

## **Tutorial per la predisposizione alla piombatura motori**

Questo documento si prefigge l'obiettivo di fornire un aiuto pratico anche tramite immagini riguardo a quanto richiesto **a tutte le Barche** dai punti 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.

**A tutte le imbarcazioni dei Solitari e a tutte le imbarcazioni in equipaggio da Due a Tutti** della Roma Giraglia che vogliono avere o meno disponibile la retromarcia in regata viene richiesto che già dalle 10:00 di venerdì 26 settembre 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.

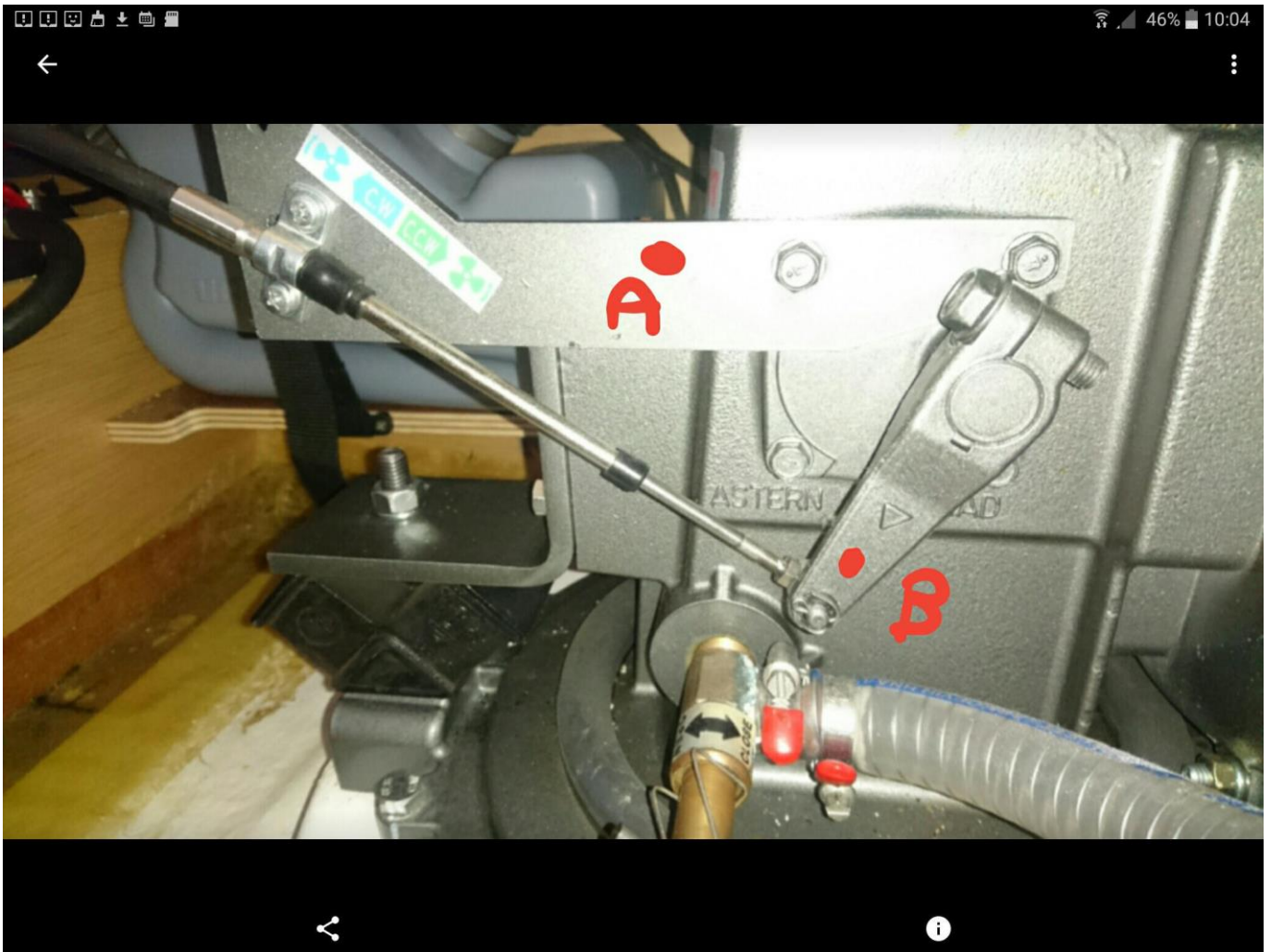
Normalmente la scelta migliore della zona dove effettuare i fori per la piombatura è quella dell'invertitore, così come nelle foto che seguiranno (per gentile concessione di alcuni Concorrenti che ne hanno autorizzato la condivisione).

