

Tutorial per la predisposizione alla piombatura motori Roma/Riva 2018

Questo documento si prefigge l'obiettivo di fornire un aiuto pratico anche tramite immagini riguardo a quanto richiesto **a tutte le Barche** dai punti 4.5 dei Bandi, successivamente alle considerazioni esposte da alcuni Concorrenti e allo scopo di condividere le stesse con tutti gli altri.

Lo scopo finale della piombatura sarà quello di impedire l'inserimento della marcia in avanti consentendo la normale posizione in folle e l'inserimento della retromarcia quando utile allo scopo di abbattere le pale dell'elica.

Attenzione: Concorrenti in Solitario che potrebbero non avere necessità della retromarcia per l'uso sopra citato possono rinunciarne all'uso per tutta la regata staccando direttamente la leva di innesto dall'invertitore. In questo caso, queste **Barche in Solitario**, non avranno necessità di posizionare il cavetto e forare alcunché.

A queste Barche in Solitario, al comando centrale per evidenziarne la mancata movimentazione dalla posizione di folle, sarà applicata esclusivamente la sigillatura a vernice di cui si accennerà più avanti e si dettaglierà nella apposita Appendice delle IdR.

Agli altri Solitari e a tutte le Barche in equipaggio da Due a Tutti della Roma e della Riva che invece vogliono avere o meno disponibile la retromarcia in regata viene richiesto che già dalle 09:00 di venerdì 06 aprile 2018 (onde consentire la valutazione della soluzione individuata) siano predisposte al passaggio di un cavetto piombato (che sarà fornito dal CNRT). Questo avverrà tramite la creazione, direttamente da parte dell'equipaggio della barca, di almeno due fori (o comunque l'individuazione di passaggi presenti che abbiano la medesima funzione del foro).

Il cavetto piombato avrà una sezione di circa 2mm, pertanto fori da 4 - 5mm saranno sufficienti.

Il cavetto standard avrà una lunghezza di 30cm, pertanto si consiglia di individuare le posizioni in cui forare per ottenere una distanza tra i fori stessi (in posizione standard di marcia in folle) di massimo 13cm (distanza che ovviamente diverrà minore in retromarcia col cavetto che in quel momento da teso andrà a riposo). Comunque per distanze forzatamente maggiori si utilizzerà materiale di lunghezza adeguata.

Alcuni hanno provveduto a fissare delle lande per creare questi passaggi in posizione più approssimata tra loro.

Normalmente la scelta migliore della zona dove effettuare i fori per la piombatura è quella dell'invertitore, così come nelle foto che seguiranno (per gentile concessione di alcuni Concorrenti che ne hanno autorizzato la condivisione).

Per completezza di informazione si tiene a precisare che comunque, oltre al posizionamento del cavetto piombato, saranno anche sigillate a vernice tutte quelle parti che con un semplice disserraggio vanificherebbero la presenza del cavetto piombato stesso. Anche questo materiale come il cavetto piombato sarà fornito a cura del CNRT.

Di seguito prospettiamo tre soluzioni di possibili predisposizioni su tre motorizzazioni diverse.

Predisposizione per invertitore Yanmar standard, tramite individuazione punti "A" e "B" circa in queste posizioni per forare e preparare alla piombatura.

L'immagine rappresenta la posizione in folle con possibilità di spostamento a sinistra per inserire la retro dopo la piombatura.



