



A.MO.N Associazione MOdellismo Navigante

www.nonsolovele.com

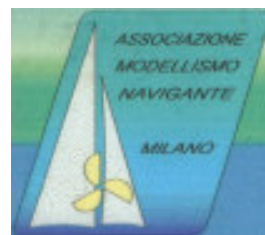
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

VELA con NOI

... e non solo.

VELA con NOI Notiziario di A.MO.N - Milano
NUMERO 4, ANNO 1 - Mese di Gennaio, Anno 2008
STAMPATO IN PROPRIO

www.nonsolovele.com



EDITORIALE di Dario Aliprandi

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



QUESTO PICCOLO (micro) COMPONENTE SARA' UN COMPONENTE IMPORTANTISSIMO PER LA PROSSIMA PUBBLICAZIONE di VELAconNOI.

NON MANCARE di LEGGERCI e SCOPRIRAI PERCHE' .

Continua l' articolo di Paolo Saccenti sui Sommergibili

I modelli di sommergibili parte III a



Seguitiamo a parlare di sommergibili! Nelle due prime parti ho cercato di spiegare le ragioni fisiche per cui una nave sta a galla oppure affonda e come fa un sommergibile ad immergersi grazie alla sola velocità ed ai timoni di profondità. Vediamo adesso di spiegare come si fa a realizzare l'immersione statica di un modello, cioè come si realizza l'immersione senza sfruttare la velocità ed i timoni.

Ho già spiegato nelle altre puntate della nostra newsletter come fa ad immergersi un sommergibile vero, lo stesso meccanismo si può realizzare anche su di un modello, ma esiste un sistema più semplice che molti modellisti adottano.

L'immersione avviene quando non esiste più equilibrio tra la spinta idrostatica (cioè l'acqua spostata) ed il peso del battello, in particolare quando il peso è maggiore della spinta idrostatica. Dalla condizione di equilibrio in superficie, esistono quindi due possibilità: o si diminuisce la spinta idrostatica o si aumenta il peso del battello.

Per diminuire la spinta idrostatica occorre che lo scafo sposti meno acqua cioè che diminuisca il volume di carena. Per diminuire il volume di carena bisogna allagare delle zone dello scafo che prima non erano occupate dall'acqua. Questo è quello che accade nei sommergibili veri aprendo gli sfoghi d'aria.

L'altra soluzione è di aumentare il peso (dislocamento) dello scafo, imbarcando acqua nello scafo stagno. Voi direte che è la stessa cosa. In effetti lo è, ma il modo di imbarcare l'acqua di un modello assomiglia più ad un immagazzinamento di zavorra liquida piuttosto che alla rinuncia di una parte di scafo stagno, perché l'acqua è pompata in delle sacche dentro la zona stagna invece che in dei compartimenti rigidi attigui ad essa.

Vediamo nel dettaglio le varie parti dello scafo di un modello :

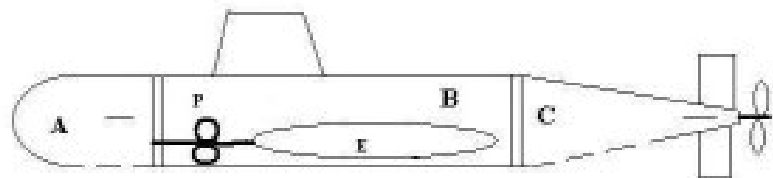
emersione che in immersione. Queste zone non contribuiscono al galleggiamento.

La parte B è invece stagna grazie ai due tappi indicati nel disegno con la doppia riga . Nella parte stagna stanno tutti gli apparati elettronici, le batterie ed i sistemi di propulsione.

La pompa P, di tipo reversibile, aspira acqua dalla zona allagata A e la invia nella sacca deformabile E. La sacca E in superficie è collassata dentro lo scafo e riempiendosi d'acqua mette in leggera pressione l'aria contenuta nella camera B.

