



A.M.O.N Associazione MOdellismo Navigante

www.nonsolovele.com

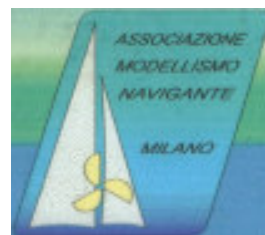
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

VELA CON NOI

... e non solo.

VELA con NOI Notiziario di A.M.O.N - Milano
NUMERO 2 , ANNO 1 - Mese di Giugno, Anno 2007
STAMPATO IN PROPRIO

www.nonsolovele.com



EDITORIALE

Cari amici , noi di AMON abbiamo iniziato questo progetto con grande entusiasmo, cercando di colmare un vuoto che esiste in Italia riguardo alle riviste di modellismo navale. In realtà questa news letter non ha la presunzione di essere una rivista, ma vuole solo essere un filo che lega noi appassionati di vela radiocomandata, intesa come hobby e moderato agonismo. Il nostro hobby non è popolarissimo, però navigando su internet ci si rende facilmente conto che è diffuso realmente su tutto il pianeta. Non più tardi di un mese fa ci hanno scritto degli amici argentini, che hanno vicino a Rosario un club simile al nostro. L'invito che faccio a tutti i nostri lettori è di aiutarci a far vivere questa newsletter inviandoci le loro esperienze e riflessioni. Scriveteci, cari amici, su tutto quello che può avere attinenza con il nostro hobby, e noi saremo lieti di diffonderlo tra tutte le nostre conoscenze.

Paolo Saccenti - Presidente A.M.O.N.

Cari lettori , AMON eccoci al secondo numero . 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).

Dario Aliprandi - Webmaster di A.M.O.N.

La **FOTO COPERTINA** di questo numero è una foto veramente curiosa; notate nulla ? Direte che ci fa una pozzanghera con una piccola barca a vela in mezzo alla strada ?

Ebbene niente di più sensazionale potrà apparire ai vostri occhi. Se volete la risposta andate su www.nonsolovele.com e dal MENU selezionate "News varie" poi "Qui e là" e poi scaricate il documento con il logo dell' imagine qui a destra riportata e buona visione dell' incredibile.



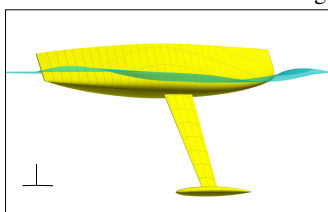
Notizie dalla Presidenza : K4 ICAD, finalmente ho visto come va.



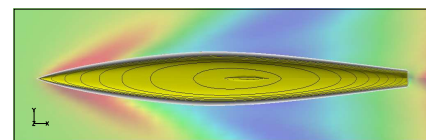
I nostri frequentatori sanno che io e Dario Aliprandi abbiamo armato due nuovi modelli classe IOM da qualche mese. A dire il vero sono stato io a consigliare a Dario questo modello, dopo essermene innamorato a prima vista durante una regata promozionale in Toscana. Mi ricordo ancora la prima impressione quando, non avendolo notato tra barche a terra, ho visto la sua poppa filante davanti alla mia barca dopo aver sbagliato una partenza. Il primo pensiero è che si trattasse di una realizzazione artigianale fuori stazza, visto che la regata raggruppava molte classi ed anche barche in scatola di montaggio. Questa impressione si è però dissolta presto, vista la fatica che ho fatto a sorpassarlo. Nelle altre regate gli sono stato sempre davanti, ma con la coda dell'occhio ho notato che era una barca tutt'altro che raffazzonata. Alla fine della giornata sono andato a vederlo da vicino ed ho conosciuto Riccardo Arnone, skipper e costruttore. Riccardo mi ha spiegato da dove arriva il progetto, e sono rimasto stupito dall'approccio scientifico con cui è stato progettato questo scafo. L'aspetto più incredibile è che si tratta di un IOM a tutti gli effetti e perfettamente in stazza! Ma come avranno fatto a farlo così stretto? Guardandolo bene si capisce subito, è la prima barca che vedo con lo scafo a sezione quasi rettangolare, nella sezione maestra, assomiglia ad un tanker, o meglio ai coppa America di quest'anno, non ti offendere Andrea, (il progettista), ma la sezione prismatica mi ha fatto venire in mente le navi prima delle barche da regata. Effettivamente per poter rispettare i sessanta millimetri di immersione di stazza con una larghezza così esigua bisogna guadagnare in volume immerso facendo le murate quasi verticali. E' questa caratteristica che rende il K4 assolutamente originale, di barche con carena tonda, più o meno larghe, ne abbiamo viste a dozzine. A parte il TS2, che effettivamente era una



barca rivoluzionaria, per trovare una barca "fuori dal coro" occorre tornare al FeFe 2 degli anni ottanta, che aveva la carena tipo Star, cioè tonda nella parte inferiore, per poi salire fino alla falchetta con le murate dritte, ma inclinate rispetto alla verticale. Questo portava al caratteristico spigolo dove finiva la parte tonda ed iniziavano le murate rettilinee. Io ho avuto come primo metro questo scafo disegnato da Detrichè, e mi ha dato grandi soddisfazioni, pur essendo un po' lento in bolina dove la resistenza dello spigolo si faceva sentire.

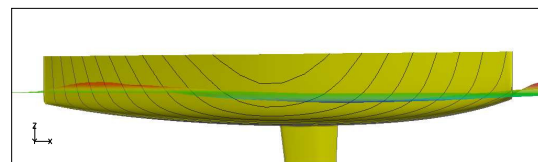


Ma veniamo al nostro spillo, le prime prove nel nostro laghetto di S.Giuliano, dove purtroppo il vento è sempre debole, hanno confermato ciò che dicevano i colleghi che l'avevano provato prima di me. Sebbene in bolina ed in poppa mantenesse un passo simile alle "saponette" che navigano da noi, nelle virate stentava a prendere velocità. Questo comportamento è mitigabile adottando la tecnica che si usa nelle derive tipo 470, cioè di poggiare dopo la virata allascando un po' le vele per poi orzare quando la barca prende velocità. Purtroppo con poco vento si guadagna poco, la cosa migliore è cercare di virare poco, ma non sfruttando gli scarsi si perde molto.



