



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	101996900543593
Data Deposito	20/09/1996
Data Pubblicazione	20/03/1998

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	63	H		

Titolo

SISTEMA PER INFERITURA SU STRALLO UNICO DI DUE VELE CONSECUTIVE, CIASCUNA AVVOLGIBILE INDIPENDENTEMENTE.

=====

TITOLO

Sistema per Inferitura su Strallo Unico di due Vele Consecutive ciascuna avvolgibile indipendentemente dall'altra.

=====

RIASSUNTO

Il Sistema permette di avere contemporaneamente inferite sullo stesso strallo due vele consecutive di ciascuna delle quali è consentita, indipendentemente dall'altra, la modificazione della superficie velica mediante avvolgimenti e/o svolgimenti indipendenti attorno allo strallo unico.

Le parti fondamentali del Sistema sono:

- 1) Meccanismo di Avvolgimento
 - 2) Due Vele collegate al Meccanismo
 - 3) Attrezzatura di Comando del Meccanismo
 - 4) Attrezzatura di Regolazione del Punto di Scotta
- =====

DESCRIZIONE

Descrizione dell'invenzione avente per titolo "Sistema per Inferitura su Strallo Unico di due Vele Consecutive ciascuna avvolgibile indipendentemente dall'altra" di Maurizio Schiarini residente in Via Felice Nerini, 22 - 00153 Roma.

La presente invenzione permette di eliminare buona parte degli inconvenienti che si presentano durante il funzionamento degli avvolgifiocco oggi in commercio. Solo per focalizzare l'argomento facciamo riferimento ad avvolgifiocco, ma è da tener presente che

l'invenzione è applicabile a qualsivoglia vela inferita su canaletta montata su strallo.

Tutti gli avvolgifiocco oggi in commercio prevedono il meccanismo di rotazione montato alla base dello strallo e collegato rigidamente ad una canaletta montata sullo strallo stesso che si prolunga dalla base di questo, normalmente fino al punto più alto. Detta canaletta è libera di ruotare rispetto allo strallo e la sua rotazione consente l'avvolgimento della vela in modo continuo dalla sua massima apertura fino alla chiusura completa.

Gli inconvenienti cui si è sopra accennato possono essere qui di seguito succintamente descritti:

- una sola vela può essere montata sullo strallo e regolata;
- a causa del suo "grasso" la vela nelle posizioni intermedie non risulta sempre avvolta ordinatamente e pertanto non lavora al massimo rendimento per la turbolenza che si crea in corrispondenza dell'inferitura;
- normalmente gli avvolgifiocco attuali vengono considerati adatti per far lavorare la vela come "aperta" o "chiusa", ma non nelle "posizioni intermedie";
- a causa della spinta del vento esercitata sulla vela montata (che essendo unica risulta di grande superficie) si rende necessario un notevole sforzo, specialmente in fase di inizio chiusura, per permettere la rotazione del sistema: a tale inconveniente si dà normalmente parziale rimedio prevedendo di

grosso diametro il tamburo su cui viene avvolto il cavo (tessile o metallico) di comando che viene rinviato al pozzetto;

- l'ingombro del tamburo montato alla base dello strallo limita sensibilmente la calpestabilità della zona, l'estrema prua, più pericolosa per l'equipaggio oltre a causare normalmente alcune difficoltà per la movimentazione dell'ancora sul musone di prua.

Il Sistema permette di avere contemporaneamente montate sullo stesso strallo due vele di seguito e di consentirne la riduzione indipendentemente l'una dall'altra o simultaneamente. Si può pertanto definire un avvolgifiocco che pur essendo unico può agire in modo indipendente per la regolazione di due vele consecutive.

Le parti essenziali costituenti il Sistema sono:

- 1) Meccanismo di Avvolgimento
- 2) Due Vele collegate al Meccanismo
- 3) Attrezzatura di Comando del Meccanismo
- 4) Attrezzatura di Regolazione del Punto di Scotta

Nella descrizione di funzionamento che segue si farà per chiarezza riferimento ai seguenti disegni allegati:

- DENIA.001: Diverse Configurazioni per il Piano Velico
- DENIA.002: Meccanismo di Avvolgimento (Alternativa 1)
- DENIA.003: Meccanismo di Avvolgimento (Alternativa 2)

- DENIA.004: Particolari Elementi Fissi del Meccanismo
- DENIA.005: Particolari Elementi Rotanti del Meccanismo

Il Dis.001 raffigura schematicamente le varie configurazioni ottenibili per il Piano Velico e precisamente (tener presente che il termine "ridotta" sta anche per "riduzione totale"):

- 001.a: ambedue le vele sono completamente aperte;
- 001.b: vela superiore ridotta e inferiore completamente aperta;
- 001.c: vela superiore completamente aperta e inferiore ridotta;
- 001.d: ambedue le vele sono completamente chiuse.

Riteniamo interessante far notare i vantaggi che il Sistema presenta nel caso di configurazione 001.b in cui la vela inferiore può (come meglio verrà spiegato in seguito) assumere la funzione di Tempestina, e di configurazione 001.c per la visibilità che consente in caso di manovre in acque ingombre.

Un avvolgifiocco già montato può essere modificato per l'inserimento del Sistema. In tal caso vengono utilizzati la quasi totalità dei componenti esistenti (elemento terminale superiore, canaletta, barilotto di sollevamento della vela ed elemento terminale inferiore escluso il meccanismo di rotazione). La vela esistente può essere recuperata tagliandola nelle due vele da modificare opportunamente per essere inserite nel Sistema.

Qui di seguito vengono descritte separatamente le parti che costituiscono il Sistema.

1) Meccanismo di Avvolgimento

Il Meccanismo di Avvolgimento è calettato solidalmente allo strallo nel punto proiezione del punto di scotta indicato dal Piano Velico.

E' costituito dalle parti rotanti, descritte ai punti 1.1), e dalle parti fisse nel loro insieme calettate sullo strallo, descritte ai punti 1.2).

I disegni 002, 003, 004 e 005 allegati essendo presentati a titolo esemplificativo sono relativi ad un ben definito strallo (diametro 10 mm) e ad una ben definita canaletta (a sezione circolare d.40 - vedi disegno 005.a) e pertanto mostrano una ben definita quotatura per i vari elementi. Tale quotatura e la forma dell'elemento 005.b sono comunque variabili in funzione delle dimensioni dello strallo e del tipo di canaletta sui quali il Sistema deve essere adottato.

