



A.MO.N. Associazione MOdellismo Navigante

www.nonsolovele.com

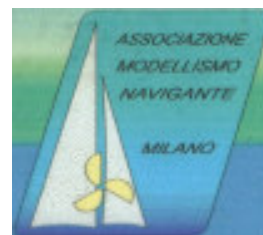
Fondata nel settembre 1997 da appassionati di modellismo navale radiocomandato

VELA CON NOI

... e non solo.

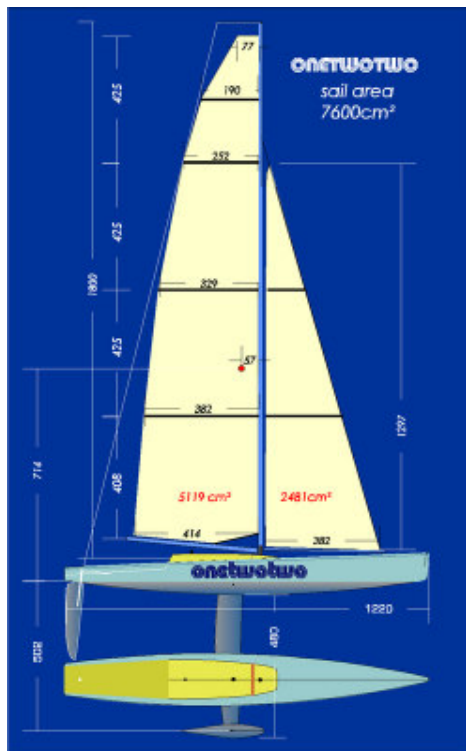
VELA con NOI Notiziario di A.MO.N. - Milano
NUMERO 1, ANNO 7 - Mese di Febbraio, Anno 2013
STAMPATO IN PROPRIO

www.nonsolovele.com



EDITORIALE di Dario Aliprandi

Cari amici ,



eccoci all' avvio del 2013.
E lo facciamo con un nuovo
progetto di Claudio Diolaiti, il
nostro socio onorario.

Il nome è già tutto un
programma "OneTwoTwo".

Cosa vuol dire ? Lo saprete
legendoci.

Buon anno velico 2013 da
tutto il team Amon

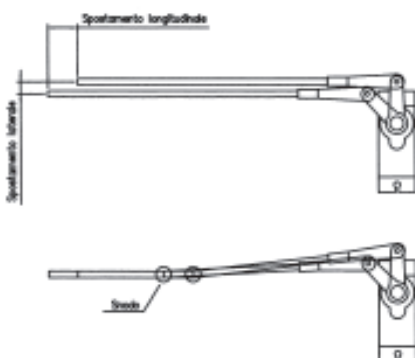
Tutte le informazioni utili le potete trovare sul nostro sito www.nonsolovele.com.

TENUTE STAGNE PER LE ASTINE DEI SERVI

di Aldo Bellemo

In un mio precedente articolo ho illustrato come ricavare le tenute stagne (passaparete) per le astine dei servi utilizzando dei succhiotti per biberon (ciucci). Questo sistema è molto comodo in quanto permette all'astina di compiere anche movimenti laterali e di poter quindi essere fissata direttamente al servo. Le levette dei servi compiono infatti un movimento

Fig 1



meno di inserire uno snodo (Fig. 1).

Il metodo dei ciucci occupa però parecchio spazio e, nel caso dei modelli relativamente piccoli, di spazio ne troviamo ben poco.

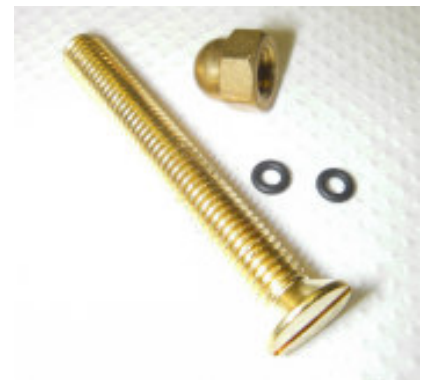
E' appunto quello che mi è capitato con le flange del WTC del Seawolf. Ho dovuto quindi inventarmi qualcosa di nuovo accettando qualche compromesso.

