche della deriva rendono il 2.4mR perfettamente adatto alle regate in singolo con la formula del match racing. Questo formato di regata è veramente molto impegnativo ed efficace per mettere a prova e migliorare le proprie





2.4 ...un miracolo

$$\frac{L+2d-F+\sqrt{S}}{2.37} = 2.4$$

capacità tattiche sia nelle match race che nelle regate di flotta. Inoltre il 2.4mR risulta l'imbarcazione ideale per regate su percorsi brevi e vicino alla costa. Organizzare regate altamente spettacolari con uno



speaker è relativamente facile e poco costoso da realizzare. Ma il fatto più importante consiste nel fatto che le regate di 2.4mR è condotto solo dal timoniere, non è necessario ingaggiare un equipaggio specializzato come è necessario con qualsiasi altra imbarcazione per poter essere competitivi ai massimi livelli.

Il Rating La formula di rating qui sotto rappresenta ciò che definisce il 2.4mR.

$$\frac{L+2d-F+\sqrt{S}}{2.37} = 2.4$$

Le lettere stanno a rappresentare alcune misure della barca:

L è la lunghezza

D è una misura presa circa a metà barca

F è l'altezza del bordo libero (la distanza dalla linea di galleggiamento al bordo superiore della barca)

S è la superficie velica totale

Questa formula di rating è la stessa delle imbarcazioni metriche di grandezza superiore come i 12mR e il 6mR, la differenza consiste solo nel risultato finale che anziché 2.4 avremo R=12 o R=6.

La Classe Italiana In Italia la Classe 2.4 è presente dal 1990, il 2.4mR è stato introdotto da Marco Turbiglio, velista famoso per genialità e

padronanza della tecnica velica, ed oggi è composta da un centinaio di imbarcazioni dislocate in ogni parte d'Italia. Gli atleti sono costituiti in Associazione di Classe e affiliati alla Federazione Italiana Vela. Pur vedendo la partecipazione di atleti con disabilità motorie, le classifiche delle regate non presentano differenziazioni tra i velisti, come tra uomini e donne che regatano. L'equipaggio è composto da una sola persona. Il timoniere non è seduto sui bordi dell'imbarcazione ma su un apposito sedile - fissato nel pozzetto e rivolto verso prua - montato su binari: è possibile spostarlo avanti o indietro, per modificare l'assetto dell'imbarcazione. Il timoniere manovra solo con le mani.

Il timone è comandato da una pedaliera oppure da una leva che lavora orizzontalmente. Il timoniere, quindi, non deve spostarsi fuori bordo per bilanciare la barca sotto raffica, perché lo sbandamento viene compensato dalla zavorra (circa 180 Kg.) posta nella chiglia della barca.

Armata 'a sloop' con randa e fiocco, il 2.4 ha l'albero regolato da sartie con un ordine di crocette che lavorano su un piano trasversale, strallo di prua e paterazzo di poppa. Nella stazza è prevista la possibilità di usare lo spinnaker, non consentito però in regata. L'attrezzatura è composta da rotaie e barber per il punto di scotta del fiocco, carrello di scotta per la randa, regolazioni per drizza e cunningham del fiocco, tesa-base della randa, vang e caricabasso. È possibile effettuare regolazioni di estrema finezza nella massima tranquillità e l'imbarcazione reagisce con molta sensibilità in tutte le andature. Una vela modernissima, insomma, dalle prestazioni tecniche notevoli, inaffondabile, facile da trasportare e da mettere in acqua. Quello che ha reso famosa nel mondo della vela questa piccola imbarcazione, è la possibilità di veder regata atleti normodotati e atleti disabili alla pari, senza speciali classifiche che rivelino tale 'differenza' perché, proprio per le peculiarità del 2.4, persone con disabilità motorie possono accedere a tale sport con le stesse possibilità di un atleta che non presenti alcun problema. Ciò non toglie una adeguata preparazione fisica come in tutti gli sport agonistici ma, prevalenti,



risultano essere intuizione e conoscenza della tecnica.