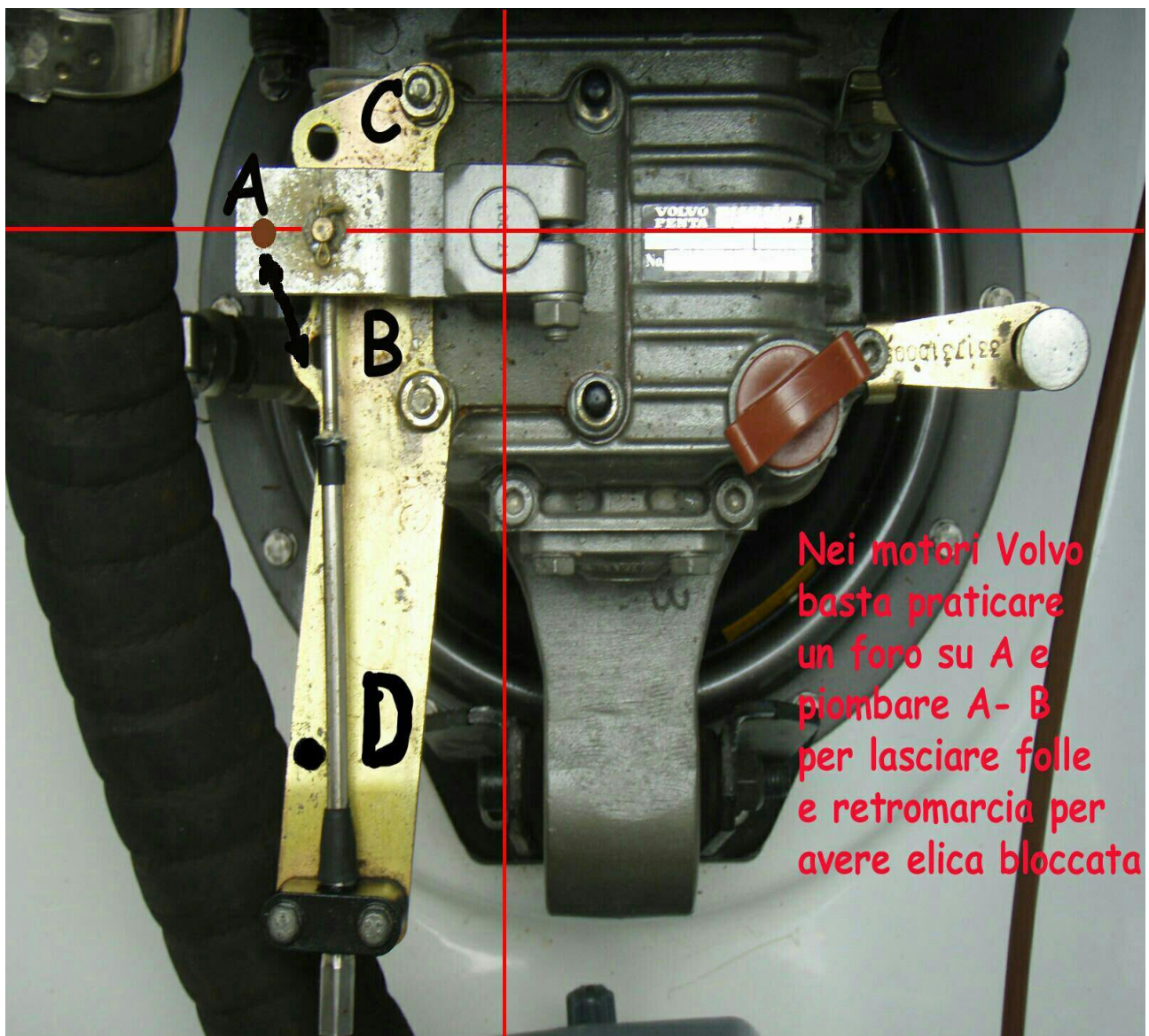
Predisposizione per motorizzazione Volvo e L'immagine dovrebbe rappresentare la posizione in folle.

I fori "C" e "B" sembrerebbero essere già presenti.

Creazione di un nuovo foro in "A".

Inserendo la marcia in avanti si porterebbero a sovrapporre i due fori "C" e "A", pertanto basterebbe piombare "A" con "B".

Si potrebbe considerare un nuovo foro circa in "D" sostitutivo di "B" per far lavorare più con agio il cavetto piombato nei passaggi da folle a retro.



Ulteriore esempio di predisposizione su motorizzazione non nota.

Si può notare una simulazione del futuro cavetto piombato fatta con un semplice fil di ferro per verificare le due posizioni di folle e di retro.

Si è voluto creare un foro dall'invertitore e si è utilizzato un passaggio, sembrerebbe già esistente, per individuare il circuito del cavetto.

Dall'invertitore il foro sulla destra di quello effettuato per il passaggio sembrerebbe già esistente e potrebbe essere utilizzato in base a quanto precedentemente detto riguardo al fatto che comunque dadi e bulloni verranno siglati e sigillati a loro volta.

Praticamente, in questo caso, potrebbe sembrare non necessario nessun intervento preliminare da parte dell'equipaggio.