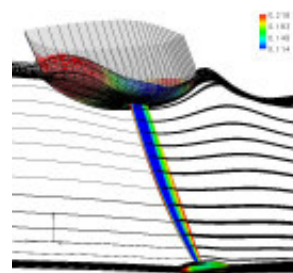
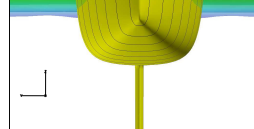
Ho fatto la prima regata a S. Giuliano con il mio Cokatoo, lasciando il K4 all'amico Signorelli di Lugano, sbirciando però ogni tanto come si comportava. Questo comportamento ha attirato le ire di Dario che invece ha corso con il K4, se seguite il nostro sito avrete notato nella cronaca della regata che me ne ha dette di tutti i colori. Signorelli si è comportato bene, in una manche è arrivato anche secondo, ma mi ha confessato che la barca non è facile da portare.

Poi è arrivata la regata ad Endine in cui ci aspettava il ventone. Il ventone non c'è stato, o meglio non c'è stato sempre, ma qualche regata con vento sostenuto l'abbiamo fatta, ed è lì che il K4 mi ha stupito, mi ha stupito soprattutto l'incredibile stabilità. Sul bordo, con uno sbandamento sostenuto, non c'era bisogno del timone, per orzare bastava cazzare a ferro le vele, mentre per poggiare era sufficiente lascare un po'. Negli ingaggi con le altre barche la differenza di velocità era considerevole. Più di una volta ho passato sottovento un'altra barca per poi orzare e stringere al vento quei due o tre gradi che mi consentivano di passare sopravvento. La tattica vincente, ad esempio in partenza, era non tanto di tagliare la linea per primi quanto di trovarsi sopravvento agli altri, con aria "pulita", per poi sfruttare la velocità a l'angolo di bolina in un bordo bello lungo fino alla lay line. Che soddisfazione passare tutti gli altri con mure a dritta senza toccare il timone.



Nel lato di poppa non ho mai notato la tendenza all'ingavonamento, anche se a dire il vero il vento non era così forte da poter creare problemi di questo tipo, ma la barca rispondeva benissimo al timone. Nel lato di lasco il K4 non perdeva rispetto agli altri, più o meno la stessa velocità. Il confronto con l'altra barca gemella di Dario è stato a mio favore, anche se all'inizio mi ha dato la paga tre volte a causa di mie disattenzioni.

Effettivamente le due barche non avevano lo stesso assetto. Dario si è ritrovato alcune volte in equilibrio stabile con la prua al vento, ed uscire da quella situazione è stato difficilissimo. E' vero che questo succede anche con le altre barche, ma probabilmente la stabilità di rotta di questo scafo in questa condizione è un handicap. A me non è successo, e quindi a fine regata abbiamo confrontato i due modelli. L'albero di quella di Dario era effettivamente più inclinato verso poppa del mio. Tutti sanno che questo rende la barca orziera, ma probabilmente nel K4 è meglio evitare di accentuare la tendenza orziera, specialmente quando il vento è sostenuto. Comunque le due barche non erano lontane, lui è finito terzo ad un solo punto da suo fratello.



Alla fine della regata ho constatato con piacere che l'acqua imbarcata era pochissima. La losca del timone, che è tutto sottocoperta, era un punto di probabile infiltrazione, infatti ciò che impedisce all'acqua di passare nell'intercapedine tra asse del timone e losca è solo la squadretta del timone che è appoggiata alla fine della losca. La tenuta non può essere buona e pensavo che sotto forte sbandamento, nel passaggio nel cavo dell'onda, questo punto potesse trovarsi sotto il pelo dell'acqua. Qualche goccia è entrata, ma del tutto trascurabile, ciò significa che non esistono altre vie d'acqua nello scafo, complimenti anche al costruttore.

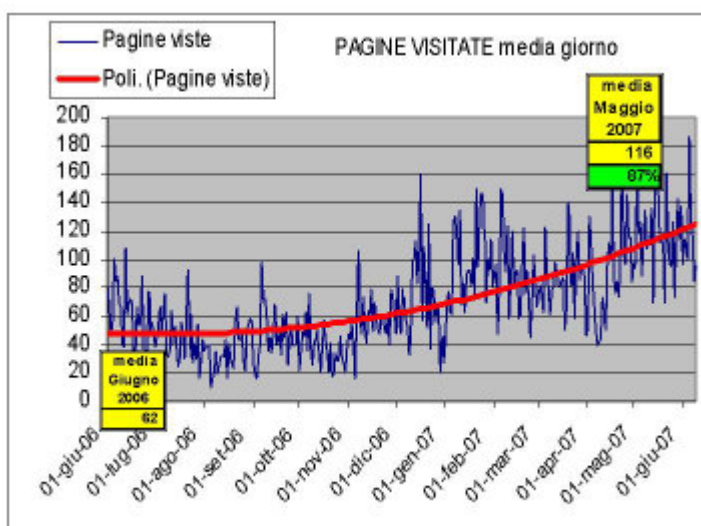
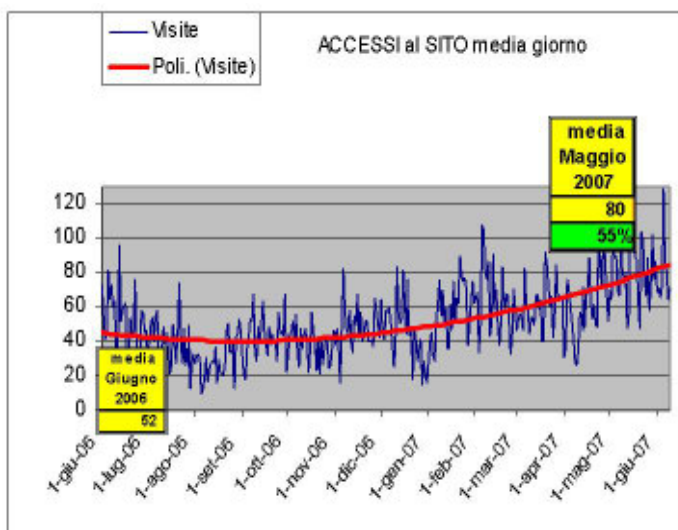
Ultima considerazione, la possibilità di avere a bordo delle batterie mezza torcia, consentite dalla leggerezza dello scafo, mi ha sollevato dalla seccatura di cambiare le pile a metà regata. Alla fine c'era ancora abbastanza energia da fare un'altra regata !