Dati Tecnici



Lunghezza scafo 4,182 m
Lunghezza al galleggiante 2,978 m
Larghezza 0,720 m
Dislocazione 259 kg
Superficie velica 7,39 mq

LINKS

www.disvela.it sito 2.4
www.avas.it ... circolo di Lovere
www.ycbg.it Yacht club Bergamo
www.duepuntoquattro.it .sito italiano del 2.4
www.inter24metre.org ...sito internazionale del 2.4





IL FENOMENO ICAD

La prima attività del Consorzio ICAD in ambiente nautico ha riguardato lo studio e lo sviluppo di nuovi profili laminari ad elevate



prestazioni: è stato sviluppato un insieme di software di progetto che consentono di ottimizzare i profili di chiglia e timone per ogni specifica imbarcazione, secondo la classe di stazza, il tipo di regata e le condizioni meteorologiche. La simulazione al computer consente poi di valutarne l'efficienza alle varie andature e per diverse



velocità della barca. Oltre agli studi sulla riduzione della resistenza d'onda, ricerche sono state realizzate sul comportamento aerodinamico dei piani velici per yacht da regata e sul miglioramento del disegno aerodinamico delle vele. Il Consorzio ICAD (<http://icad.de.unifi.it>), che ha la sede presso il Dipartimento di



Energetica "Sergio Stecco", coinvolge numerosi scienziati e ricercatori e si propone sempre più di coagulare l'interesse di giovani studenti di ingegneria meccanica, focalizzando il lavoro di laureandi, dottorandi e post-dottorandi su argomenti di rilevante interesse





IL FENOMENO ICAD anche in AMON

K4 un modello “ragionato”

E' inconsueto trovare nell'ambito dei modelli radiocomandati un progetto sul quale siano state fatte delle ricerche a livello universitario. Senza nulla togliere al talento empirico dei progettisti che hanno realizzato degli scafi vincenti, come Graham Bantock, Chis Dicks ed anche molti altri nomi non così famosi di casa nostra, il K4 è il frutto di una progettazione fluido dinamica molto avanzata utilizzando codici di calcolo che solitamente sono impiegati per barche che valgono milioni di euro. Il progetto è stato sviluppato dal consorzio ICAD <http://icad.de.unifi.it> di cui fanno parte i professori Arnone e Schneider del dipartimento di energetica “Sergio Stecco” della facoltà di Ingegneria di Firenze ed il designer Alessandro Vismara, già autore di scafi vincenti.

Per il progetto è stato sviluppato un software che consente di valutare le prestazioni di uno scafo, incluse tutte le appendici idrodinamiche ed il piano velico, su varie andature e con diverse condizioni di vento ed onda. Lo scafo è definito in forma parametrica, cioè i volumi immersi sono generati da una serie di punti, che consentono di variarne la forma, al fine di ottimizzare la carena e le appendici per ottenere le migliori prestazioni nelle varie andature. Il migliore degli scafi scaturito dalla

ricerca è stato poi messo a confronto, sempre con simulazioni numeriche, con il famoso IKON di Bantock. Il risultato è a favore del K4. Attenzione questo non significa che l'IKON sia sempre soccombente, perché come tutti sappiamo, lo scafo è solo uno dei tanti fattori che determinano il successo in una regata, in altre parole date a Bantock una scarpa con una



vela, e vedrete che vi sta davanti lo stesso.

Il K4 è effettivamente una barca rivoluzionaria e, visto accanto agli altri modelli, fa lo stesso effetto che fece il TS2 australiano quando apparve sui campi di regata. Il primo aspetto che colpisce è l'estrema finezza della figura al galleggiamento, con quella poppa che sembra quasi una prua. L'altro aspetto veramente inconsueto è la sezione maestra quasi rettangolare con le murate dritte, a scatola per intenderci, che richiama i coppa America delle ultime edizioni. Ultimo aspetto è l'estrema leggerezza dello scafo, che essendo così stretto ha bisogno di

un bel po' di zavorra, e quindi finalmente si possono imbarcare le batterie mezza torcia da 2,5 A/h, che eliminano il fastidioso cambio batterie a mezza regata.

Il modello ha iniziato a comparire sui campi di regata da circa un anno, con discreti risultati, ma pareri contrastanti. Io ne ho acquistato uno dal cantiere di Firenze, gestito con grande perizia e professionalità da Riccardo Arnone, il fratello di uno dei progettisti, e devo dire che le prime prove hanno confermato le aspettative. Il modello è velocissimo sia in bolina che in poppa, dove è stato ottimizzato, mentre è un po' lento nelle virate. Questi influenza la condotta di regata, che deve essere improntata su poche virate e lunghi bordi, dove si può

guadagnare molto. Ciò implica anche che i campi di regata con un bel vento costante sono quelli dove il K4 può dare del filo da torcere a tutti, mentre negli specchi d'acqua con vento incostante, dove occorre virare spesso per sfruttare gli scarsi, il K4 soffre un poco.