Con il nuovo sistema di tenuta passaparete, che fra poco vi illustrerò, non avevo più la libertà del movimento laterale della astine ed ho dovuto quindi inserire uno snodo della cui realizzazione vi parlerò poi.

Questo nuovo passaparete costa

veramente poco e lo si può realizzare in circa mezz'ora e regge molto bene le differenze di pressione.

Materiale occorrente:
(Fig. 2)



1- una vite M5 in ottone con almeno 20mm di filettatura.

2- un dado cieco M5 in ottone

3- due OR 2x1; sono guarnizioni col foro interno da 2mm e corda da 1mm (la corda è il diametro del tondino che costituisce la guarnizione); sono reperibili nei negozi di articoli tecnici.

TENUTE STAGNE PER LE ASTINE DEI SERVI

di Aldo Bellemo

Iniziamo col dado. E' necessario innanzitutto ripassare la filettatura in modo che sia più profonda possibile. Allo scopo ho utilizzato un maschio, ovviamente M5, al quale ho smussato la punta in modo che l'invito dello stesso sia ridotto al minimo (Fig. 3),



riuscendo così a sprofondare la filettatura di circa due giri. Bisogna quindi forare la calotta per ottenere un passaggio da 2mm che è appunto il diametro dell'astina che utilizzerò per il comando.

Le astine che utilizzo non sono quelle che si trovano nei negozi di modellismo che, oltre a costare, hanno un diametro inferiore ai 2mm e sono solo zincate, bensì dei raggi inox da bicicletta, facili da reperire e dal costo irrisorio (20 cent per 300mm); non fatevi ingannare dal fatto che vengono attratti da una calamita, in quanto vari acciai inox sono magnetici (vedi ad esempio l' AISI 420, quello per i coltelli). Attenzione: la filettatura già presente su detti raggi da bicicletta non è utilizzabile poiché non è M2 come quella delle forcelle ed è quindi necessario rifarla con la apposita filiera.

Per effettuare la foratura consiglio di utilizzare uno spezzone di barra

filettata M5 fissato al mandrino del tornio e che funge da "spina" sulla quale avvitare il nostro dado; spesso infatti calotta ed esagono dei dadi non sono coassiali alla filettatura interna, mentre invece, con questo sistema, sarete sicuri di forare la calotta perfettamente in asse (Fig. 4).



Per la foratura non usate direttamente una punta da 2mm poiché otterreste un foro lasco e poco preciso. Io utilizzo in serie: punta da centri – punta da 1,5mm – punta da 2mm, così il foro è

TENUTE STAGNE PER LE ASTINE DEI SERVI

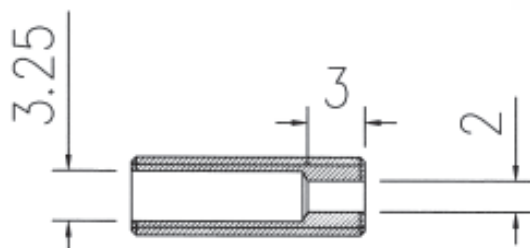
di Aldo Bellemo

più preciso e regolare.

Con un ferro da taglio ho anche eliminato circa 2mm dell'esagono; non è un'operazione essenziale, ma, dal punto di vista estetico mi piaceva di più.

Quindi, se non vi va, accontentatevi della foratura.

Passiamo ora al corpo del nostro passaparete. Con un seghetto da metalli ricaviamo dalla vite uno spezzone di circa 15mm completamente filettato; dobbiamo forarlo longitudinalmente come in Fig. 5.



Il tratto forato da 2mm servirà da guida per l'astina mentre quello allargato a 3.25 dovrà essere riempito di grasso, possibilmente di silicone, per tenere lubrificati gli OR ed ottenere un movimento senza attrito.

Ovviamente sia dado che corpo devono essere accuratamente sbavati e tutti i fori ben svasati su entrambi i lati.

In Fig. 6



abbiamo tutti i componenti pronti per il montaggio. Iniziamo col

riempire di grasso il foro da 3.25 del corpo tramite una siringa e quindi infiliamo l'astina dal lato foro 2mm; inseriamo i due OR ed infine il dado, avvitandolo a mano fino a quando si sente che comincia a comprimere le guarnizioni.