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.



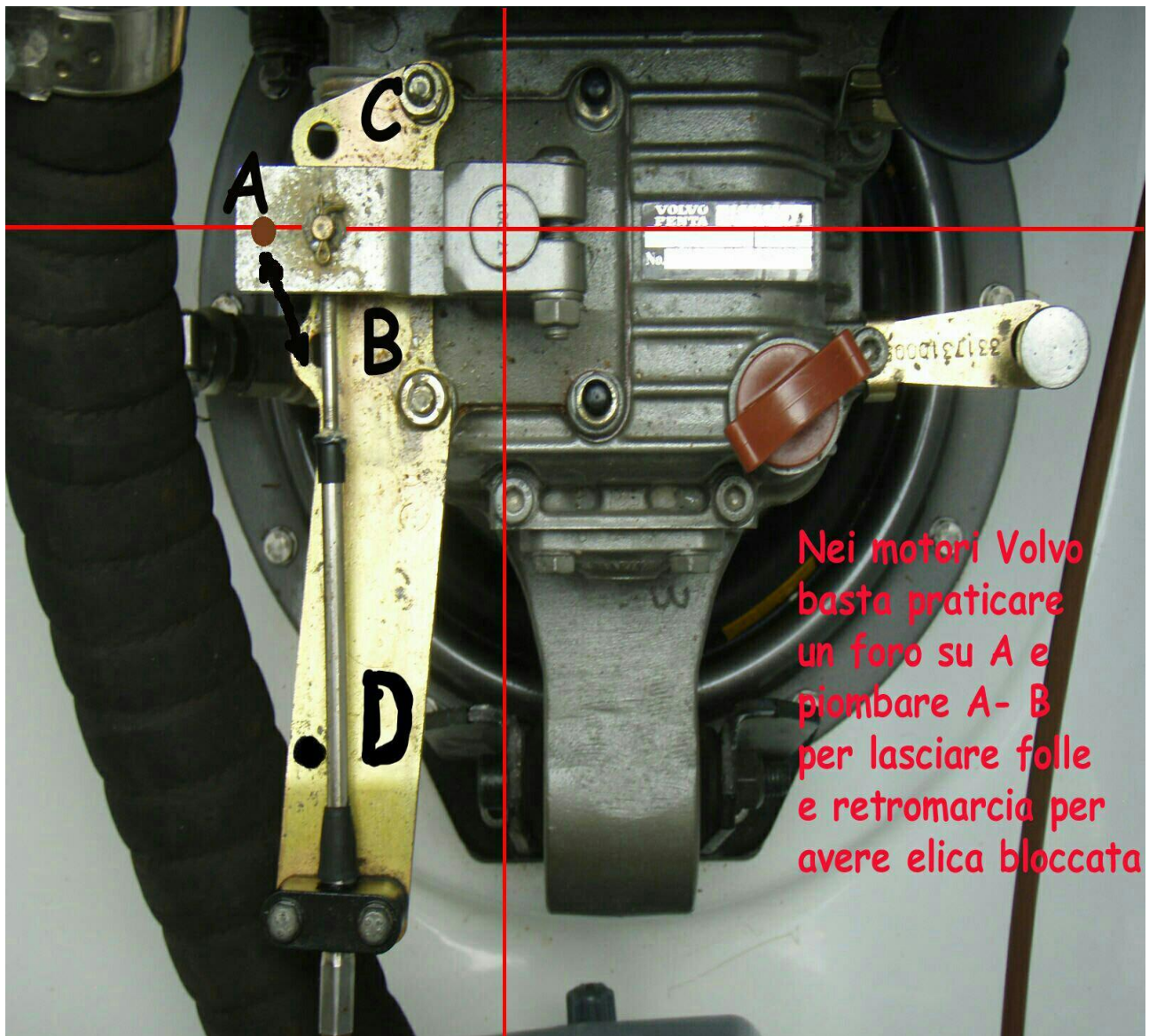
Predisposizione per motorizzazione Volvo e L'immagine dovrebbe rappresentare la posizione in folle.

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.