La quantità d'acqua così imbarcata fa aumentare il peso dello scafo facendo immergere il battello.

Si viene così creare quella condizione di squilibrio in cui il peso dello scafo è maggiore della spinta idrostatica che non è variata perché non è variato il volume dello scafo stagno. Il battello si immerge e



Le zone A e C sono solitamente allagate, cioè ci sono delle aperture a mare che consentono all'acqua di riempirle completamente sia in

quanto che non si svuota di un poco la sacca piena d'acqua, continua a scendere fino al fondo. L'abilità consiste nello svuotare la sacca

Continua l' articolo di Paolo Saccenti sui Sommergibili

I modelli di sommergibili parte III b

piena d'acqua di quel poco in grado di ripristinare la condizione di equilibrio. Da notare che una volta che lo scafo è tutto immerso la spinta idrostatica non dipende dalla profondità, almeno alle profondità che si possono raggiungere con i nostri modelli. La condizione di equilibrio è quindi raggiungibile a qualsiasi profondità imbarcando la quantità giusta di acqua. Imbarcando ed espellendo la stessa quantità d'acqua il battello sale o scende. Fare l'ascensore con un battello è divertentissimo ! farlo fermare alle varie quote dà una grande soddisfazione.

Una ultima osservazione: cosa succede all'aria contenuta nello scafo stagno? Come già detto si comprime e si espande tutte le volte che si imbarca e si espelle l'acqua dalla sacca, ma l'aria è sempre la stessa. Purtroppo questa aria funziona come una molla, tende cioè a far svuotare la sacca a mare attraverso la pompa quando questa è ferma. La pompa non è fatta per funzionare da valvola di ritegno e



quindi quando non gira può essere attraversata da una certa portata d'acqua, se esiste una differenza di pressione tra l'interno della sacca e la pressione data dalla profondità alla quale si trova il battello. Per avere quindi una condizione di equilibrio stabile alle varie quote è necessario mettere sulla presa a mare della pompa una valvola comandata da un servo che si apra tutte le volte che arriva tensione al motore e che resti chiusa invece quando la pompa non sta funzionando.

Da notare l'importanza del tipo di pompa, che ha il compito di imbarcare acqua ma anche di espellerla. Come detto poc'anzi non è detto che la pressione dell'aria contenuta nello scafo stagno, unitamente all'elasticità delle pareti della sacca siano in grado, da sola, di scaricare l'acqua se il battello è ad esempio a oltre due metri di profondità.

Purtroppo la scelta è limitata alle pompe ad ingranaggi, tipo quelle per il carico della miscela negli aeromodelli, in cui per invertire il flusso basta invertire il senso di rotazione del motore, oppure alle pompe peristaltiche in cui un rotore a due o tre lobi che schiaccia un tubo di gomma a forma di lira. Per fare un esempio è come schiacciare un tubo facendolo scorrere tra due dita per svuotarlo. Quest'ultimo tipo di pompa funziona anche come valvole di ritegno.

La prossima puntata parleremo di sistemi di sicurezza e componenti.



Paolo Saccenti

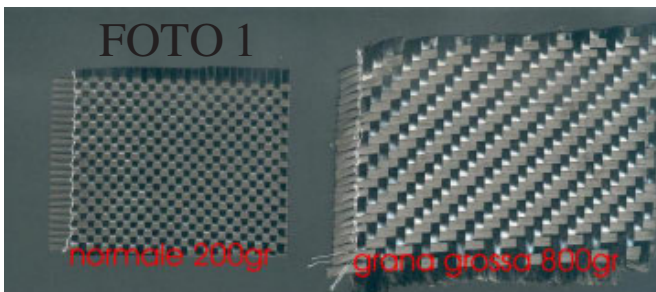
Costruzioni in fibra di carbonio - Seconda Parte

Siamo lieti di ospitare un interessante articolo di **Mario Fortina** sulla costruzione di scafi in **fibra di carbonio**.

Seconda Parte

E veniamo finalmente a questa fibra di carbonio.