Non esagerate quando stringete il dado in quanto, se da un lato aumenta la tenuta alla pressione dall'altro fa aumentare a dismisura la forza per muover l'astina.

Fate scorrere 3 – 4 volte l'astina in modo da distribuire bene il grasso sulle guarnizioni verificando che lo scorrimento si regoli e con pochissimo attrito.

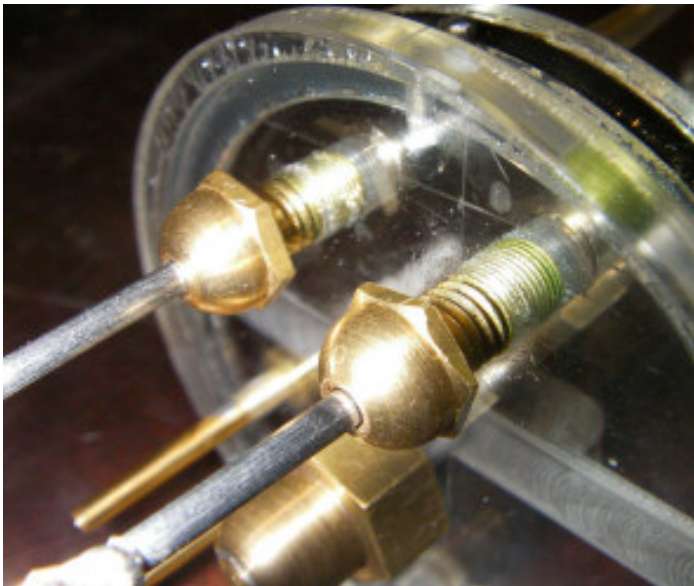
Se volete essere sicuri di non avere svitamenti accidentali del dado utilizzate una gocciolina di frena-filetti morbido.

COMANDO PER MOTORE CC CON FINECORSA

di Aldo Bellemo

Questo passaparete, per essere utilizzato necessita di un foro M5 ricavato sulla scatola portaserbi o sulla flangia de WTC; per evitare trafilemento di aria o acqua lungo la filettatura utilizzate del frenafilette, asportando poi con cura quello che trasborda.

In Fig. 7 (qui sotto)

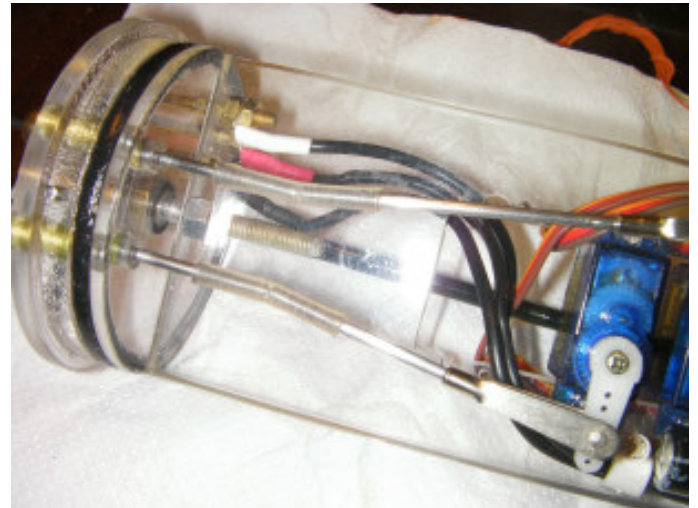


potete vedere due passaparete già montati

sulla flangia del WTC del Seawolf. Come detto all'inizio, fra servo e passaparete

ho dovuto inserire uno snodo. Mi sono ritrovato tra le mani un po' di tubetto di silicone con diametro interno 1mm, che avevo in un cassetto

da una vita; ne taglio un pezzetto da circa 30mm



e vi infilo (avviti) da una parte e dal'altra due raggi di bicicletta precedentemente filettati da M2 per 15mm: funziona benissimo.

di Aldo Bellemo



SPINNAKERS FOR RC SAILBOATS

Redazionale

Mi sono sempre chiesto come fosse possibile costruir uno Spinnaker per gli scafi RC.

Ma ad oggi non sono riuscito a vederne nessuno sul territorio italiano.

