

Associazione I S O L E

FITeL

Scuola di vela

Argomento: Corso di vela d'altura

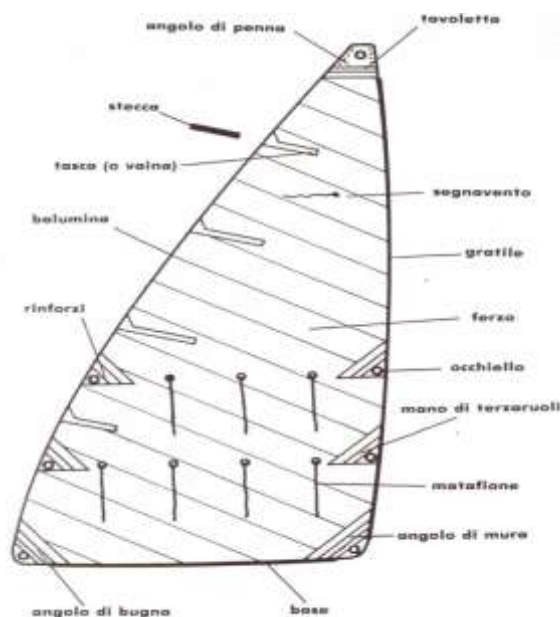
Materia: **Cambi di vele e presa di terzaroli**

Istruttori: **Roberto Carini e Claudio Presutti**

Quaderni integrativi
Manuale ad uso interno dell'Associazione

In questa dispensa vedremo come eseguire alcune manovre in barca in funzione delle condizioni meteo-marine che ci troviamo ad affrontare.

Con venti leggeri non avremo difficoltà ad intraprendere una navigazione con tutta la superficie velica a riva, ma al peggiorare delle condizioni di vento oltre un certo limite – quando il valore del fattore di turbolenza supera 1 [fattore di turbolenza $T = D/V_m$, con D = differenza tra vel. max e min e V_m = vel media del vento] – con le stesse vele la barca sbanderebbe in maniera eccessiva rendendo difficile la conduzione fuori dalle sue linee d'acqua. Allora dovremo ridurre la superficie velica esposta al vento terzarolando la randa e sostituendo il genoa con un fiocco.



L'esecuzione di queste manovre è sicuramente diversa se si considerano barche da regata o tranquille situazioni di navigazione con equipaggio familiare; è sicuramente superfluo ripetere che in regata si ricerca la massima prestazione velocistica in relazione alle condizioni di vento e di mare, mentre durante la crociera si preferisce una conduzione tranquilla e sicura a scapito della velocità.

Memo: *Quando si tratta di decidere se prendere una mano di terzaroli o di cambiare una vela di prua, a meno che non si disponga di un efficiente e preparato equipaggio, è bene che il comandante valuti attentamente la situazione in termini di sicurezza e in previsione di peggioramenti meteo ordini le manovre per tempo, quando è ancora possibile lavorare in coperta in condizioni agevoli e sicure. Una stessa manovra decisa troppo tardi è molto più difficile.*

Velocità è l'imperativo delle gare veliche e l'equipaggio manderà a riva le vele giuste per avere una barca che scivola bene sull'acqua o, modificando l'assetto e le regolazioni, una barca che ha la potenza necessaria per superare onde e mare formato senza perdere velocità.

Ricordiamo dai corsi base e dalle nostre dispense che vi sono vari tipi di attrezzature di coperta e di manovre fisse in funzione dell'uso che ne faremo; ad esempio sulle barche da regata le vele di prua s'inferiscono tramite la ralinga nelle canalette dello strallo cavo. Questo tipo d'attrezzatura ha il vantaggio di tenere meglio in forma il genoa e di distribuire la pressione esercitata dal vento lungo tutta l'inferitura.

Come vediamo in figura, la sezione del profilato in alluminio dello strallo cavo presenta una doppia canaletta per consentire cambi di vela avendo sempre a riva un'altra vela così da non perdere mai spinta. Il lato negativo di quest'attrezzatura è il notevole attrito che si ha all'interno delle canalette e ciò rende leggermente più lente e faticose le ammainate.