Tessuto bidirezionale – trama / ordito vedi foto (FOTO 1)



Grammatura base da 120 a 200 gr/mq, eventuale 600/800 gr/mq per i rinforzi nei punti “critici”

(prua, zona attacco timoni e derive, punti nei quali si prevedono fori passanti, o zone dove si prevede di incollare qualcosa che vada sotto sforzo)

Il primo strato di tessuto a contatto con lo stampo deve essere steso ed impregnato con cura con l’ aiuto del rullino: le bolle d’aria sono in agguato ! Potete aiutarvi con un vecchio Phon, mi raccomando :aria tiepida e a distanza !!!!!per facilitare l’impregnazione del tessuto.

Il concetto ,qui sul manufatto definitivo, è diverso: dobbiamo creare un sandwich ben bilanciato. Mi spiego con un esempio:

1 “pelle” da 120 gr/mq

1 pelle da 120 gr/mq
1 pelle da 600 gr/mq
Eventuali ritagli di 600 sui “critici”
1 pelle da 120 gr/mq
1 pelle da 120 gr/mq

Un simile composito, laminato con una buona resina aeronautica, “cotto” sottovuoto in autoclave è quello che ho usato per realizzare nell’ 1988 la scocca della Sport-Prototipo che vedete (FOTO2).

Questa citazione mi serve per farvi comprendere come, con pochissimo tessuto ben disposto, si possa arrivare ad un manufatto con

un rapporto peso/resistenza dalle caratteristiche strabilianti.

E’ importante ,nelle costruzioni strutturali ,cioè con sollecitazioni meccaniche spinte, la disposizione del senso di direzione delle fibre di carbonio che ,come abbiamo visto sono disposte normalmente a 90°.

Un truccetto domestico per rendere il composito “anisotropo”, cioè è “coprente” ogni direzione: provate a prendere il rettangolo di tessuto

ritagliato e pronto per la stesura, tirate leggermente da due vertici opposti e vedrete le fibre ruotare tra di loro .Raggiunto un incrocio di circa 45° stendetelo ed impregnatelo come spiegato

utilizzandolo come seconda o terza pelle.

Con questo semplice accorgimento avrete certamente un buon risultato torsionale.

Tornando al nostro scafo direi che dobbiamo tenere in considerazione se lo stesso debba essere perfettamente stagno o no (come nel caso di un sommergibile con una camera interna già stagna)

Un esempio di sandwich “stagno : (parto sempre ovviamente dal tessuto posto a contatto dello stampo quindi la superficie esterna del nostro modello finito)

1 pelle da 120 gr/mq

1 pelle da 120 gr/mq

1 pelle di tessuto di fibra di vetro da 80 gr/mq

Rinforzi da 600/800 gr/mq

1 pelle sempre in vetro da 80 gr/mq

1 pelle a finire da 120 gr/mq

Se il modello superasse i 90 /100 cm. di lunghezza aggiungerei al



momento dell’applicazione dei rinforzi una striscia di 5/7 cm di tessuto da 600/800 lungo la longitudinale dello scafo, da prua a poppa ,sul fondo.

Poi una seconda pelle da 120 per finire.

Costruzioni in fibra di carbonio - Seconda Parte

La foto è solo indicativa in quanto sono stati usati tessuti diversi (FOTO3)



A questo punto del procedimento si dovrebbe chiudere il nostro sandwich con il famoso Peel Ply.

Trattasi, per chi non lo conoscesse, di un tessuto sintetico, molto simile alla seta, ma più pesante e alle fodere interne usate dai sarti nelle giacche. Questo tessuto va steso con lo stesso procedimento usato prima, facendolo aderire il più in piano possibile all'ultima pelle stesa con l'aiuto del rullino.

Serve (si stacca con facilità una volta catalizzato il tutto) per dare una superficie liscia e compatta anche alla parte interna del nostro scafo. Attenzione però: il principale compito del Peel Ply è di assorbire la resina in eccesso e questo non va molto d'accordo con la necessità di rendere stagno lo scafo.