Questo articolo e relative foto , in inglese, è un vecchio documento sull' argomento. Lo pubblico con la speranza che qualcuno possa inviarci informazioni utili per la costruzione di spinnaker sugli scafi RC, ma anche come riflessione (inglese purtroppo) sull' argomento.

UPDATE: 12/2/03: title Spinnakers! to RC Spinnakers

Doug Lord

microsail.com

monofoiler.com

Spinnakers for rc sailboats are few and far between mainly because the recognized AMYA and most development class rules prohibit them or tie them down with unrealistic spinnaker pole requirements. The exceptions are the 36/600 Class, the Formula 100 Class and the new 3 Rater Class each of which allow spinnakers with no artificial pole restrictions and no area limitations.

I've designed several rc spinnaker boats and have had about 8 years

allows the spinnaker to be carried as high as a beam reach ; allows gybing at will ;allows a set in about two seconds and a douse in about 2.5 seconds. You can find sketches of this system under "innovations" on microsail.com. Though the system is patented I make it practice to encourage individuals to use the system free of charge if they would like to. At least two boats are being built now to use this spinnaker system-



experience sailing/racing on a regular basis with these sails on rc sailboats. They add a new dimension downwind-mandating tackng downwind in many conditions where a "normal" spinnaker-less boat would sail a more or less straight course. Using the Hoyt-Lord spinnaker system

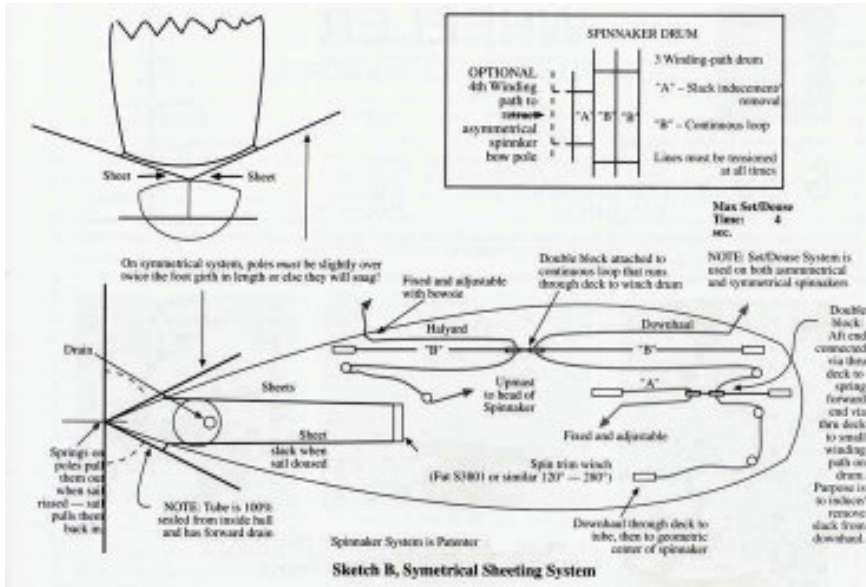
one in Germany and one in Australia.

It is a simple ,robust system that is loads of fun to sail but especially race with.

The beauty it adds to any race course is unparalleled: a fleet of 4 spinnaker boats rounding the

SPINNAKERS FOR RC SAILBOATS

Redazionale



most point of the boat. They are trimmed using a relatively small servo with 180 degrees of travel. A 3003 Futaba works on a 50" boat; a 3801 works on a 65" boat.

The spinnaker trough (deck opening and stowage tube) opening in the deck was found to work best IN FRONT of the forestay.

On my spinnaker boat designs the emphasis has been on having a spinnaker that is usable in the widest range of conditions; that usually results in a fairly small (and high aspect ratio) sail compared to a masthead spinnaker but they can be carried from 3 to 20 plus MPH wind and still add 50 to 100% to sail area. Competition systems could be designed that allow up to three (or more) different sizes of spinnaker to be used but that gets expensive.

windward mark at nearly the same time and popping multicolored spinnakers is an awesome sight to behold!!