E' altresì da tener presente che è anche prevista la soluzione mediante montaggio delle parti rotanti su cuscinetti a rotolamento.

1.1) Parti Rotanti

1.1.1) I tamburi rotanti inferiore e superiore (ambedue costituiti dagli elementi di dis.005) sono rispettivamente fissati al punto di penna della vela inferiore e a quello di mura della vela superiore.

1.1.2) La sede dei tamburi di avvolgimento presenta un'altezza di 10 mm ed un diametro di 170 mm.

1.1.3) La distanza fra i due tamburi di avvolgimento è (vedi dis.002 e 003) inferiore a 25 mm.

1.1.4) Dimensioni così ridotte sono state rese possibili dall'aver previsto di adottare per la rotazione quanto descritto al punto 3.1) ed hanno lo scopo di:

- minimizzare l'ingombro del Meccanismo per ridurre al massimo l'influenza negativa sui filetti fluidi che investono le vele;
- ridurre, nel caso di adozione di "Meccanismo di Avvolgimento (Alternativa 1)", al minimo possibile lo spazio che separa le due vele per minimizzare la diminuzione di superficie velica rispetto ad una vela unica. Tale minimizzazione viene anche realizzata in funzionamento mediante l'adozione di un semplice componente previsto per il punto di scotta, che verrà successivamente descritto al punto 4).

1.2) Parti Fisse

Per l'elemento che permette il calettamento sono previste le due alternative descritte in 1.2.1) e 1.2.2).

1.2.1) Tramite i due elementi 004.g1

In tal caso il rinvio dell'Attrezzatura di Comando parte verso poppavia dello strallo, viene realizzato secondo quanto descritto in 3.3) e le vele (totalmente o parzialmente aperte) rimangono

necessariamente separate fra loro dovendo lasciare lo spazio all'Attrezzatura di Comando in fase di cambiamento di bordo.

1.2.2) Tramite i tre elementi 004.g2 e 004.h

In tal caso il rinvio dell'Attrezzatura di Comando parte trasversalmente, ma a pruvia dello strallo, viene realizzato secondo quanto descritto in 3.4) e per le vele (totalmente o parzialmente aperte) è possibile una unione avente lo scopo di ridurre la parte non investita dal vento per mezzo di quanto descritto al punto 2.3.2).

2) Due Vele collegate al Meccanismo

2.1) La vela superiore viene inferita alzandola mediante i normali sistemi (barilotti o altro) sollevati dalla drizza, adottati da ciascuno degli avvolgifiocco in commercio mentre quella inferiore può essere in modo agevole montata manualmente nella maggior parte dei casi, dipendendo ciò solamente dall'altezza a cui viene a trovarsi il punto di calettamento del Meccanismo sullo strallo (ad altezza d'uomo per la gran maggioranza delle barche).

2.2) Le due vele sono, in base a quanto detto circa il punto di calettamento del meccanismo, tagliate (o modificata se già esistente un fiocco) in modo perpendicolare allo strallo ed hanno scotte separate.

2.3) Fra il bordo inferiore della vela superiore ed il bordo superiore della vela inferiore si ha una distanza di circa 6 cm,

necessaria per l'installazione del Meccanismo sullo strallo. Tale separazione, già di per se molto ridotta, viene ridotta a zero per buona parte della vela mediante l'adozione di due diversi accorgimenti da scegliere a seconda che sia preferito il sistema di rinvio descritto al punto 1.2.1) o l'alternativo descritto al punto 1.2.2); in particolare:

2.3.1) Se si è montato il sistema di rinvio 1.2.1), lo scopo viene ottenuto mediante l'adozione dell'attrezzatura di regolazione del punto di scotta descritta al punto 4);

2.3.2) Se si è montato il sistema di rinvio 1.2.2), lo scopo viene ottenuto mediante l'adozione di una canaletta secondo quanto qui di seguito descritto (punti 2.3.2.1--3).

2.3.2.1) Una doppia canaletta costituita o da un elemento unico a due sedi contrapposte o da due elementi separati fra loro opportunamente collegati in modo da assumere nel loro complesso una forma tale da favorire un ordinato arrotolamento delle vele sullo strallo, è fissata al foro posteriore dell'elemento h, e permette che le due vele siano inferite anche in queste sedi ove possono scorrere durante l'azione di avvolgimento e/o chiusura. Con tale accorgimento le due vele si comportano come una vela unica, risultando eliminato lo spazio vuoto di separazione fra loro.

2.3.2.2) La canaletta ha lunghezza leggermente superiore a quella delle relinghe ed è scelta fra quelle più leggere e flessibili comunemente in commercio al fine di non creare

problemi con albero e/o sartie basse durante i cambiamenti di bordo. Ad essa infatti non sono assegnati compiti di resistenza più gravosi di quelli sopportabile da un normale tessuto da vela.

2.3.2.3) La canaletta è dotata nella sua parte posteriore di una sorta di passascotte apribile per far sì che nei casi di configurazioni intermedie (vele non ambedue completamente aperte), il punto da cui viene regolata ciascuna delle due vele rimanga comunque unico (quello coincidente con la parte terminale della canaletta). L'apribilità ha l'unica funzione di svincolare le scotte per consentirne un posizionamento indipendente in fase di riposo (vele chiuse). Il passascotte sarà opportunamente carenato per la eliminazione dei già citati problemi durante i cambi di bordo.

2.4) Le vele sono realizzate (o modificate) in modo tale da minimizzare gli effetti negativi che provoca sui filetti fluidi l'ingombro provocato lungo lo strallo da un suo disordinato arrotolamento: si tende, in altre parole ad ottenere una superficie quanto più tesata e liscia della parte di vela arrotolata.

2.5) Quanto indicato in 2.4) si ottiene inserendo lungo l'inferitura della vela un tessuto o un qualsiasi altro componente di spessore e dimensione opportunamente calcolati tali da consentire quanto più possibile il riassorbimento del "grasso" della vela.