Le statistiche del nostro sito

14 febbraio 2002 nasce il sito ufficiale di AMON ad opera di Paolo Ratti con la collaborazione web di Stefano Tresoldi. Quasi 5 anni di raccolta di documentazione, pubblicazione di tecniche, storie, classifiche e foto. Composte con tanta capacità da Paolo., al quale tutti noi di AMON siamo grati e riconoscenti.

1 gennaio 2007 il cambio di staffetta e Paolo lascia il web a Dario. Partito da zero cerca velocemente di recuperare. Oggi il nostro sito riceve mediamente **80 visite al giorno con 116 pagine visitate**. Siamo



cresciuti da gennaio e speriamo che i nostri visitatori continueranno a visitarci. **Grazie a TUTTI VOI**
Cliccate ancora e sempre su www.nonsolovele.com



Al parco LEONARDO di ROMA-FIUMICINO
GIUGNO, LUGLIO ED AGOSTO 2007

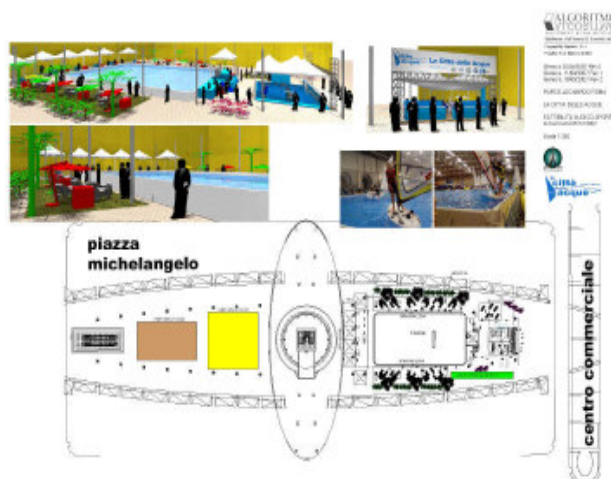
Evento ludico sportivo patrocinato dalle Federazioni Sportive Nazionali

Sono invitati tutti coloro che possiedono un modello di barca a vela o a motore, di qualsiasi tipo e dimensione, per partecipare alla più bella festa dell'anno della vela RC

La disponibilità delle strutture è dalle 17,00 alle 22,00 anche di sabato e/o domenica.

Tutti gli interessati potranno mostrare i propri modelli e partecipare **gratuitamente** a regate in piscina ventilata da m. 30 x 15 con diversi trofei in palio.

INFORMAZIONI su www.italysail.it/cittacqua.htm





Intervista a Puthod

L'intervista di Febbraio 2006 è pubblicata per gentile concessione di Carmine Ceresa della "www.italysail.it". Potete trovare questo documento e tanti altri bellissimi articoli su www.italysail.it

Caro Pier, ti ringrazio della disponibilità dimostrata condividendo le finalità di questa intervista. Come hai intuito dalle pagine del sito, la mission della Italysail si rivolge essenzialmente ai neofiti del nostro sport, ai piccoli skippers e ai non convinti e ciò per ampliare gratuitamente la possibilità di far provare ad altri le sane e forti emozioni che noi già viviamo da tempo. Appunto con questi lettori, attraverso il nostro dialogo, proviamo a fare un po' di strada insieme.

Pier, oltre ai numerosi successi precedenti, cosa è significato per te vincere il campionato italiano Modelvela, classe 1 metro, degli ultimi 4 anni consecutivi?
Vincere quattro campionati italiani, tre graduatorie nazionali di cui due vincendo tutte le prove Modelvela, non posso negare che sia un gran risultato. Certo da solo sarebbe stato più difficile ma, in effetti, dopo tante ore di allenamento e un costante lavoro di messa a punto di vele e attrezzatura, il successo è stato raggiunto grazie anche all'aiuto di amici come Borin, Savelli, Rudoni che mi hanno aiutato nei vari test. Posso dire che la preparazione per le competizioni si conclude sempre con una serie di confronti in acqua, un lavoro di équipe. Anche se poi gli stessi amici diventano avversari da battere in gara.



Accettiamo questo primo prezioso consiglio ma facciamo qualche passo indietro: quando è successo il tuo primo incontro con il modellismo e cosa te lo ha fatto diventare una passione?

Fin da piccolo ho sempre avuto questa passione, il mio gioco preferito da bambino era il Meccano, poi i trenini elettrici ma, appena raggiunta l'età giusta, ho incominciato con il radiocomando. A 8 anni mio padre, velista anche lui, mi ha iscritto a un corso di vela su Optimist e da lì è incominciata la passione per la vela, quella vera, che tutt'ora continua. Ho ottenuto tanti successi e l'ultimo proprio quest'anno vincendo il campionato europeo classe Fun a Hieres; un campo di regata durissimo. Ma torniamo indietro: avevo 14 anni quando con mio padre andai a trovare un amico che aveva un negozio di modellismo. Caso volle che gli erano appena arrivati dall'Inghilterra i disegni di progetto di alcune barche radiocomandate di "classe M". L'ispirazione e la decisione furono un tutt'uno: perché non provare a costruirne una? Comprammo i disegni e tutto quello che serviva per costruire la barca. Giorno dopo giorno la Califfa, così si chiamò, incominciava a prendere forma e io ero sempre più impaziente, la vedevo già navigare, la sognavo prima di addormentarmi. Finalmente dopo mesi era arrivato il momento tanto atteso.....il varo. Andammo all'idroscalo, il lago era perfetto, il vento non mancava, ricordo perfettamente le emozioni di quel momento come se fosse ieri. Pronti via... che bello... funzionava tutto, il winch tirava e la Califfa navigava benissimo. Le sensazioni che provai erano bellissime. Erano le stesse che provavo andando in barca, anzi forse erano ancora più belle. Era come se l'avessi sempre fatto e dopo pochi minuti io e la barca eravamo una cosa sola. Tornato a casa, entusiasta, contattai un gruppo di S. Giuliano Milanese. Sapevo che anche loro avevano delle barche di "classe M" e gli chiesi di poter andare a provare insieme. Accettarono e dopo alcune volte aderii al loro gruppo che si chiamava GVRC Milano. Ancora oggi ne faccio parte e lo rappresento nelle competizioni.