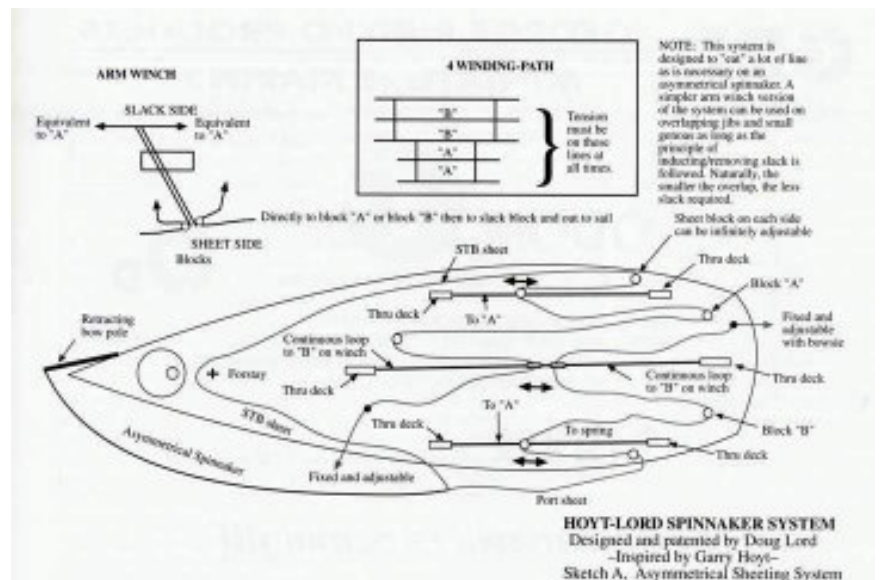
Note: see some more spinnaker discussion under the "CBTF-canting ballast without the ballast" thread in this section.

For those contemplating a spinnaker here is some history and detail. Garry Hoyt inspired the Hoyt-Lord System (HLS) with his design on the old Freedom boats of a spinnaker pole pivoted in the middle then slid to one side for storage.

When I looked closely at some of the rules in existence 10 years ago it was apparent that working within those rules you would only be able to carry a spinnaker about 20 degrees either side of dead downwind. I considered that unacceptable particularly for

models since the wind can be so fluky at so many different venues. So I worked on the idea of a system that would be able to be carried like a fullsize spinnaker: from (at least) a beam reach to a beam reach; instantly gybable. (90 degrees above dead downwind on both gybes)

What I came up with is a system that uses two poles each mounted on the centerline at the forward





SPINNAKERS FOR RC SAILBOATS

Redazionale

The basic system is quite simple with the most important “ingredient” being the inducement/removal of slack in the spinnaker downhaul. This is critical and effectively makes the downhaul 9-12" (on 50 to 65" boats) longer than the halyard so that when the spinnaker fills the downhaul does not produce a pucker in the sail. This is accomplished by having the winch maker make up a three winding path drum: two winding paths operate a continuous loop that moves a double set of blocks on deck exactly 1/2 the length of the spinnaker hoist. The third winding path pulls in on a line attached, on the back deck, to the spinnaker downhaul in such a way, using a block, that as the sail is doused this third winding path pulls in on the line and removes slack from the downhaul.

When the sail is set this third winding path turns the opposite direction INDUCING slack into the downhaul.

The spinnaker poles are set up with a spring that pulls them out automatically when the sail is set; thereafter they're held in place by a combination of spring power and wind pressure. The sheets, in this system, place no continuing loads on the trim winch which makes a relatively small trim servo possible. The front end of the spinnaker poles are also worth noting: they are based on an invention of Garry

Hoyts (another one!): the Hoyt jib boom. The first two inches of each pole is made of stainless and is bent so that the SS end goes thru the deck. The SS acts like a vang that makes the poles hold their position and not swing up under load from the sail. Through experimentation I found that the spinnaker trough (opening in deck and tube under deck) should be around (no less than) 2.5" in diameter (.4—.5oz. spin material). The tube under deck is sealed from the inside of the boat and has a drain both at the front and the back end. This eliminates having to have a complicated cover for the deck opening. See the sketch

at microsail.com under “innovations”.