Al singolo la scelta se utilizzarlo o no.

A questo punto, ad indurimento avvenuto, possiamo "sgusciare" finalmente il nostro modello: se l'operazione di ceratura è stata ben eseguita basta una semplice pressione esercitata sulle flange infilando una lama tra il carbonio e lo stampo.

Ed ecco il nostro primo figlio tutto in carbonio!

Anche se la superficie si presenta lucida e regolare una buona

carteggiata ad acqua con una 400 ed una spruzzata di trasparente acrilico lucido contribuirà a dare il risultato tanto atteso, oltre a coprire eventuali difetti.

Una considerazione finale:

Il metodo illustrato è quello più adatto al modellista, come dicevo in apertura, ma concettualmente è lo stesso procedimento usato sia nell'industria aeronautica che nei "figli" di quest'ultima

(automobilismo sportivo, motociclismo, nautica e chi più ne ha, più ne metta) Oggi si produce di tutto con questi materiali, il "carbon look" è molto ricercato anche solo come rivestimento estetico tanto che in Cina producono anche finto carbonio (davvero una bufala) cioè plastica con fotoincisa la trama della fibra !!!

Dicevo che concettualmente è sempre lo stesso procedimento: un manichino, dal quale si ricava uno stampo, dal quale si ricava il manufatto; ovviamente cambiano le tecnologie e, forse in una prossima "puntata", vi potrò illustrare lo step

successivo di quanto sopra: l'uso della tecnologia del vuoto indirizzata essenzialmente a schiacciare tra di loro le famose "pelli" onde distribuire uniformemente la resina ed ottenere un composito ben bilanciato, strutturalmente più valido e senza pericolose bolle d'aria (purtroppo inevitabili per il neofita). E' una tipologia di lavoro che ha successo solo con l'esperienza diretta e ripetuta !!!!

A questo proposito un consiglio a chi non si è mai cimentato con le resine e di pazienza ne ha poca:

Una volta stabilito che il vostro modello/manichino è quanto desideravate, fatevi costruire lo stampo da una Ditta specializzata, risparmierete denaro alla fine e avrete un punto di partenza valido e senza difetti utilizzabile svariate volte. La prima volta appunto provate a realizzare un modello utilizzando solo tessuto di fibra di vetro (costa circa 1/4 di meno del Carbonio) e state a vedere il risultato, correggete eventuali errori, cercando di capirne il "come mai" e solo quando avrete una certa dimestichezza acquistate la fibra di Carbonio.

FINEARTICOLO.

La prima parte è disponibile sul numero 3, scaricabile da www.nonsolovele.com - VELAconNOI (dal menu)

Sono a vostra disposizione per qualsiasi domanda a: artwoeng@fortina.it

Buon Lavoro !!!



LA RISTENZA ALL'AVANZAMENTO DEGLI SCAFI

Seconda Parte

di **Andrea Schneider**

LA RISTENZA ALL'AVANZAMENTO DEGLI SCAFI - **parte II** (La prima parte lapotete trovare sul numero 3 scaricabile da www.nonsolovele.com)

Qual'è la forma di carena ottimale? L'annosa diatriba inizia (ma non si esaurisce) nel primo dilemma: barca stretta o barca larga?

Come già scritto nell'articolo precedente, una carena stabile (e quindi larga) paga dazio in termini di resistenza. La dimostrazione? Conoscete carene di monoscafi a vela più strette di un Kajak o dello scafo di un catamarano? I Kajak e le carene usate nel canotaggio non richiedono stabilità e sono perciò ottimizzate perseguendo solo la riduzione della resistenza. I catamarani ottengono la stabilità necessaria attraverso la distanza tra i due scafi e quindi la carena viene progettata per ridurre al massimo la resistenza all'avanzamento.