Pier, a quanti anni hai partecipato e vinto la prima regata?



Avevo 16 anni quando vinsi la prima regata, sempre con la mia classe M, era un campionato sociale, gli iscritti erano circa 15 ed erano tutti agguerriti, avevamo due barche una io e una mio padre che nel frattempo era diventato presidente del gruppo GVRC. Io regatavo già con barche vere e il mio istinto era spontaneo e chiaro. Trovavo "buoni" prima degli altri, mi accorgevo degli "scarsi" ancora prima di entrarci e questo rendeva facile ogni cosa; partivo meglio e soprattutto navigavo meglio. Nel mio laghetto non avevo più rivali, la voglia di confrontarmi con i "mostri sacri della Modelvela" era tanta, così convinsi il mio gruppo ad invitarli per una regata. Fatto sta che arrivarono da Genova, Torino e Trieste, avevano

barche splendide, disegni aggiornati, alberi più alti e vele maggiorate. I più forti erano Scaglia, Rie, Ciardi, Magnani, persone che hanno fatto poi la storia di Modelvela. Comunque, anche con la mia barchetta meno invelata, meno perfetta, feci una buona figura; si vide chiaramente che ero tecnicamente più forte e che avevo le idee chiare nonostante il mezzo fosse evidentemente inferiore.



Pier, quali sono stati i fatti e gli incontri decisivi che ti hanno insediato d'autorità nell'ambito di questo sport?

Penso che sia cambiato qualcosa dopo un campionato europeo in Portogallo nel 1999. Mi sono presentato con una barca classe IOM (1 metro) italiana e con vele italiane. Non mi conosceva quasi nessuno e, in barba a gente più preparata, ho regatato tutta la settimana alla grande. C'erano 80 timonieri e dopo 5 giorni ero in testa con 25 punti di vantaggio sul mitico Graham Bantock, ormai il titolo era mio. Mancavano solo due prove quando il servo del timone, 20 secondi prima della partenza si ruppe. Ovviamente mi dovetti ritirare e finii in flotta B, la categoria inferiore, dove poi arrivai primo. Ricordo con piacere il volto di Enrico Ragno, caro amico che quando mi vide con la barca in mano riconsegnatami dal gommone di recupero, mi si avvicinò e mi disse con le lacrime al volto "tu sei il nostro campione". La tensione era tanta, vi assicuro che una settimana di regate non finisce mai soprattutto se ti stai giocando un titolo, è durissima. Alla fine arrivai 2° ma durante la premiazione, ormai sul podio, dopo un mio breve discorso con i soliti ringraziamenti, fu chiamato il 1° classificato, Graham Bantock il quale, prima di salire sul podio mi si avvicinò, mi fece i complimenti e mi spinse a salire con lui sul primo gradino. Indimenticabile.



A questo proposito Pier, quali sono i particolari più importanti nel settaggio della barca e del "timoniere" prima di una gara?

Per prima cosa bisogna dedicare molta attenzione quando si arma la barca sul campo di regata. Normalmente lo si fa in fretta a causa degli amici che ti fanno mille domande e poi la voglia di scendere a provare è tanta che alla fine tralasci dei particolari importanti. Quindi il consiglio che vi do è quello di isolarvi con il vostro modello e dedicargli più attenzione possibile. Incominciate dallo scafo, sempre pulito, magari passategli un po di cera; deriva e timone lisci come il sederino di un neonato. Per la finitura di queste appendici è bene usare la cartavetro 1200 ad acqua. Poi montate l'armo, abituatevi a prendere una misura da prua alla testa anteriore dell'albero e annotatela su un foglietto che terrete in cassetta. Ricordatevi che l'albero indietro vi fa fare più prua ma vi fa scattare meno la barca quindi attenzione a non esagerare. Dopo aver centrato l'albero a destra e a sinistra con le sartie, passate alla regolazione delle vele: cazzate tutto e assicuratevi che il boma randa sia al massimo ad 1 cm dal punto di scotta, quindi regolate la balumina e la profondità con lo spingi albero; poi passate al fiocco, mi raccomando non esagerate nel chiuderlo troppo, prendendo la barca per la deriva e guardandola da poppa con le vele gonfie il fiocco non deve entrare nella randa ovvero deve seguire la forma della randa e non deve scaricarsi dentro. A questo punto scendete in acqua e provate il più possibile magari con qualcuno che pensate sia veloce.

Gli amici in questo sport sono rimasti quelli delle prime esperienze o, nonostante la necessaria, sana competizione delle gare, ne hai trovati altri?

In questi 25 anni di attività ho conosciuto tante persone tra cui alcuni rimarranno sempre nel mio cuore e ne serbo ricordi incancellabili. Con altri ho avuto qualche diverbio durante le regate poi, come bravi amici e secondo lo stile dei veri skypers, tutto è tornato come sempre alla normalità.



Telegraficamente Pier, quanto tempo dedichi a questa passione?

Tanto forse troppo, appena ho un minuto libero vado nel mio stanzino e guardo la mia barchetta, la lucido, la coccolo come se fosse un amante, e appena posso vado ad allenarmi.

Quali sono le qualità principali per diventare campione?

Prima cosa la calma e la tranquillità, poi una buona preparazione di tattica di regata e magari conoscere bene qualche regola per gestire meglio gli avversari; ne bastano poche....