3) Attrezzatura di Comando del Meccanismo

3.1) Al posto delle tradizionali cime tessili o cavetti metallici che si arrotolano disordinatamente sul tamburo, viene adottata una fettuccia piatta di ad alta resistenza dell'altezza di 10 mm e dello spessore di 2-3 mm, che presenta una elevata resistenza e la possibilità di essere avvolta senza problemi in ordinate spire sovrapposte (tipo metro da sarta) con notevole riduzione dell'ingombro.

3.3) Nel caso sia preferito il Sistema descritto al punto 1.2.1), il rinvio al pozzetto viene realizzato mediante uno o più bozzelli montati in modo tale che la fettuccia di comando sia orientata perpendicolarmente allo strallo in posizione pressochè assiale della barca, al fine di non impedire il libero movimento delle vele durante i cambi di bordo.

3.4) Nel caso sia preferito il Sistema descritto al punto 1.2.2), il rinvio al pozzetto viene realizzato lungo la coperta nei modi normalmente adottati.

4) Attrezzatura per la Regolazione del Punto di Scotta

La regolazione del punto di scotta viene normalmente realizzata mediante lo spostamento (molto difficoltoso sotto carico) di un bozzello scorrevole su di una rotaia.

4.1) L'Attrezzatura prevista parte dalla considerazione che lo spostamento del bozzello sulla rotaia ha il solo scopo di modificare l'inclinazione della scotta.

4.2) La possibilità di tale modificazione di inclinazione può essere realizzata mediante un bozzello volante collegato ad una cima di piccolo diametro rinviata al pozzetto tramite un rinvio opportunamente posizionato sulla rotaia e dove può essere fissata nella posizione scelta mediante un qualsiasi sistema.

4.3) Ad evitare che in fase di cessazione dello sforzo sulla vela il bozzello volante rovini sulla coperta o sulla fiancata è sufficiente prevederne il controllo mediante una ritenuta elastica fissata sulla draglia superiore.

4.4) Nel caso di adozione del Sistema nella versione 1.2.1) il citato bozzello volante può essere sostituito da uno doppio a pulegge sovrapposte prevedendo di far passare la scotta della vela superiore nel bozzello inferiore e viceversa.

4.5) In tal modo regolando opportunamente le due scotte è possibile ridurre la zona aperta fra le due vele, addirittura arrivando ad un ricoprimento per buona parte della lunghezza.

4.6) Nel caso di adozione del Sistema nella versione 1.2.2) tale accorgimento risulta superfluo essendo la eliminazione della zona aperta affidata alla canaletta già sopra descritta.

VANTAGGI e SVANTAGGI del SISTEMA

Gli sforzi necessari per effettuare la riduzione di ciascuna vela sono minori rispetto a quelli necessari per la stessa operazione su una vela unica.

Grande visibilità per il timoniere in caso di riduzione della vela inferiore.

Il fatto che il meccanismo di avvolgimento venga a trovarsi per la grandissima maggioranza delle barche ad altezza d'uomo è causa di una lieve maggior comodità per l'inferimento della vela superiore, mentre i vantaggi sono notevolissimi per la movimentazione della vela inferiore: questa infatti è inferibile e fissabile senza la necessità di drizze e di conseguenza risulta facilmente sostituibile, oltretutto considerando le sue ridotte dimensioni, anche in navigazione. Ciò permette di montare la vela che si sceglie dalla più leggera fino alla tempestina, ferma restando la grammatura della vela superiore.

In caso di necessità, la riduzione di tela potrebbe cominciare dalla vela superiore per cui i lamentati inconvenienti collegati alla "chiusura parziale" (cui già si porta notevole miglioramento per quanto detto ai punti 2.4 e 2.5) sarebbero limitati alla sola vela superiore, rimanendo quella inferiore completamente aperta e quindi lavorando al massimo rendimento.

Viene eliminato l'ingombrante meccanismo oggi montato dagli avvolgifiocco alla base dello strallo che risulta sostituito da

un bicchiere di piccolo diametro per consentire la rotazione della canaletta comandata dall'alto: la prua risulta quindi più libera con notevole beneficio per la sicurezza e, in particolare, per la movimentazione dell'ancora.

Si ha una lieve riduzione dell'efficienza totale delle due vele rispetto ad una sola a causa sia dell'ingombro pur ridotto del meccanismo, sia (nel solo caso 1.2.1) della striscia non ricoperta, che però risulta molto ridotta in larghezza.

Per ogni bordo vi sono due scotte anzichè una, cosa che però permette una regolazione più fine.

Facilità di montaggio sia nel caso di nuovo, che di modificazione di avvolgifiocco già esistente.

Nel solo caso di adozione del Sistema 1.2.1) si hanno i seguenti svantaggi:

- la zona a pruvia dell'albero e poppavia dello strallo è ingombrata dalle due cime di comando che vanno dal punto dello strallo ove è calettato il meccanismo con i tamburi di rotazione fino grosso modo alla base dell'albero.
- tali due cime devono necessariamente avere il percorso indicato al fine di permettere il cambiamento di bordo delle due vele.
- in fase di chiusura si esercita uno sforzo perpendicolare allo strallo nel punto di calettamento del meccanismo, che però risulta ridotto a causa delle minori dimensioni delle vele.



RIVENDICAZIONI

1) Sistema caratterizzato dal fatto che permette il montaggio sullo stesso strallo di due vele, l'una di seguito all'altra e del tutto indipendenti l'una dall'altra sia per il montaggio che per l'avvolgimento.

2) Sistema caratterizzato dal fatto che le due vele sono collegate fra loro da un Meccanismo precedentemente fissato sullo strallo che ne permette la riduzione separatamente o congiuntamente dalla massima superficie velica fino a zero, in modo tale che esse possono nello stesso momento:

- venire ridotte o aperte;
- una venire ridotta/aperta, mentre l'altra non viene modificata;
- una venire ridotta/aperta, mentre l'altra viene aperta/ridotta.

3) Sistema caratterizzato dal fatto che il Meccanismo è costituito da una parte da fissare sullo strallo e da due gruppi che possono ruotare sulla parte fissa in modo indipendente l'uno dall'altro.

4) Sistema caratterizzato dal fatto che le parti rotanti del Meccanismo di Avvolgimento siano posizionate sullo strallo ad una distanza dalla coperta maggiore di 800 mm.

5) Sistema caratterizzato dal fatto che su di uno stesso elemento situato sullo strallo siano collegate due vele.