Stabilito questo concetto generale,

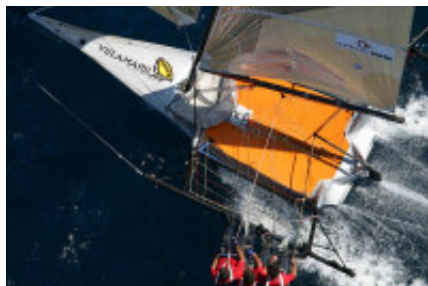


ma anche che avere più stabilità significa poter cazzare maggiormente le vele nelle andature al vento ed avere quindi una forza motrice maggiore, rimane da scegliere il migliore compromesso tra queste diverse esigenze.

La stabilità si può ottenere, oltre che attraverso la larghezza dello scafo, anche attraverso una zavorra maggiore. I progettisti sono soliti distinguere tra stabilità di forma (dovuta alla forma della carena) e stabilità di peso (dovuta alla presenza della zavorra).

In linea generale si può affermare che la carena di una barca con elevata stabilità di peso dovrà essere più stretta rispetto ad uno scafo con bassa stabilità di peso.

Due esempi limite? **Gli IACC** (le



barche con cui si è corsa la Coppa America dal 1992 fino al 2007) e i **18 piedi australiani**.

Il regolamento da cui nascono gli IACC costringe questo tipo di barca a portarsi dietro un bulbo di 18 tonnellate su 24 tonnellate di peso totale. Portare a spasso tutto quel piombo ha un senso se la barca naviga ben sbandata (intorno ai 30 gradi) per sfruttarne l'effetto raddrizzante. Ad elevati sbandamenti la stabilità di forma è una frazione piccola (e quindi meno importante) della stabilità totale. Di contro le carene larghe lavorano molto male ad elevati angoli di sbandamento, sia in termini di



resistenza, sia in termini di centraggio (tendenza dello scafo a strarizzare), sia in termini di capacità di controllo (timone parzialmente fuori dall'acqua). Tutto ciò ha portato progressivamente a scafi sempre più stretti. Gli scafi del 2007 erano larghi circa la metà di quelli della prima generazione del 1992.

I 18 piedi australiani sono derivate molto leggere ed invelatissime. Non hanno zavorra e sono molto larghe per riuscire a domare l'enorme superficie velica. La filosofia è quindi quella di essere molto leggeri ed aumentare i cavalli del motore piuttosto che ridurre la resistenza di carena. D'altronde uno scafo stretto in questo caso scuffierebbe con poco più di un alito di vento!

Nel prossimo numero parleremo del coefficiente prismatico. Un concetto criptico per i meno esperti, ma molto utile per intuire la vocazione di una carena.

Dott. Ing. Andrea Schneider

ICAD (International Consortium for Advanced Design) sviluppo codici di calcolo CFD per la progettazione aerodinamica

DEF - Dipartimento di Energetica "Sergio Stecco" Facoltà di Ingegneria

Università degli Studi di Firenze



IL SOTTOMARINO di Sergio Poli

Ospitiamo con grande piacere sul nostro giornalino una serie di articoli di un nostro amico che, oltre ad essere un ottimo modellista, ha lavorato veramente in un cantiere che costruiva i **sommergibili**. **Sergio Poli da Livorno**, ha lavorato per più di trent'anni in un cantiere navale e sui sommergibili c'è stato veramente, per sua fortuna in tempo di pace. Possiamo quindi condividere con lui le emozioni che si provano ad entrare in "zona di operazioni" ed ad operare in profondità, a differenza dei tanti coraggiosi che non hanno avuto la possibilità di raccontare le proprie avventure.

Grazie Sergio per consentirci di vivere con te le emozioni dei sommergibilisti e per le interessantissime informazioni che possiamo leggere dai tuoi racconti.