I have also devised two forms of asymmetrical spinnaker. The first type operates very much like a full size setup and requires a retractable bow pole; I used this system on a Melges 24 model 53" Loa with a 14" bow pole that completely retracted. This system is more complex and expensive—by double—than the HLS because in addition to requiring a Guyatt winch for the halyard it also requires one for spinnaker trim. And it requires a method of inducing and removing slack from EACH spinnaker sheet. On full size boats the asymmetrical is simpler than a symmetrical system;

not true for models except for the following system (and some possible new developments) that can only be used on una rigged boats: This system requires a retractable bow pole AND a sort of jib boom. The front end of the jib boom is done just like a Hoyt jib boom; the back end curves up and has an integral line run from the curved end to the spinnaker halyard/mast intersection. The boom is done this way to avoid snags. When the sail is set the clew is attached to the back end of the boom like a jib; the tack to the front end of the pole (a spring pulls the pole out along with the spinnaker tack). The jib boom is sheeted using the





SPINNAKERS FOR RC SAILBOATS

Redazionale

same winch used for the mainsail. Takes a while to work out the trim ratio's but once set up you have an asymmetrical that can be carried higher than a beam reach and gybed at will while using only one Guyatt and no other servos(except the mainsheet servo you would need anyway).....

e-mail me with any questions: lorsail@webtv.net

UPDATE: 12/2/03: title Spinnakers! to RC Spinnakers

Doug Lord

microsail.com

monofoiler.com

OTHER "TOOLS" FOR RC SAILBOATS





OneTwoTwo

di Claudio Diolaiti

Onetwotwo

Il nostro socio onorario Claudio Diolaiti, da Nizza, ha lanciato a metà anno 2012 un nuovo progetto, il **OneTwoTwo**.

Claudio ha provveduto a illustrare tutta la storia del nuovo modello, allegando foto, disegni e modalità costruttive su RCSailing dove è trattata tutta la storia con 56 pagine ed oltre 41000 lettere.

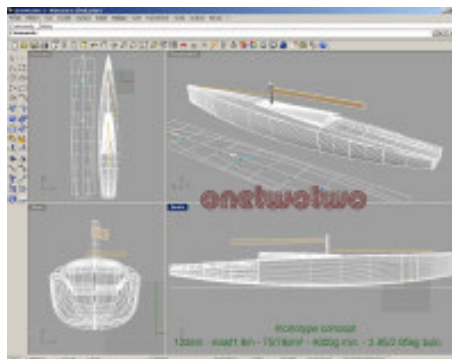
Noi ringraziamo Claudio della sua sempre ampia disponibilità ed iniziamo qui, su queste nostre pagine di VelaConNoi, con poche righe di traduzione del suo lungo lavoro (poi di sicuro non perfettamente tradotte dal sottoscritto), lasciando poi il lettore interessato alla lettura completa sul sito originale di cui il primo link è il seguente: <http://www.rcsailing.net/forum1/showthread.php?6587-Onetwotwo>.

Grazie Claudio e alla prossima impresa.

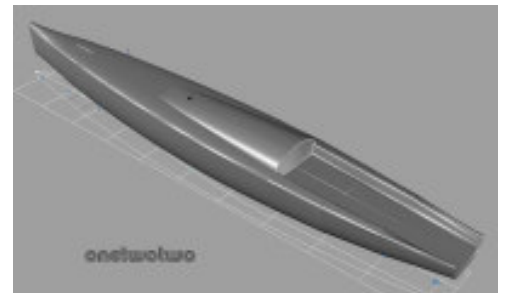
Questo progetto è il mio ultimo nato, che molto probabilmente (nota di redazione: poi al momento in cui scriviamo è già stato varato e provato) verrà costruito a breve.

Questo modello è una via di mezzo tra la classe IOM e la classe M, con un po' di classe AC come la velatura e il look dei Maxi Yachts con una tuga.

Questo modello si prefigge di dimostrare di essere più veloce tra i 100cm e 130cm di lunghezza fuori tutto.



Il modello è completamente indipendente dalle regole e quindi libero di disegnare un modello che aspirasse ad essere più veloce di tutti



gli altri modelli tra i 100cm e i 130 cm di lunghezza.

Confrontando i dati con la classe M:

La classe M rimane, in media, tra i 4200 e i 4400 grammi, con una deriva lunga oltre i 50cm ed albero molto alto da 2.20mt e 72 dm² di superficie velica reale.