6) Sistema caratterizzato dal fatto che l'elemento situato sullo strallo possa essere costituito da due parti separate, ciascuna



calettata e ruotante indipendentemente dall'altra.

7) Sistema caratterizzato dal fatto che per l'accoppiamento dei gruppi rotanti alla parte fissa sono previsti sia la rotazione su bussole sia quella tramite cuscinetti a rotolamento.

8) Sistema caratterizzato dal fatto che la sede dei tamburi di avvolgimento presenti un'altezza inferiore a 40 mm.

9) Sistema caratterizzato dal fatto che la distanza fra i due tamburi (intesa come distanza fra la superficie inferiore del tamburo superiore e la superficie superiore del tamburo inferiore) sia inferiore a 50 mm.

10) Sistema caratterizzato dal fatto che il diametro esterno delle piastre circolari sia inferiore a 250 mm.

11) Sistema caratterizzato dal fatto che il peso totale del Meccanismo (esclusi gli elementi "a" che si devono considerare far parte della canaletta) è inferiore a 3 kg.

12) Sistema caratterizzato dal fatto che l'ingombro totale del Meccanismo sia tale da essere contenibile in un doppio cono di base unica del diametro di 400 mm e di altezza (da vertice a vertice) di 200 mm.

13) Sistema caratterizzato dal fatto che all'elemento rotante superiore viene fissato il punto di mura della vela superiore e all'elemento rotante inferiore viene fissato il punto di penna della vela inferiore.

14) Sistema caratterizzato dal fatto che il cavo che permette la rotazione di ciascun tamburo sia costituito anzichè da cima tessile o cavetto metallico, da fettuccia piatta di adeguata resistenza, avente spessore inferiore a 5 mm e altezza tale da consentire l'avvolgimento in ordinate spire sovrapposte anzichè in modo disordinato.

15) Sistema caratterizzato dal fatto che nell'alternativa 1.2.2) le due fettucce di comando partono dai rispettivi tamburi rotanti a pruvia dello strallo in posizione sempre sottovento alle vele e non impediscono un eventuale collegamento delle vele.

16) Sistema caratterizzato dal fatto che nell'alternativa 1.2.2) i due rinvii sono fissati sulla piastra in modo tale che l'angolo formato dalle congiungenti con lo strallo sia superiore a 90°.

17) Sistema caratterizzato dal fatto che nell'alternativa 1.2.2) i primi bozzelli di rinvio dopo la piastra sono fissati sulla coperta in posizione tale che la risultante degli sforzi esercitati dalle due fettucce sia orientata longitudinalmente allo strallo, evitando quindi sollecitazioni di taglio/flessione.

18) Sistema caratterizzato dal fatto che le due vele da inferire sullo stesso strallo possono essere confezionate con tessuti di grammatura diversa.

19) Sistema caratterizzato dal fatto che ciascuna vela prevede nella parte anteriore un rinforzo in tessuto o altro materiale di forma dimensione e spessore tali da consentire in fase di

chiusura un efficace recupero del "grasso" al fine di permettere un più corretto avvolgimento delle vele sulla canaletta con conseguente riduzione della turbolenza.

20) Sistema caratterizzato dal fatto che nell'Alternativa 1.2.2) i bordi superiore della vela inferiore e inferiore della vela superiore sono dotati di cavetto tessile flessibile per l'inferitura in una canaletta.

21) Sistema caratterizzato dal fatto che nell'Alternativa 1.2.2) alla piastra h è collegata una canaletta ad alta flessibilità a due sedi contrapposte nelle quali scorrono i cavetti tessili sopra descritti.

21) Sistema caratterizzato dal fatto che detta canaletta è costituita in modo tale da favorire il corretto avvolgimento delle vele sulla canaletta.

22) Sistema caratterizzato dal fatto che detta canaletta è di lunghezza di poco superiore alla lunghezza del lato di vela in essa inferito ed è dotata all'estremità libera di passascotte apribili opportunamente carenati.

23) Sistema caratterizzato dal fatto che la fettuccia rinviata in pozzetto può essere avvolta su di un tamburo simile a quelli facenti parte del Meccanismo, con notevole riduzione di ingombro.

24) Sistema caratterizzato dal fatto che la regolazione del punto di scotta viene realizzata per mezzo di un bozzello volante ritenuto elasticamente sulla draglia superiore e regolabile in

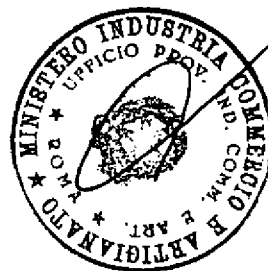
altezza mediante la tensione di una cima ad esso collegata rinviata in pozzetto attraverso un bozzello scorrevole sulla rotaia.

25) Sistema caratterizzato dal fatto che nel caso di adozione del sistema 1.2.1) il bozzello volante è a sedi sovrapposte nella alta delle quali scorre la scotta della vela inferiore, mentre nella bassa scorre la scotta della vela superiore.

26) Sistema caratterizzato dal fatto che nel caso di adozione della soluzione 1.2.2) la regolazione del punto di scotta viene realizzata come descritto in 24), con l'unica differenza che le sedi del bozzello non sono sovrapposte, ma affiancate.