Paolo Saccenti

Sono fermamente convinto che lavorare trentasette anni nell'ufficio progettazione di mezzi subacquei di una Società, vederne giorno per giorno la crescita e lo sviluppo nella

E pensare che in quei 37 anni non ho mai costruito un modello di sottomarino !!! Mi sono sempre ed unicamente dedicato al culto dell'aeromodellismo. Questa è la riprova che avevo due hobby!!!

La Società COS.MO.S. di Livorno partiva dalle lamiere d'acciaio e consegnava ai suoi clienti gli scafi "chiavi in mano", allestiti "tutto punto" di apparati elettronici e armamento. Questo affinché vi rendiate conto della mole di lavoro che veniva svolta e della specializzazione di ogni dipendente della Società.

Il sottomarino è un mondo affascinante, è una delle armi più insidiose che sia stata concepita dall'uomo.

Nel '99, durante la mia ultima permanenza all'estero, dedicata al training di personale locale appartenente ad una marina straniera, fui con orgoglio partecipe di una esercitazione dove una "grande" marina mondiale fece scommessa (nel vero senso della parola) con l'equipaggio di uno dei nostri Midget, che non sarebbe trascorsa più di mezz'ora, tra

l'arrivo del battello nel triangolo di esercitazione, alla sua scoperta e affondamento (si fa per dire ragazzi!!!).

In breve: per ben tre volte, dopo più di un'ora di ricerca sonar da parte dei caccia avversari, emergemmo nel bel mezzo della flotta "nemica" simulando così l'affondamento dei loro caccia.

Quel giorno ricorremmo a tutti gli stratagemmi per rimanere oscurati: dallo stare in scia delle eliche alla ricerca di zone fredde sott'acqua per fare rimbalzare le onde sonar. Con l'aiuto di un poco di fortuna e



officina adiacente ed accompagnare il battello in acqua fino ai collaudi (non da solo chiaramente!!!), sia una fortuna per il cervello e l'anima. Se poi tutto questo cammina di pari passo e si identifica anche con il tuo hobby preferito.....allora, si arriva a dire, come ho detto io il giorno che sono andato in pensione, che la mia vita di lavoro è stata un "gioco" o "passatempo" e che gli anni sono volati lasciando posto al rimpianto che sia finita.



l'uso parsimonioso del motore elettrico, riuscimmo a stupire tutti. . Queste sono soddisfazioni!!!

Essere a bordo, in navigazione sotto attacco, su questi mezzi, ti fa scaricare adrenalina a "litri". E pensare che era tutto per finta.ma

IL SOTTOMARINO di Sergio Poli

quando sei lì, giuro che te ne dimentichi. Non è come giocare con il simulatore.....credetemi!!!

Centoventi tonnellate di acciaio, apparati vari, e due o quattro siluri a seconda della configurazione, in 28 metri di lunghezza per 2.3 metri di diametro, costituiscono l'arma vincente di questi battelli. Il loro "Indiscretion Rate" è davvero strabiliante.

Tutto lo scafo interno abitabile, lungo circa 18 metri è sott'occhio, dalla consolle di navigazione fino alla Garitta fuoriuscita per i Frogmen.

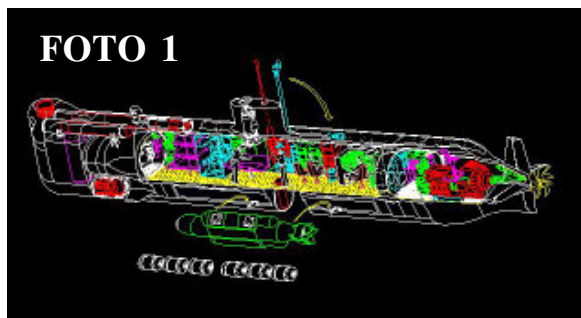
Da poppa a prora riconosciamo il locale apparati di propulsione con tutto ciò che può fare più rumore: dalle centraline idrauliche per i servizi di bordo agli inverters, condizionatori ecc. Questa camera è completamente insonorizzata per non permettere al più piccolo rumore di propagarsi all'esterno.