Il mio K4 si chiama Baffardello, che è il nome di un folletto benigno e dispettoso che, secondo la leggenda, vive nei boschi della Garfagnana sulle alpi Apuane. Nelle illustrazioni è rappresentato come un omino magro e allampanato, con un lungo naso adunco, proprio come il K4!



VINTAGE e TUIGA - 1a parte

Trovi queste pagine anche su [ww.nonsolovele.com](http://www.nonsolovele.com)

TUIGA 15mJI

del 1909

di Claudio Diolaiti

PREMESSA : E' abbastanza insolito presentare un modello che non appartiene alla schiera di quelli abituali come il IOM, M, CR914, 10R, AC, etc. che sono delle barche radiocomandate quasi sempre da competizione .

Si tratta di un modello "Vintage" o Riproduzione di una barca vera in scala ridotta. In questo caso la scala scelta é di 1 : 15.

Le barche d' Epoca e Classiche, come il Tuiga o il Pen Duick, ed tanti altri piú moderni come il Columbia o Endeavour, etc. si prestano bene a questo tipo di modellismo.



La ragione piú probabile é la loro estetica e bellezza, il piacere del lavoro ben fatto con un pizzico di romanticismo.

Sempre piú spesso sono organizzati dei raduni di barche d'epoca, cio' significa che c' é sempre piú gente che si interessa a questo stile di barche.

Questi modelli generalmente obbediscono anche loro a delle regole e sono sottoposte al giudizio dei giudici quando si presentano a delle Esposizioni di Modellismo. Ci sono le versioni Statiche e quelle Naviganti, quest' ultime presentano difficoltà aggiunte relative allo loro navigabilità come per i modelli radiocomandati citati precedentemente. La costruzione é alquanto difficile, dove la ricerca estetica e funzionale del dettaglio é un Must.

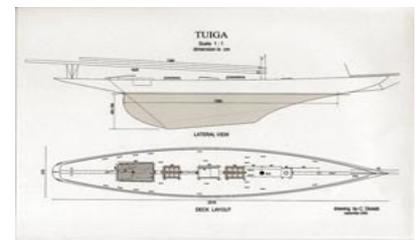
Non si fanno regate nel vero senso della parola, ma navigano e sono giudicate per le loro qualità di manovra. Il controllo di tre fiocchi non é la stessa cosa di un balestrone. Quello che succede sotto coperta é alquanto complicato. Le manovre sono tante e farle funzionare non é cosa facile. I dettagli costruttivi sono innumerevoli.



Io che ho costruito molto in classe M e non solo, non sono affatto esperto in questo tipo di modellismo, ma mi sono lanciato una sfida e voglio essere pronto per il 1909 quando si celebrerà il Centenario.

Forum che trattino di questo modellismo dall' inglese "Vintage" non ce ne sono molti intorno al mondo.

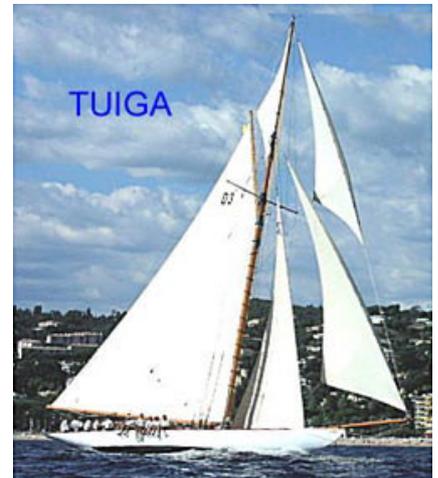
Spero di poter stimolare dei desideri nascosti e chissà !!