Infine, Pier, raccontaci di qualche sogno che serbi nel cassetto e dei tuoi prossimi obiettivi.

Mi sto preparando per la Phocea cup a Marsiglia dove troverò anche il campione del mondo Smith, oltre a timonieri inglesi di grosso calibro, croati, e ovviamente

francesi. Spero tanto di fare bene e ce la metterò tutta, anche se per me la più grossa soddisfazione sarà quella di battere il grande maestro.....Graham Bantock.....

Grazie Pier e che i tuoi sogni diventino presto realtà, perchè noi... saremo lì con te.

9 febbraio 2006

L'intervista è stata condotta da **Italysail**, che ringraziamo, come ringraziamo **Puthod**.



Come Disegnare un Modello

di Claudio Diolaiti

Il Modellismo Navale radiocomandato per barche da competizione ha subito negli ultimi anni degli sviluppi tecnologici abbastanza sofisticati.

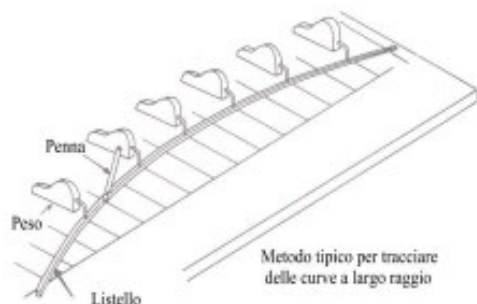
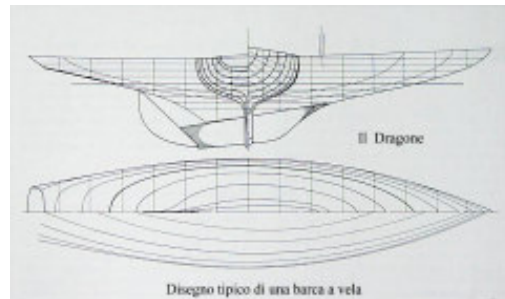
Questo é essenzialmente dovuto all'impiego di materiali moderni che, sotto il nome generico di "compositi", che vanno dalle resine polyester o epoxydriche ai tessuti in vetro, carbone e kevlar.

Di pari passo con lo sviluppo tecnologico, il fattore economico ha subito degli sbalzi notevoli, anche perché sempre più spesso gli amatori di modellismo sono diventati "pigri" e sempre più riluttanti a mettere le "mani in pasta" facendo così il gioco dei commercianti che non esitano, furbescamente, ad alzare i prezzi più del dovuto.

Per i conoscitori, un Classe M come il Margo, costa intorno ai 4300 Euro in Francia mentre uno Starcker-3, pur avendo vinto i recenti Campionati del Mondo, costa meno di 2000 Euro in Olanda, e parallelamente, un Classe IOM puo' variare da 1500 a 2500 Euro.

Sotto queste condizioni, il Modellismo Navale Radiocomandato, é diventato un hobby per pochi fortunati che possono permettersi di investire le somme citate.

C'è, comunque, un grosso pericolo, che é quello dove la gente avrà tendenza a cercare altri passatempi meno onerosi e più abordabili.



Certo, per questa passione, si puo' rinunciare ad altre cose, ma attenzione !!! sui campi di regata ci sono sempre meno concorrenti ed i Saloni specializzati, secondo certi articoli recenti e forums dedicati, sembrano essere sempre più vuoti.

Cosa si puo' fare per permettere ad un più gran numero di appassionati, l'approccio a questa eccellente attività ?

- **Comprare un Modello d'occasione.**
- **Fare lo stampo di un modello disponibile per essere riprodotto diverse volte.**
- **Disegnare e costruire il proprio Modello.**

E' proprio della terza soluzione che nelle prossime pagine tentero' di descrivere il metodo che uso per disegnare una "barca".

Non faccio uso di programmi informatici dedicati per la semplice ragione che sono costosi

Uso solo un foglio di carta bianco e qualche utensile da disegno per tracciare le linee e le curve del soggetto che mi propongo di sviluppare.

Il Disegno di una barca

Disegnare una barca a vela non é molto complicato, molto dipende dalla fantasia e dal talento del Disegnatore. Le cose si complicano quando si inizia a fare delle ricerche per ottenere lo scafo "ideale" che farà vincere tutte le Regate

gli Strumenti del Disegnatore



Interessante .. vero ! L' articolo di Claudio è veramente completo e lungo. Impareremo a definire **le Specifiche Tecniche, Il Dislocamento, Il Coefficiente Prismatico Rapporti dimensionali della Sezione Maestra, La Curva delle Aree**. Scarica tutto il documento su www.nonsolovele.com e dal MENU clicac su "Tecniche" , troverai l' articolo di Claudio nella sua sezione intitolato "Disegnare un modello di barca radiocomandata".

BUON DISEGNO da AMON e Claudio Diolaiti



Intervista ad “HRINO” ovvero Antonio Accarino

Con questo numero inizia una serie di interviste ai nostri soci ed amici, dai più esperti ai meno esperti, per capire attraverso le loro parole cosa vuol dire fare della vela radiocomandata.

Ho voluto iniziare con un caro amico che ha saputo accompagnarmi, senza togliere a tutti i soci Amon che in modo altrettanto attivo mi hanno aiutato, nei rudimenti della vela radiocomandata e nel capirne alcuni segreti.

Ciao Antonio, vorrei iniziare un ciclo di interviste ai radiovelisti dei nostri laghetti lombardi proprio da te, conoscendoti bene come ottimo velista e ottimo costruttore . Come hai iniziato ?

La passione per il modellismo viene da molto lontano, poi sono passato dai vari settori del modellismo e alla fine sono approdato alla vela radiocomandata.

Tutto iniziò circa otto anni fa, un giorno di pasquetta all'idroscalo ci fu una brezza incredibile, costante e per tutto il giorno, lì ho sentito una molla che mi è scattata dentro, e tutto iniziò.....

Stai entrando nel cosmo dei grandi; da 22esimo a 12mo nelle gare di campionato Modelvela. Come ci si sente e come ci sei riuscito ?