OneTwoTwo è più leggera di un Classe M e di una Ac120, circa 4.050 gr ed è solo 7 cm più corta di un M con minore "superficie bagnata", ma superficie velica da 78 dm² e con un albero più corto da 1.85mt ed quindi con un CV più basso per compensare lo sband. Per cui, barca +leggera, vela + grande momento raddrizzante + alto = barca più veloce.



OneTwoTwo

di Claudio Diolaiti

ibasso era a fine corsa (arridatoio). La barca é stabilissima, molto ben bilanciata e sotto raffica ha pure tendenza a sollevare la prua. Nessuna ingavonata al contrario e questa é la cosa che mi ha fatto più piacere ! Otttime accelerazioni.

Peccato che lo skipper non fosse all'altezza, ma rimane la scusante che era la prima volta che pilotavo una barca con due argani, uno per la randa e l'altro per il fiocco. La ragione di questa scelta era dovuta dal fatto che i servi disponibili erano relativamente deboli a confronto dei 7800cm², per cui ho separato le due vele. Sulla manetta di destra c'era anche il timone per rendere le cose più complicate.

Il cattivo tempo non ci ha permesso di fare altre regolazioni, ma quello che si é visto é stato sufficiente per convincermi a costruire uno stampo femmina e rifare una barca nuova. Sarà un lavoro invernale . La 1.2.3. é diventata "Esterel" da 123cm. Da notare che il nome "Estere"

sarà usato per tutte le nuove barche progettate nelle differenti classi. Lo stampo femmina é già costruito, la laminazione comporterà alcune prove preliminari per verificare altri parametri come ad esempio l'uso di un Gelcoat di colore o di un gommino di prua integrato.

Come diversivo, mi sto divertendo a fare un Footy per la prima volta, chissà cosa salterà fuori, se salterà fuori !!

di Claudio Diolaiti



A.MO.N. Associazione MOdellismo Navigante.

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

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

La nostra passione spazia

1) dalla vela radiocomandata agonistica nelle classi

IOM 1 metro,
CR914,
AC100
Micro Magic,
e Luna Rossa

2) alla vela tradizionale con le classi
M,
RG65,
e 2 metri,

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

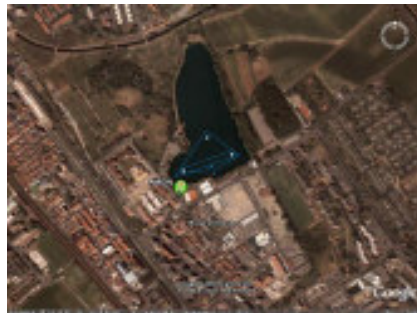
4) ai bellissimi **modelli a vapore** (guardate la sezione "Le attività - Vapore"),

5) dai **modelli elettrici**

6) ai **modelli statici**.

Iniziare con noi è facilissimo. Basta volerlo.

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

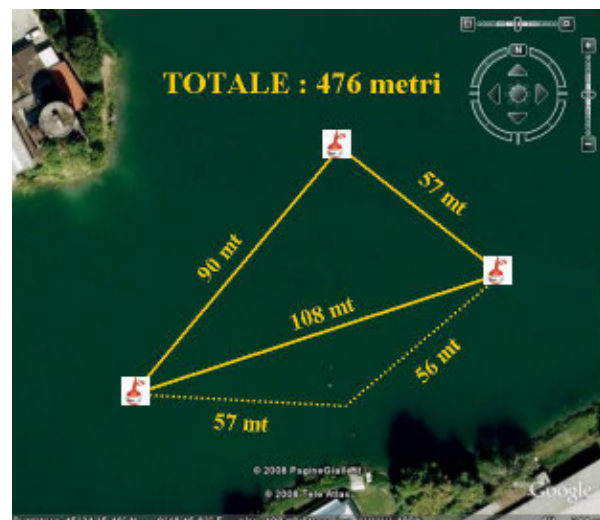


Chiamaci poi (i contatti sotto **CONTATTI** nel nostro Sito). Vieni a trovarci, ci siamo ogni domenica mattina al nostro laghetto.

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

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

Se hai dei dubbi sfoglia sul sito la sezione "Faq" che non è una parolaccia ma sta per "Frequently



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

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