Il TUIGA é stato progettato da William Fife e costruito nel 1909. Appartiene al Yacht Club di Monaco YCM

PIANI

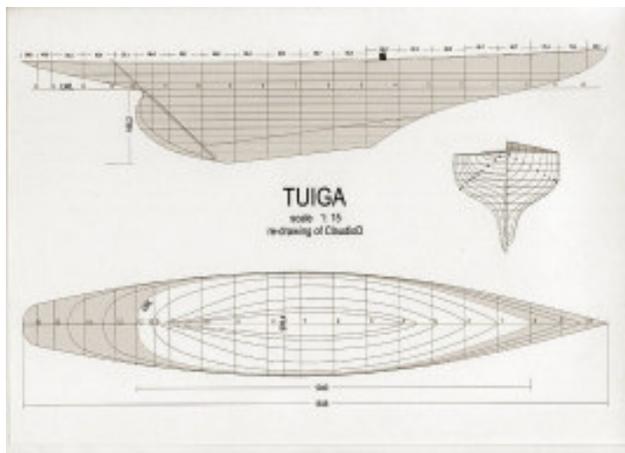
Da premettere che i piani ufficiali non esistono, cio' non ostante, la rivista Francese 'Chasse Marée' ha pubblicato nel 94 sul n° 78, un articolo dedicato ai 15mJI é allo stesso tempo presentato dei piani del Tuiga, scovati non si sa come, ma abbastanza incompleti e imprecisi. Sono comunque questi i piani attualmente utilizzati anche dal YCM





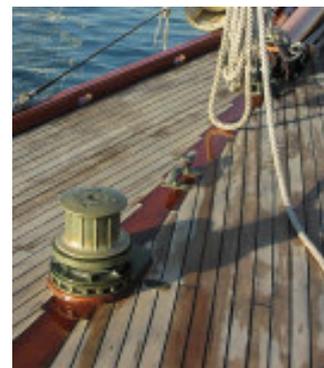
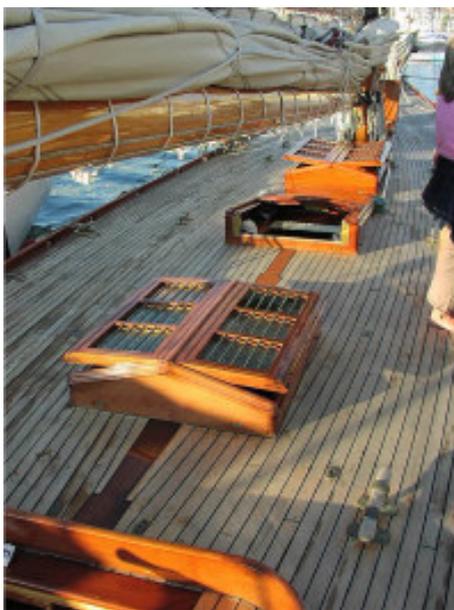
VINTAGE e TUIGA

Per costruire un modello, ho dovuto dunque ridisegnarli completamente prendendo come valido il profilo della sezione maestra, del piano laterale e del ponte. Sono questi i piani presentati qui di seguito. Se ci fossero degli errori sulla forma delle ordinate, é tutta colpa mia, ma io lavoro senza soft dedicati e faccio tutto a mano e ‘occhio’ ...da almeno 50 anni. Certo uso il PC come tavolo da disegno e una vecchia versione del CorelDraw.



C'è da aggiungere che il piano dettagliato del ponte deriva da un reportage fotografico personale fatto a bordo del Tuiga durante le Regates Royales di Cannes nel Settembre 2006 con il gentile permesso dello skipper Olivier Campana, che ringrazio per la sua amabile accoglienza,

Il Tuiga appena rientrato da una regata - Settembre 2006 - Le sovrastrutture sono ancora protette contro la salsedine .



Giusto per far vedere in che “pasticcio” mi sono messo, ce ne vogliono 25 di varie dimensioni e non le ho trovate in commercio, questo é solo un prototipo, non parliamo poi delle pulegge !!! :