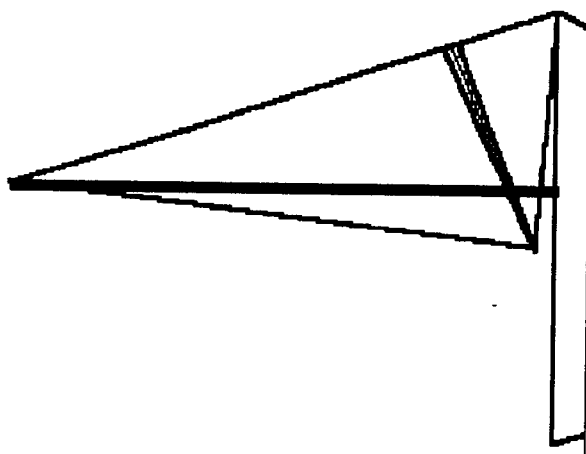
Roma, 11 Settembre 1996


Maurizio Schiarini



DP 96 A 007

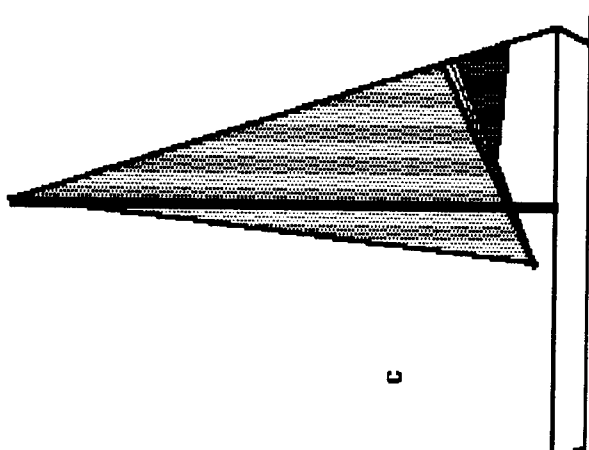
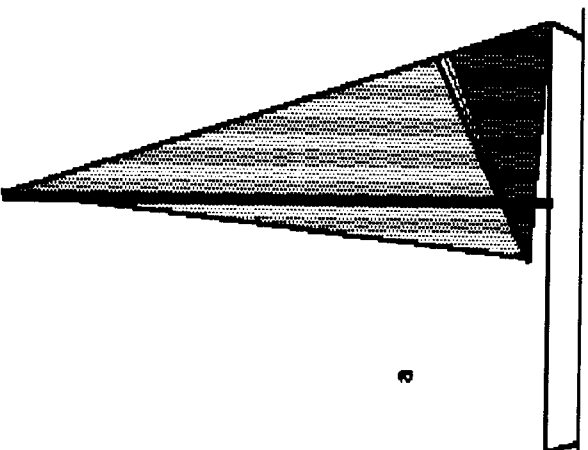
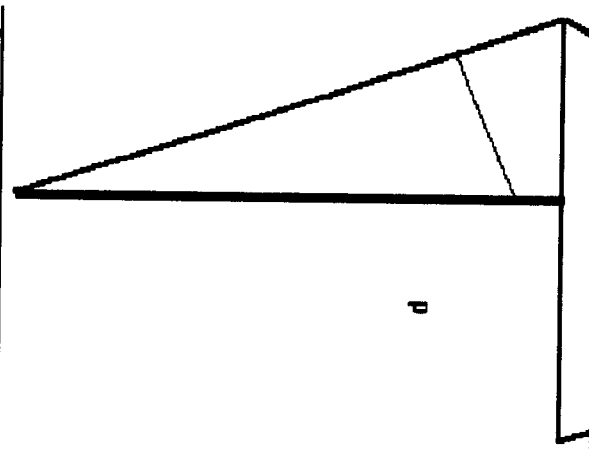
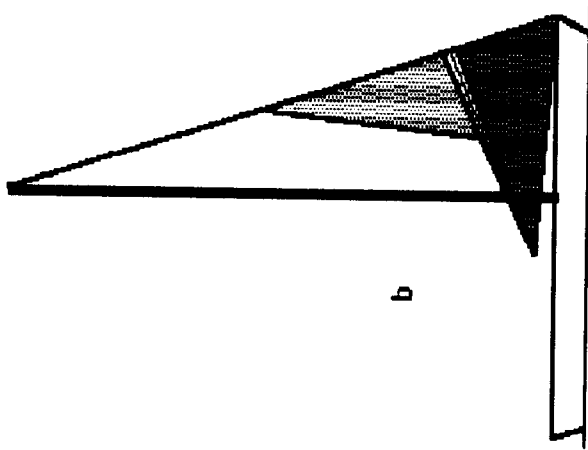
Manif.



Sistema per Inferitura su Strallo Unico
di due Vele Consecutive ciascuna
avvolgibile indipendentemente dall'altra

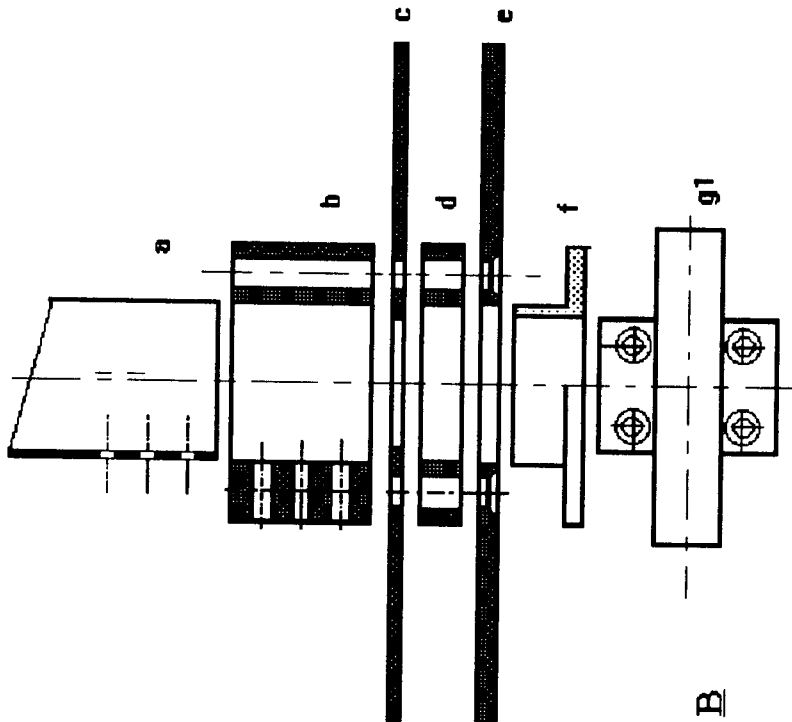
Diverse Configurazioni
per il Piano Velico