La soddisfazione è grande per un modellista costruire e ottenere risultati e miglioramenti.

I risultati che ho ottenuto sono maturati attraverso studi, ricerche e osservazioni, abbinate alla buona manualità acquisita negli anni e sfruttando i buoni consigli degli amici.

Quanto tempo impieghi a realizzare un nuovo scafo completo ? Qualche segreto ?

Per ora costruisco scafi per passione e nel tempo libero, normalmente per realizzare uno scafo impiego un mese circa... Segreti ??.. olio di gomito...

Quali suggerimenti daresti ad un neofita che vuole iniziare con le “barchette” ?

Sicuramente farsi una cultura del magnifico mondo della “vela” e partire con il presupposto di avere tanta pazienza... farsi le idee chiare sul tipo di percorso da intraprendere; se quello del gioco oppure quello della competizione... Per non perdere tempo.

Quanto conta lo scafo e le vele nella vittoria ?

Nella vela, a mio parere, c'è una sorta di equilibrio: Lo scafo deve essere perfetto così come le vele e le loro regolazioni, lo skipper deve sbagliare il meno possibile... Quando mancherà l'equilibrio, mancherà il risultato...

Cosa farai nel futuro : più velista o più costruttore ? o un misto dei due ?

Per adesso le soddisfazioni sono da entrambe le parti... Penso e spero di continuare su questa strada...

Ricordo che Antonio ha un suo sito (in costruzione) www.hrinovelarc.it



Come costruire un Modello

Mi chiamo Daniele Mancuso e sono un modellista da oltre venti anni. Ho scoperto le barche a vela da circa tre/quattro anni e tutto quello che ho imparato lo devo al gruppo di San Giuliano. Spinto dall'amico Paolo Ratti ho deciso di spiegare a chi si avvicina al nostro hobby come nascono i modelli da me costruiti. Pertanto mi scuso in partenza se le spiegazioni non risulteranno comprensibili a tutti.

Prima di iniziare una costruzione bisogna avere il disegno delle ordinate dello scafo che si vuole realizzare mentre la coperta può essere costruita come meglio piace, rispettando sempre le misure degli attacchi del fiocco, delle scotte e dell'albero per rispettare la centratura del modello.

Si procede quindi incollando le ordinate su un'asse e, "listellando" con listelli di taglio si crea lo scafo che

servirà da maschio per realizzare lo stampo in vetroresina. Allo stesso modo ho creato lo stampo maschio della coperta utilizzando un'asse dove ho fresato l'abbassamento che ospita il pozzetto dell'albero e con del compensato ho alzato la parte anteriore.

Dopo abbondante ingrassatura dello stampo maschio, lo si ricopre con uno spesso strato di tessuto di vetro impregnato con resina epossidica (vetroresina epoxi e non poliuretanic). Ad avvenuto essiccamento della resina, si estrae lo stampo maschio. L'ingrassatura sopra citata è necessaria ad evitare che la vetroresina s'incolli irrimediabilmente al legno del maschio.

Lo stampo femmina così ottenuto lo ho liscio e poi verniciato.

Ora con gli stampi femmina si

comincia la costruzione vera e propria della barca. Quindi ho ingrassato abbondantemente lo



stampo e ho inserito due strati leggeri di tessuto di



vetro impregnando con la solita resina epossidica. Sullo stampo femmina della coperta, insieme ai due strati di tessuto, ho posizionato il pozzetto per l'albero che avevo precedentemente preparato (fig.3), così formando

con l'essiccamento della resina un corpo unico.

L'estrazione dello scafo e della coperta dai rispettivi stampi, è un'operazione particolarmente delicata e difficoltosa. Il prossimo passaggio è quello di rifilare scafo e coperta a filo con lo stampo. Poi ho incollato sul bordo di entrambi i pezzi un listello di balsa da 4x4. Nello scafo traccio la linea longitudinale di mezzeria ed inserisco la tasca per la deriva e il tubetto per il timone centrandoli molto accuratamente. Quando sono sicuro del centraggio provvedo alla resinatura. A questo punto

incollo la coperta sullo scafo con colla epossidica bicomponente.

Il risultato lo si vede in figura 4. Sulla coperta si nota la capottina che ho incollato



precisamente perché, credo sia

chiaro, non può essere fatta direttamente con lo stampo (fig.5). Siamo alla stuccatura di eventuali imperfezioni che viene eseguita con stucco metallico (da carrozziere). Poi vernicio con un fondo di stucco a spruzzo e, dopo una accurata carteggiatura con carta finissima e acqua, passo alla verniciatura.

Per il bulbo zavorra, ho fuso il piombo in uno stampo che ho preparato in

gesso.

Ottengo le due metà del bulbo che incollo, carteggio e stucco come



mostra la figura 6

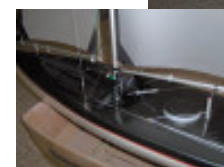
Deriva e timone (fig.7) sono fatti

in balsa e rivestiti con uno strato di tessuto in carbonio (due strati sulla deriva per

aumentarne la rigidità)

La figura 8 mostra il risultato finito mentre la figura 9 mostra il particolare del pozzetto con capottina sulla coperta di uno scafo simile da me costruito precedentemente..

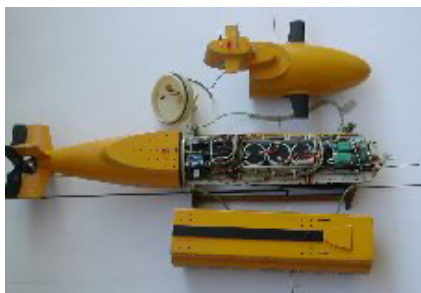
GRAZIE DANIELE



I Modelli di Somemrgibili

I sommergibili sono arrivati da poco nel panorama modellistico navale radio comandato. In realtà esistono dei modelli anche datati, ma le prime scatole di montaggio destinate al pubblico sono comparse solo una quindicina di anni fa.