VINTAGE e TUIGA

Dimensioni generali

DIMENSIONAMENTO scelta della scala

L. Totale	30.00 m
LOA (cocca)	23.18 m
LWL	15.70 m
Baglio	4.15 m
Pescaggio	2.80/3.00m
Stazza	38 T
SV	390 m ²

TUIGA originale

L. Totale	176 cm
LOA (cocca)	136 cm
LWL	92.5 cm
Baglio	24.4 cm
Pescaggio	17.0 cm
Stazza	8.14 kg
SV	1.35 m ²

MODELLO 1 : 17

L. Totale	200 cm
LOA (cocca)	154 cm
LWL	104 cm
Baglio	27.6 cm
Pescaggio	19.5 cm
Stazza	11.25 kg
SV	1.73 m ²

MODELLO 1 : 15

L. Totale	250 cm
LOA (cocca)	195 cm
LWL	130 cm
Baglio	34.5 cm
Pescaggio	24.1 cm
Stazza	23.14 kg
SV	2.70 m ²

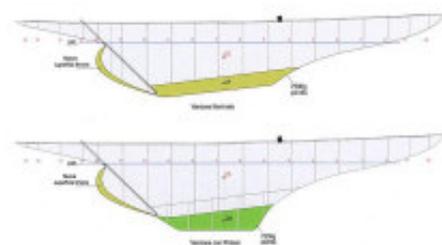
MODELLO 1 : 12

Richiamo: Stazza modello = Stazza reale / scala al cubo
Superficie vela = Superficie reale / scala al quadrato
Lunghezza = Lunghezza reale / scala

Avendo scelto dunque la scala 1 : 15 per le ragioni di cui sopra, ho deciso di avere una zavorra la più alta possibile, tale da permettere ancora la costruzione della cocca, dell'armo e di tutta la parte relativa al radiocomando e meccanismi vari.

Certamente con una scala 1:12 avrei avuto un largo margine per la costruzione, una migliore "visibilità" sull'acqua, ma il peso totale e le dimensioni, sarebbero state un handicap troppo importante per le mie possibilità.

Al momento attuale ho scelto di dedicare 7.5 kg di zavorra, per cui i restanti 3.75 kg dovrebbero permettermi la costruzione completa con le seguenti allocazioni : 700 g per la cocca, 350 g per il ponte, 1500 g per l'armo, 1000 g per i meccanismi / rc, 200 g margine.



Scelta della scala :

Come avete già notato la scala usata é quella di 1 : 15.

Questa scelta é stata dettata da più fattori :

- avere un dislocamento tale che permetta di costruire una cocca capace di sostenere tutti i pesi singoli delle varie parti della barca, pur mantenendo un allineamento della linea di galleggiamento.
- ottenere delle dimensioni che permettano una manipolazione e trasporto da parte di una sola persona .

Nella tabella qui a fianco si possono comparare varie scale.

In questo disegno appaiono le varie dimensioni delle vele, da notare che la SV totale é volutamente inferiore del ~3.5% rispetto a quella nominale di 1.73 m², la randa e top sail sono state ridotte :



Non é del tutto escluso di avere una chiglia modificata con una "protesi" per abbassare il peso della zavorra, ma questo si vedrà man mano che la costruzione proseguirà. (vedi qui - l' esperienza di chi mi ha preceduto mi consiglia di allargare la superficie del timone per una maggiore manovrabilità - qualche esempio di "protesi" si possono vedere su questo sito : <http://www.igminisail.de/themen-10a.htm> sotto bld-07.htm

VINTAGE e TUIGA

La COSTRUZIONE

Ho incominciato a preparare il piano di posa assicurandomi della sua planarità.



Dopo aver stampato i disegni delle ordinate li ho incollati su del compensato da 5mm :

Posizionamento di tutte le ordinate sul piano.



Incomincia la parte più simpatica della costruzione, almeno per me. Qui vedo nascere poco a poco lo scafo così come l'avevo disegnato. Questa costruzione quasi a voler che non I listelli usati sono in samba da 7 x 3mm e la colla é la UHU Hart.



Lo scafo é finito e staccato dal piano per tagliare qualche ordinata ' non essenziale al sostegno della forma ' ed avere un accesso migliore per penellare uno strato abbondante di resina epoxy.

Avevo dimenticato di dire che lo scafo servira come manichino sia per fare uno stampo femmina o per depositare i tessuti impregnati direttamente, quest'ultima sarà forse la soluzione più probabile.

Lo scafo, inrobustito e impermeabilizzato dalla resina, si puo' rimettere sul piano ed eseguire le operazioni di scartavetratura esercitando una pressione senza rischi e per trattamento



sucessivo col primer epoxy. I supporti per il piano di posa sono stati tagliati e da



questo momento si puo' continuare la rifinitura usando, senza problemi, degli abrasivi all'acqua.

Così la parte più facile é fatta. Il resto nella prossima puntata

Claudio Diolaiti