N. DENIA.001	
DATA 08/08/86	REVISIONE
500000000	500000000
500000000	500000000

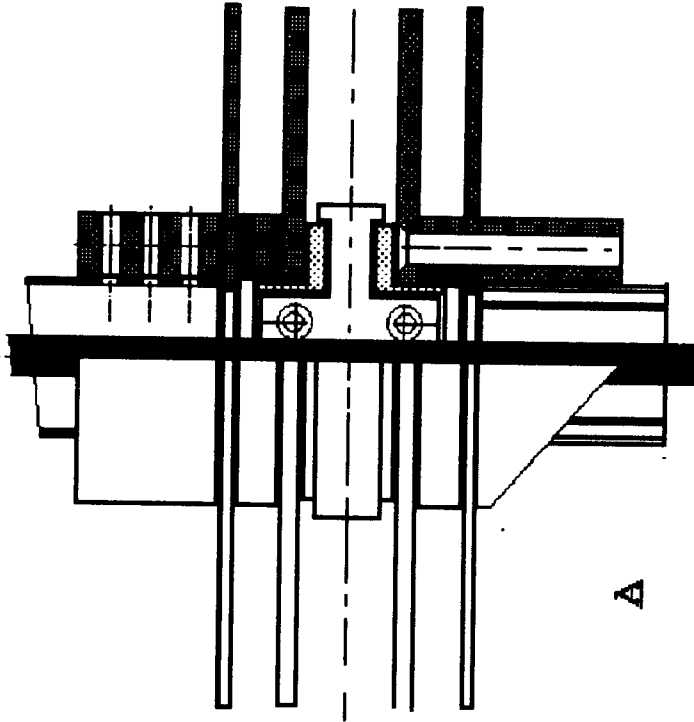


DP 96 A 007

Alf...



B



A

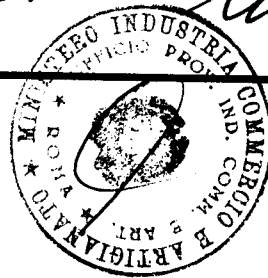


Sistema per Inferitura su Strallo Unico
di due Vele Consecutive ciascuna
avvolgibile indipendentemente dall'altra

Mecanismo di Avvolgimento
Alternativa 1

CONTRATTO	REDAZIONE	VERBA	MB	N. DENIA. 002
20/00/1954	20/00/1954	20/00/1954	20/00/1954	20/00/1954

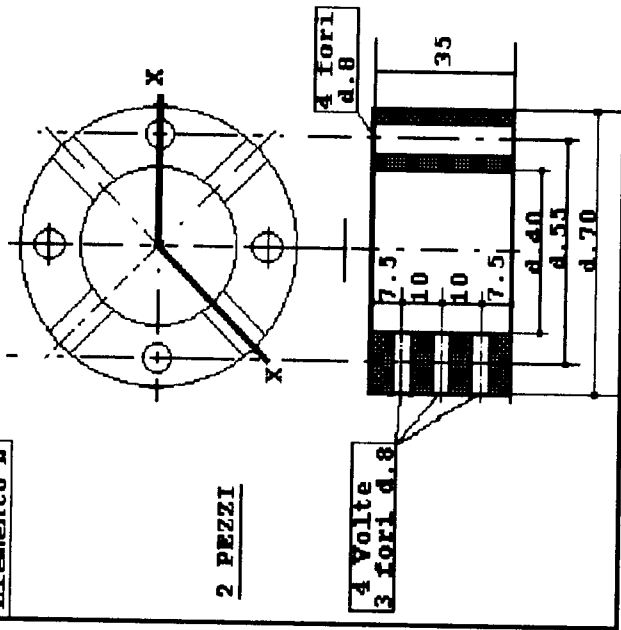
DP 96 A 007



Ulf...

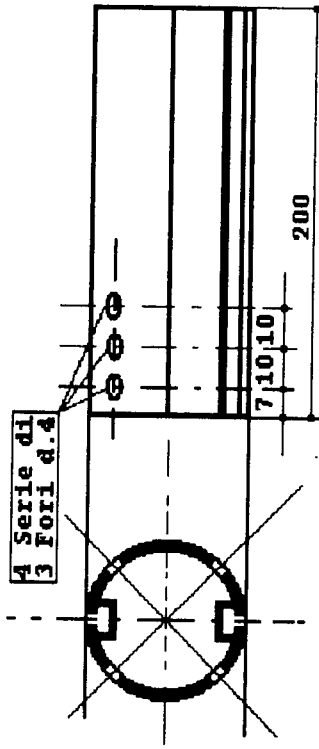
Elemento b

2 PEZZI



Elemento a

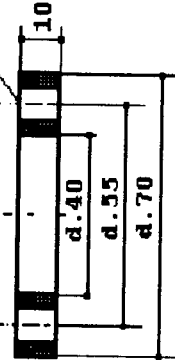
4 Serie di
3 Fori d.4



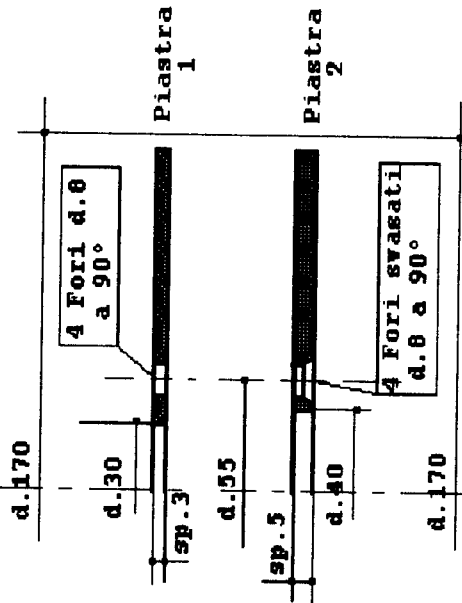
Elemento d

2 PEZZI

4 Fori
d.8



Elementi o-e (2 + 2 Piastre Circolari)