I sommergibili suscitano sempre una grande curiosità nel pubblico, mi capita spesso che nelle manifestazioni i visitatori mi chiedano se il modello si immerga veramente, tutti pensano infatti ad un modello statico. Ma come fa un



sommergibile ad immergersi? Che differenza c'è tra un sommergibile vero ed un modello? Cerco di spiegarlo senza tediarvi troppo.

Il concetto base è la spinta idrostatica, ovvero più semplicemente il principio di Archimede. Tutti lo abbiamo almeno sentito dire fin dalle elementari: un corpo immerso riceve una spinta dal basso verso l'alto pari al peso dell'acqua spostata. Facile no? In realtà non è proprio così facile, provate a rispondere a questa semplice domanda:

C'è un bicchiere pieno d'acqua fino all'orlo, in cui galleggia un cubetto di ghiaccio. Cosa succede quando il ghiaccio si scioglie? Il livello dell'acqua si alza, trascinando dal bicchiere, oppure si abbassa oppure resta dove è? Pensateci, la soluzione la troverete alla fine dell'articolo.

Torniamo ai sommergibili, quando il battello è in superficie una parte dello scafo è immerso mentre una parte fuoriesce. Per spiegare bene cosa significa il peso dell'acqua spostata



immaginiamo che l'acqua in cui è immerso il battello geli istantaneamente, ed estraiamo il battello. Se versiamo dell'acqua nel vuoto lasciato dal battello, e misuriamo il volume dell'acqua versata in metri cubi, avremo il peso del sommergibile in tonnellate. Questo significa che il peso dell'acqua spostata eguaglia il peso del battello e quindi il battello galleggiando è in equilibrio.

Il sommergibile ha una parte dello scafo che è allagabile, e quando il battello è in superficie è riempita d'aria. Pensate ad una bottiglia immersa nell'acqua con il collo verso il basso. L'acqua non entra perché la pressione dell'aria glielo impedisce. Se però facessimo un foro nel fondo della bottiglia l'aria esce e l'acqua invade la bottiglia.

Questo accade quando nel sommergibile si aprono gli sfoghi d'aria, cioè si fa uscire l'aria dai compartimenti allagabili. A questo punto il volume dello scafo stagno diminuisce e quindi diminuisce anche il volume dell'acqua spostata. Il peso del sommergibile non è però cambiato e se il volume dell'acqua spostata, e quindi il suo peso, è minore del peso del sommergibile, il battello affonda fino a toccare il fondo. Se immette di nuovo dell'aria dentro le casse allagabili il battello risale. Dosando l'aria c'è un punto di equilibrio in cui il volume dell'acqua spostata



eguaglia il peso del battello immerso, e il battello si ferma, a mezz'acqua. Per risalire oppure scendere è sufficiente pompare aria nelle casse allagabili oppure far entrare dell'acqua. Il battello si può quindi fermare a qualsiasi quota ripristinando l'equilibrio tra volume spostato e peso. Questa condizione non dipende in prima approssimazione dalla profondità, perché la spinta idrostatica non dipende dalla profondità ma solo dal volume di acqua spostato. Dico in prima approssimazione perché anche a medie profondità la pressione dell'acqua è tale da "strizzare" lo scafo facendolo diminuire di volume. Quindi più lo scafo scende più è necessario pompare aria nelle casse allagabili, per compensare la diminuzione di volume dello scafo stagno dovuta all'elasticità dell'acciaio con cui è costruito.

L'aria da pompare nelle casse allagabili da dove viene? Da bombole di aria compressa che sono ricaricate ogni volta che il sommergibile emerge. Chiaramente c'è una riserva, il sommergibile Toti, che potete vedere nel museo della scienza e tecnologia di Milano, aveva riserva di aria compressa per poter risalire tre volte senza ricarica.

Ma allora a cosa servono i timoni di profondità? Il paragone più illuminante è il dirigibile, che è un sottomarino che si muove nell'aria. I timoni servono a variare di poco la quota, ovvero la profondità nel caso del sommergibile, quando il battello è in equilibrio, cioè quando la spinta idrostatica eguaglia il peso. Occorre ricordare che i timoni funzionano solo se il battello si muove e quindi se non c'è moto se si vuole variare la quota il solo sistema è variare l'assetto.

Alla prossima puntata i sistemi di immersione dei modelli.

Ah, dimenticavo la soluzione del quesito. Il livello non varia. La spiegazione è semplice, quando l'acqua gela il suo volume aumenta, e quindi quando ridiventa liquida va esattamente ad occupare lo spazio che occupava la parte immersa del cubetto. Avevate indovinato?



TUIGA - 2a parte

Trovi queste pagine anche su www.nonsolovele.com



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 più moderni come il Columbia o Endeavour, etc. si prestano bene a questo tipo di modellismo.

Prosegue quindi la storia del TUIGA di Diolaiti. Se vi siete persi la prima la potete trovare sul nostro sito www.nonsolovele.com, come tutto il progetto TUIGA nelle sue fasi .. sezione Modelli Vintage