Attraverso un piccolo tunnel di 70 cm di dia. che "buca" il tank principale nafta si entra nella zona comando costituita dalla "One Man Console", dalle tastiere assetto casse, aria, ossigeno e gli apparati elettronici più necessari alla navigazione di superficie e di immersione.

Dico che la "One Man Console" è il cuore vero e proprio di questo piccolo e micidiale gioiello: attraverso di lei il pilota e il copilota tengono sempre sott'occhio tutta la situazione delle valvole a scafo attraverso pannelli chiamati "Alberi

di Natale", girobussole controllo rotta, pannelli controllo propulsione e della immersione dello scafo. Un apparato interfonico li tiene costantemente in comunicazione con il comandante che sta al periscopio durante le fasi di attacco. La zona centrale è dedicata al comandante al periscopio, alla centrale di tiro e l'apparato idrofonico di ascolto.

Il locale prodiero (chiamato Living Room) è occupato da brande per riposare, toilette, riserve acqua, tavolo mensa ecc., ricovero respiratori e prelude l'accesso alla



Garitta Fuoriuscita (E.T.) tramite portello stagno (FOTO 1)

L'accesso all'interno scafo avviene, come tutti i battelli, attraverso la torretta, avviata da quella chiamata "Falsa Torre". A poppavia della F.T. si trova la Canna Snorckel che porta in testa la Valvola Aspirazione e un apparato GPS con Telecamera spaziale. Lo scarico fumi del Diesel avviene lateralmente alla F.T.

Come si può notare dalla figura, a prora estrema, sopra ai due T.L.T., è posizionata la Torre Idrofonica, sede delle vere orecchie del sottomarino. Per gli "occhi" invece ci affidavamo ad una serie di

Trasduttori radar posizionati attorno allo scafo.

L'equipaggio è costituito da sei uomini ben addestrati (che si alternano ai posti di manovra in due turni) ed a questi possono aggiungersi da sei a quindici incursori che possono prendere il mare attraverso la E.T. allagabile, fino ad una profondità di 30 m.

Fra le caratteristiche più importanti di questi battelli va ricordata la possibilità di essere trasportato occultamente, scomposto in varie parti, che singolarmente poco assomigliano ad un sottomarino.

Dalla figura si nota che la configurazione esterna dello scafo può variare a seconda dell'arma imbarcata: si va dal trasporto di altri due T.L.T laterali, al trasporto di due "Chariot" o Maiali, o all'imbarco di 12 mine affondabili da collocare in zone da proteggere o da offendere.

Nella zona di prora vicino ai T.T.OO. è possibile equipaggiare lo scafo anche con un gruppo di propulsione ausiliario Diesel a "Circuito Chiuso" soprannominato U.A.P.E.

Questo modulo consente una ulteriore autonomia di immersione di 300 miglia da sommare alle altre 1000 standard a nafta più quella data dalle sessanta batterie per la navigazione a motore elettrico.

Niente male per un 28 m. !! Si parte da Genova e si va a Venezia.

Sergio Poli



IL NOSTRO SITO e NEWS-LETTER

Partiamo con un estratto delle origini di www.nonsolovele.com, gestito per anni con molta professionalità e penso molta voglia da parte di Paolo Ratti. **Nel 2002 si diceva così :**

14 febbraio 2002 - nasce oggi in forma ufficiale il sito del gruppo AMON Milano: tra i Soci vi sono appassionati di vela radiocomandata, sommergibili, modelli "vintage" a vapore e ogni altra sorta di modello purchè mosso da energie pulite ed esenti da emissioni di idrocarburi in acqua.

INVITO TUTTI I SOCI AD INVIARMI materiale fotografico e/o quant'altro desiderate venga pubblicato su queste pagine GRAZIE !