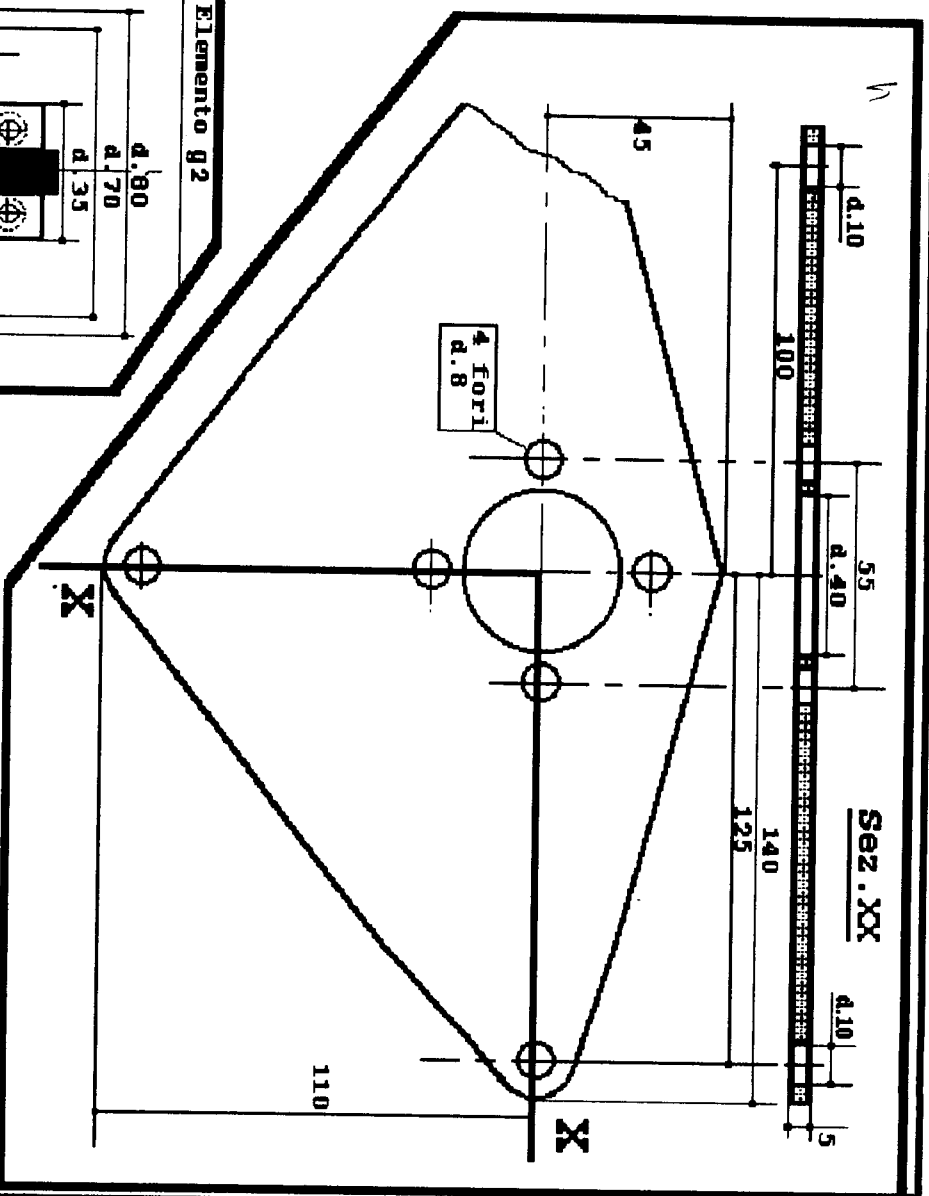
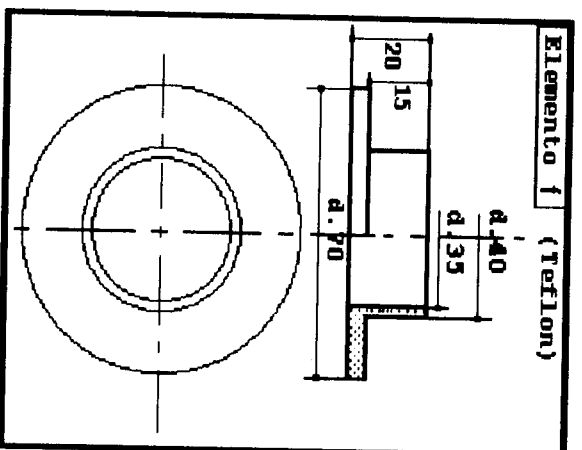


Sistema per Inferitura su Strallo Unico
di due Vele Consecutive ciascuna
avvolgibile indipendentemente dall'altra

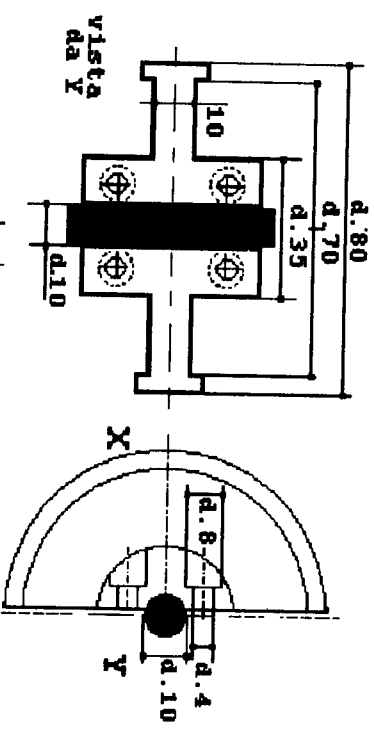
Mecanismo.

Particolari Elementi Rotanti

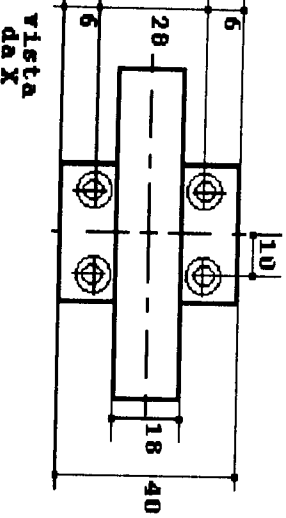
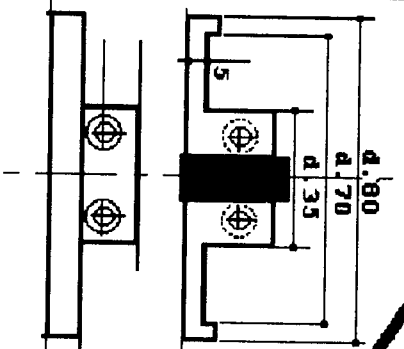
Disegnato	Verificato	Disegnato	Verificato
N. DENIA. 005		Data 00/09/61	



Elemento g1 (per serraggio su perno d.10)

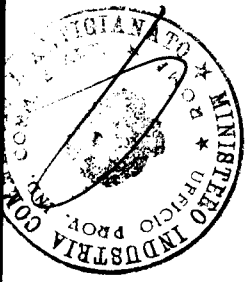


Elemento g2



Sistema per Inferitura ai Sistemi Unico
 al due Vele Conoscitive ciascuna
 avvolgibile indipendentemente dall'altra