Sulle barche "tranquille" è ormai molto diffuso l'uso del "rullafiocco", sistema adatto a ridurre in maniera continua e a piacimento la superficie della vela senza effettuare complicate manovre e rimanendo in pozzetto. Quello di evitare di mandare un uomo a prua per i cambi di vela è un grande pregio del rullafiocco, mentre nei suoi difetti dobbiamo ascrivere la necessità di avere una vela tagliata piuttosto piatta e non adatta ad un certo range di regolazioni; bisogna anche dire che in caso di venti molto forti e quindi con il genoa molto avvolto, la superficie offerta al vento dal rotolo di tela è comunque abbastanza ampia, ed il centro velico si trova spostato a prua ed in alto quanto più il genoa è rollato.

Terzo tipo di attrezzatura è lo strallo in trefolo d'acciaio. Questa è l'attrezzatura più semplice e sicuramente più datata e collaudata. Armare ed issare un genoa su uno strallo di questo tipo non è difficile ma richiede un certo tempo dovuto all'amanigliamento dei garrocci, particolari moschettoni metallici, montati a determinati intervalli lungo la ralinga della vela.

Questo sistema assicura ammainate velocissime (basta mettere la prua al vento e filare la drizza senza mandare la vela in acqua), ma anche dei cambi di vela lunghi e laboriosi con la complicazione di rimanere senza spinta per il tempo della manovra.

Anche per la randa esistono dei sistemi avvolgibili per la riduzione della vela e sono sostanzialmente di due tipi: randa avvolgibile all'interno dell'albero – il sistema avvolge la tela lungo il lato verticale accorciando così la base –, e la randa con boma a rullino, dove la randa si avvolge lungo la base intorno al boma che è dotato di particolare ferramenta adatta all'uso.

Questi sistemi, indubbiamente comodi dal punto di vista pratico, obbligano all'uso di rande tagliate piatte o senza stecche che non possono assolutamente fornire delle grandi prestazioni.

Il sistema classico per ridurre la randa sulla maggior parte delle barche da crociera e da regata è la presa di terzaroli

Torniamo brevemente alla terminologia di base e alla figura di pag. 2: ricordiamo che la randa, sia tagliata orizzontale sia tri-radiale, è progettata per avere 2, 3, o in alcuni casi anche 4 mani di terzaroli oltre alla mano di grasso, detta anche manina, che serve non per ridurre la superficie ma solo per smagrire il grasso della randa.

Addentriamoci ora nella tecnica delle manovre.

Memo: *E' intuitivo, ma lo ricordiamo lo stesso. Se iniziamo la riduzione di velatura a prua, la barca acquisterà un assetto più orziero a seguito dello spostamento dei centri velici. Una barca leggermente orziera è preferibile dal punto di vista della sicurezza.*

Vele di prua

Armamento con doppia canaletta. Ipotesi di passaggio da Genoa a fiocco 1.

E' l'attrezzatura tipica da regata e con questo sistema il genoa deve sempre essere issato sulla canaletta di sinistra. Al momento del cambio da genoa a fiocco 1 o da fiocco 1 a fiocco 2,

faremo l'operazione trovandoci con mure a dritta – in situazione di diritto di rotta – e con la canaletta di destra disponibile. Il diritto di precedenza compenserà eventuali perdite di potenza e difficoltà di manovra.

Il genoa è esposto a sinistra, portato il sacco del fiocco in coperta si impegna il suo angolo di mura sull'apposito gancio alla base dello strallo e, usando la guida o feeder, si inferisce la ralinga dalla parte della penna che a sua volta è già stata incocciata alla seconda drizza di genoa. Si scioglie la scotta di sopravvento, ora non in funzione, e la si collega sempre tramite una gassa alla bugna del fiocco da issare. La manovra è pronta, dobbiamo solo regolare il punto di scotta sopravvento e poi, al comando del timoniere, si issa. A questo punto abbiamo 2 vele issate contemporaneamente e la barca, a parte piccole turbolenze, non perde potenza.

Tutto è a posto; ora dobbiamo virare per poi ammainare il genoa che si troverà sulla faccia interna del fiocco. Siamo sulle nuove mure, il prodiere e l'uomo alle drizze lavorano insieme per ammainare il genoa che si appoggia sul fiocco, e quando il genoa è in coperta si libera dalla scotta sopravvento – che ora è quella di sinistra – e la si collega alla bugna del fiocco, si regola il punto di scotta a sinistra e al prodiere non rimane altro da fare che ripiegare il genoa e riporlo dabbasso. La manovra è completata.

Quando si sostituisce una vela usando il metodo qui descritto, la manovra prende il nome di peeling

Armamento strallo in acciaio. Ipotesi di passaggio da Genoa a fiocco 1.