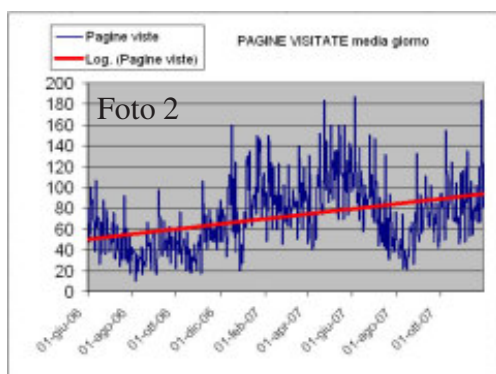
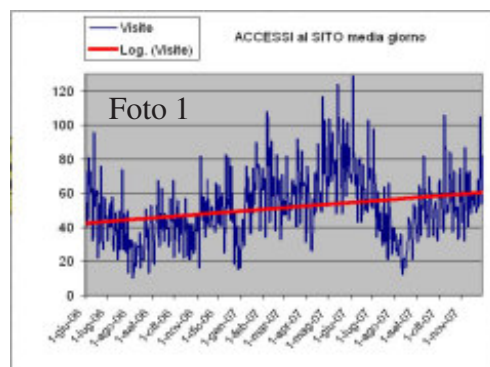
18 febbraio 2002- stiamo registrando il dominio www.nonsolovele.com così ci dotiamo di una migliore identità in rete. Non è stato possibile registrare il dominio AMON poiché già utilizzato in tutte le sue varianti. -

25 febbraio 2002- siamo online anche su www.nonsolovele.com ed abbiamo così finalmente acquisito un'identità sul web - Dopo non pochi problemi col mio PC dovremmo essere operativi anche sul server dell'amico Francesco di: www.modellismo-navale.it, che molto gentilmente ha accettato di ospitarci con il nostro loghino provvisorio in pole-position.....perché penso vada per ordine alfabetico.

02 marzo 2002- un grazie particolare a Stefano Tresoldi che mi ha preparato la pagina soci protetta da password..

Oggi siamo a fine 2007 e siamo quindi a brindare ai **6 anni** di www.nonsolovele.com.

Il sito si è evoluto, anche in termini di utenti; infatti se vediamo il trend dal primo dato utile vediamo che ormai siamo a circa **60 visite giornaliere** (Foto 1).



Anche le pagine hanno avuto un trend positivo e oggi sono lette circa **100 pagine al giorno**, tante o poche difficile da dire; comunque lo spirito di AMON è quello di far crescere questi numeri per dar maggior importanza allo sport che pratichiamo (Foto 2).

Poi è arrivato **VELA con NOI**. E siamo al **22 aprile 2007**. Siamo riusciti a mantenere le promesse di 4 numeri annui e di questo siamo contenti.

Oggi abbiamo **circa 300 indirizzi** nella nostra mailing list e nessuno ha mai chiesto di essere cancellato, anzi molti sono coloro che mi hanno scritto per essere inclusi nella lista. Tutti con interesse velico (Foto 3).

AMON continuerà su questa strada sperando sempre nella vostra più calda e attiva collaborazione.

Web Master : Dario Aliprandi

Foto 3





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

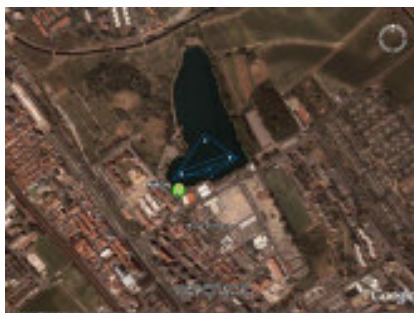
A.M.O.N. sta per Associazione MOdellismo Navigante.

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 **sommersibili** (guardate la sezione "Le attività - Sommersibili") ai bellissimi **modelli a vapore** (guardate la sezione "Le attività - Vapore"), dai **modelli elettrici** ai **modelli statici**.

Iniziare con noi è facilissimo. Basta volerlo.

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



Chiamaci poi (i contatti sotto CONATTI nel nostro Sito). 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).

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.



A sinistra la vela della classe IOM : MURUROA

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