Meccanismo
 Particolari Elementi Fissi

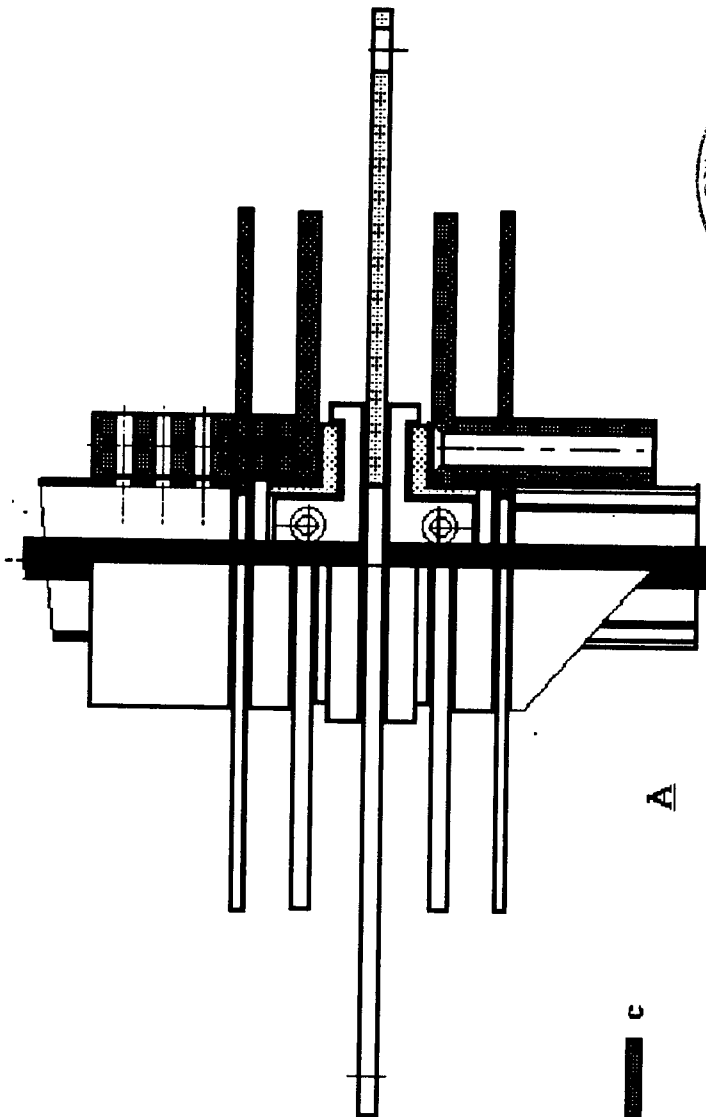


PRODOTTORE	REDAZIONE	VERBA PER	N. DENIA. 004
30/00/00/00	00/00/00	00/00/00	00

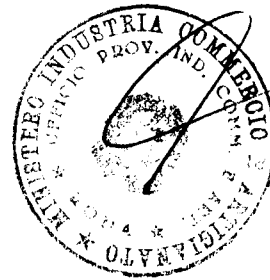
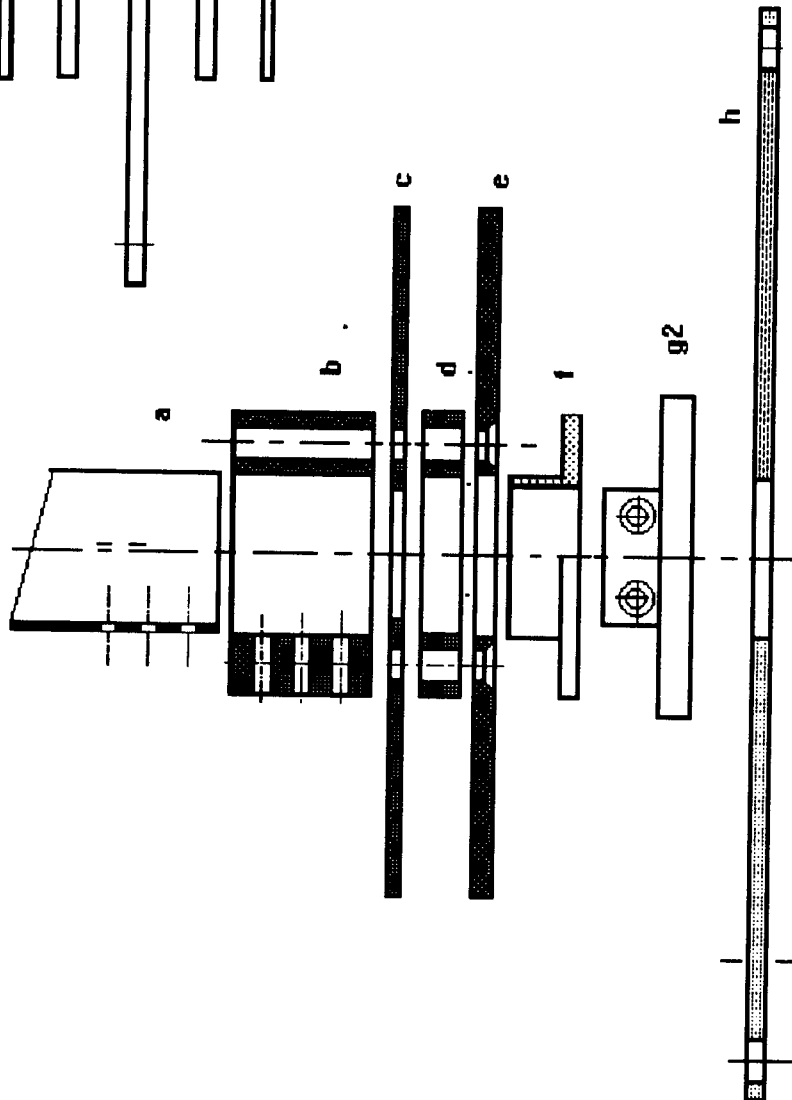
Manf...

DP 96 A 007

Maif



A



Sistema per Inferitura su Strallo Unico
di due Vele Consecutive ciascuna
avvolgibile indipendentemente dall'altra

Mecanismo di Avvolgimento
Alternativa 2

PRODOTTORE	DATA MB	N. DENIA. 003
30/01/1984		
DATA 01/01/86		