Come dicevamo prima, in questo caso la manovra è un po' più lenta. Si prepara il fiocco in coperta e si smurano i due garrocci in basso del genoa così da consentire l'aggancio dei due garrocci bassi e della mura del fiocco. A questo punto il timoniere orza fino a prua al vento, si ammaina il genoa velocemente e lo si imboglia per non farlo andare in acqua. Si staccano dallo strallo tutti i garrocci del genoa e si ingarrocciano quelli del fiocco e si ammaniglia la drizza. Intanto in pozzetto si sta facendo la sostituzione delle scotte e, una volta spostati i punti di scotta, la vela sarà issata ed il timoniere potrà poggiare sulla nuova rotta mentre i tailer regolano convenientemente il fiocco.

Memo: Anche in questa, come in tutte le altre manovre, è molto importante che ci sia un buon affiatamento tra l'equipaggio e che le operazioni siano chiamate a voce alta e chiaramente da chi le coordina; l'equipaggio dovrà manifestare a voce di aver capito la manovra e di essere pronto ad eseguirla.

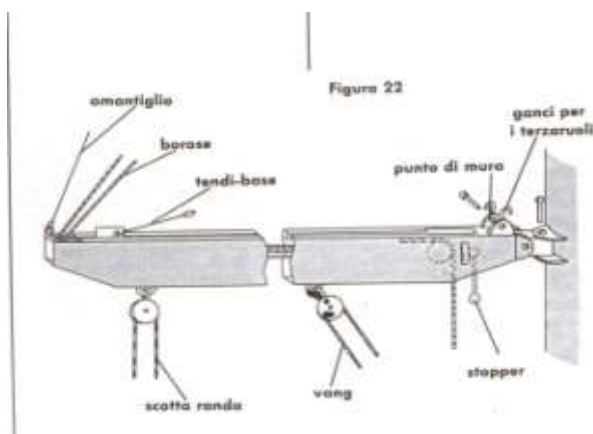
Le manovre sopra descritte sono ripetibili nello stesso modo per qualsiasi vela si voglia sostituire, l'unica attenzione particolare deve essere di far passare correttamente le scotte e di selezionare il giusto punto di scotta per la nuova vela.

La randa

Per eseguire una presa di terzaroli ben fatta, è indispensabile che la barca sia condotta su un'andatura di bolina; ormai sappiamo anche che è meglio tenere armate alcune manovre anche se inizialmente sembra che non debbano servire: è il caso tipico delle borose delle mani di terzaroli.

La prima cosa da fare è di lasciare il vang e la scotta della randa per permettere di mettere in forza l'amantiglio che sosterrà il boma mentre ammainiamo la randa e diminuirà la tensione sui garrocci. L'uomo alla drizza della randa si deve assicurare che la drizza sia in chiaro e pronta ad essere filata senza che si incattivi.

Tutti pronti, l'equipaggio è ai posti di propria competenza. Il timoniere orza un po' e si ammaina la randa fino a poter agganciare l'occhiello della prima mano al gancio predisposto sulla trozza del boma.



Si ghinda subito la drizza della randa e poi si cazza con il winch la borosa per smagrire la nuova base della randa. Ora possiamo lasciare l'amantiglio e tesare il vang e quindi regolare la scotta sulla nuova rotta che vogliamo fare. Ora che la barca ha la velatura ridotta in base alle nuove condizioni di vento e ha ripreso la normale navigazione, non ci resta che sistemare il bordame. Usando degli stroppi di cimetta, i matafioni, raccoglieremo il tessuto in eccesso lungo il boma per diminuire le turbolenze e per evitare che il tessuto "faccia borsa". I matafioni non dovranno essere serrati fortemente e il nodo che useremo si dovrà sciogliere facilmente.

Memo: *La manovra descritta è abbastanza semplice da eseguire praticamente. Come altre cose richiede attenzione per prevenire il verificarsi di possibili problemi. "Un occhio a quello che si sta manovrando e un occhio ai compagni" è di solito una buona ricetta. L'amantiglio in questa manovra svolge un ruolo fondamentale. Pensateci.*

Ultimo memo: *Non per questo meno importante. Quando state eseguendo una manovra e trovate difficoltà, ad esempio a cazzare una drizza o una scotta, non pensate che improvvisamente il winch abbia diminuito la sua efficienza! Fermatevi e controllate velocemente il percorso della manovra: potreste prevenire un terribile incattivimento..... o potreste accorgervi che tutto dipendeva semplicemente da un compagno seduto sopra la vostra scotta!!! Buon Vento*