TUIGA 15mJI

del 1909

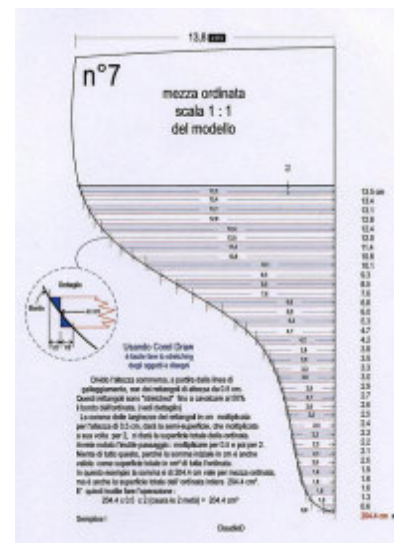
di Claudio Diolaiti

LO SCAFO

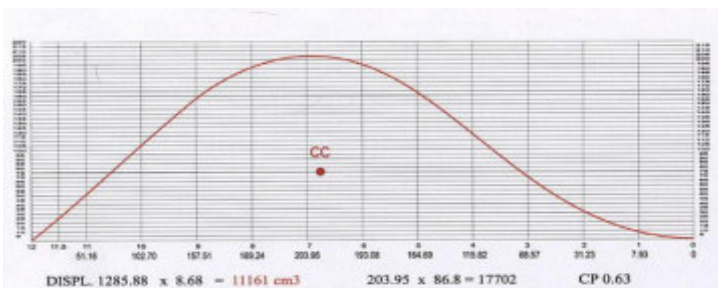
Dopo aver sondato le varie difficoltà di costruzione per le "piccole" cose, faccio un ritorno su cio' che avevo lasciato da parte. Ecco come calcolo la superficie delle ordinate. C'è da dire che non mi sono mai adattato ai soft specifici per i quali faccio fatica visualizzare intuitivamente le reti composte da 'nurbs' e quindi di apprezzare l'armonia di una curva. Mi accontento degli 'splines'. Per me é molto più "parlante" la curvatura data da una stecca flessibile tenuta dai dei piombi, come ai vecchi tempi.

Oggi ci sono i soft '2 D' come il modulo base di Corel Draw, che mi danno piena soddisfazione, per cui non sono attratto dai Rino's, MaxSurf, etc. - sono quasi certo che sono più veloce col mio sistema nel definire una cocca, senza contare il piacere di vederla nascere poco a poco e di fare il 'lisciaggio' delle ordinate.

Comunque ecco un disegno che spero sia facile da capire, esso é un compromesso pratico, una scorciatoia tra la regola Trapezoidale e la regola di Simpson (foto qui a destra).



Con il metodo descritto, ho calcolato la superficie di tutte le sezioni immerse e ne ho tratto la famosa CURVA DELLE AREE. Ho localizzato il CC con il metodo del cartoncino in equilibrio sulla riga. Da questa curva ho potuto dedurre il dislocamento di poco più di 11 kg ma anche la stazza del Tuiga vero che sarebbe intorno alle 38 tonnellate. Un dato riportato da nessuna parte !

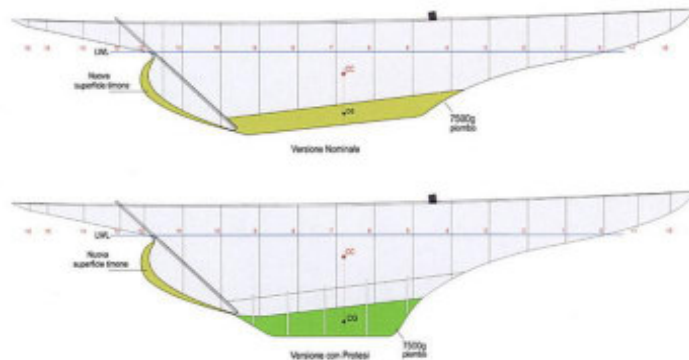




PROTESI o NON PROTESI

Avendo stimato che il "ballast" dovrebbe aggirarsi intorno ai 7.5kg, mi rimane da decidere se integrare il piombo all'interno dello scafo, oppure aggiungere un ballast esterno come se fosse una protesi.

Un disegno per spiegare lo potete trovare qui sotto. Mi propongo di seguire questo metodo di laminazione, da rifare due volte ovviamente riposizionando la forma e sfruttando la leggera gravità del tessuto impregnato. (niente contrappesi tirerebbero troppo e farebbero perdere aderenza nella parte concava.)



TUIGA - 2a parte

Una volta ricoperta la superficie della forma con l'adesivo da imballaggi, fissero' dei chiodini lungo la linea di mezzaria in modo tale da lasciare un'impronta nel tessuto laminato. L'adesione è evitata con l'uso della cera o vaselina.

Il laminato sarà rettificato seguendo la linea lasciata dalle impronte. Questo metodo lo uso anche nel caso di stampi femmina per localizzare la posizione della deriva e del timone.

Più facile di così non saprei fare.
Any better



suggestions ?

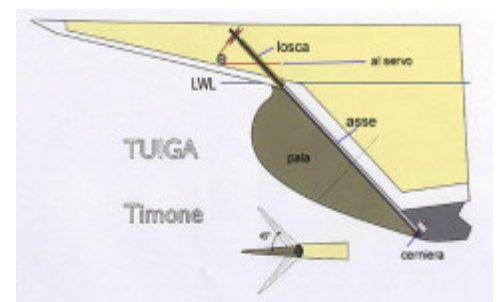
Credo sempre più che usero' lo scotch adesivo, che mi ha già dato soddisfazione. (vedi foto precedente)

Faro' due metà indipendenti, rettificate lungo la mezzaria, polimerizzero' una banda da due cm lungo la stessa mezzaria, (vedi disegno) dopo di che riposizionero' incollando all'epoxy le due metà.

La foto del bulbo insieme alle lamelle di piombo per 500g, le quali permetteranno un loro posizionamento all'interno dello scafo onde equilibrarlo.



9



Installazione canaletta per alloggiamento asse timone.

Fine montaggio canaletta per asse timone (1/2 tubo carbone da 8mm) e ultima mano di primer prima di dare l'ultima lisciata e andare dal carrozziere per la rifinita finale.

Incollaggio del "falsoponte" in compensato da 3mm svuotato della parte interna per renderlo più flessibile - tutto quello che fa peso è buono per comprimere il compensato contro la cocca.



Alla prossima puntata.



A.M.O.N. Associazione **MO**dellismo Navigante.

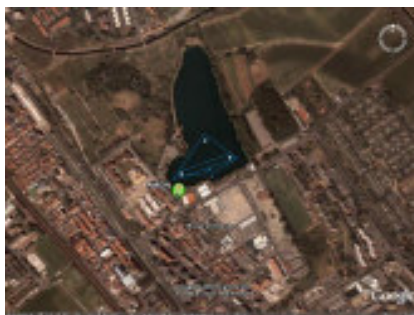
A.M.O.N. sta per Associazione **MO**dellismo Navigante.

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 più frequenti"; forse troverai le prime risposte alle tue domande.

GAREGGIA con NOI



A sinistra la vela della classe IOM : CRUX

A destra la vela della classe CR914 : RED

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