

OBIETTIVO

Dopo 3 o 4 anni di regate e qualche alterno risultato, cresce la sensazione di potere e volere fare di più !

Tutti dedichiamo giustamente tempo e risorse al miglioramento del mezzo, nelle sue varie componenti, ma altrettanto essenziale, per avere buoni e costanti risultati, è lo sviluppo delle Competenze e la capacità di applicarle con Continuità e Coordinazione.

Con questi brevi corsi tematici intendiamo:

-fornire una traccia scritta delle attività di ogni ruolo, sia a terra che prima e durante la regata, adattabile alle diverse realta', per sviluppare un efficace TEAMWORK;

- costituire una Base ordinata delle principali discipline concorrenti, con alcuni accenni di tecnica e curiosità che lascino a ciascuno la voglia di approfondire autonomamente le aree di proprio maggior interesse;

-sviluppare una condivisa consapevolezza della ampiezza delle tematiche che richiedono la continua concentrazione di tutti, pur nei diversi ruoli;

BUON VENTO!

I RUOLI A BORDO

Prodiere (bowman) – n.1: lavora a proravia dell'albero; a lui si richiede esatta conoscenza delle manovre, perché la sua è la "zona critica" della barca. Grazie a lui si eseguono:

- cambi di vele di prua
- manovre sotto spinnaker
- preparazione di drizze e tangone

assiste tatticamente il timoniere con segnali dalla prua (in partenza,sotto raffiche, con moto ondoso...) e tiene sempre sott'occhio la posizione della boa da raggiungere.

Riporta sempre il circuito spi in posizione di issata dopo un'ammainata.

Uomo dell'albero (mastman) – n.2 (+n.22): è fondamentalmente il completamento dell'1. Partecipa attivamente ai cambi di vele (sacchi preparati a prua, in coperta), all'issata e all'ammainata agendo sulle drizze dell'albero; partecipa al recupero del genoa e dello spinnaker in ammainata; partecipa alla strambata del tangone sotto spi porgendo al n.1 la nuova scotta (braccio) da incocciare (facendolo in caso di strambata a bilancino).

L'intesa del 2 con l'1 deve essere perfetta perché tutte le manovre (drizze, scotte, bracci, carica-alto, carica-basso) del triangolo di prua lavorino sempre in chiaro (lavoro di indispensabile verifica).

Drizzista (pitman) – n.3 (+n.33): è posizionato di fronte al tambuccio, nel punto in cui sono concentrate le uscite delle drizze, del vang, del carica-alto e del carica-basso del tangone, del tesabase della randa, del cunningham della randa e della borose di terzarolo, dei barber-houlers di scotta.

E' ai winches di tuga in ammainata e in issata a collaborare con i tailers e con il randista nella regolazione delle tensioni.

Strambando sotto spinnaker lavora in sincronismo con i prodieri 1 e 2.

Spetta a lui la scelta del momento giusto per intervenire su drizze, carica- alto e basso del tangone per favorire il sempre corretto andamento delle manovre sotto spinnaker.

Regolatori del genoa (tailers) – n.4 (+44) e n.5 (+55): in pozzetto svolgono il ruolo di regolatori del genoa e dello spinnaker, rispettivamente nel lato di bolina e in quello di poppa (dove alternativamente saranno scotta-trimmer e uomo al braccio). Il ruolo richiede grande concentrazione perché il vento cambia continuamente in intensità e direzione e perché

debbono interagire con il timoniere ed il randista per ottenere il massimo rendimento dal piano velico.

Randista (main sail trimmer) – n.6: è il regolatore e il responsabile delle manovre alla randa; deve sapere come ottimizzare forma e rendimento in ogni condizione. Cura (in collaborazione con il drizzista) le variazioni di tensione della drizza, del cunningham, del tesabase, del meolo, del wang; esegue le variazioni di tensione sui paranchi di scotta, di regolazione fine, del tendi paterazzo (backstay).

Deve studiare a fondo le regolazioni dell'albero e seguire l'interazione della randa con la vela di prua.

Timoniere – n.7: a lui spetta la conduzione della barca sulla rotta e nel quadro delle scelte tattiche imposte dalle condizioni di regata.

Insieme con il randista ed i tailers sviluppa il massimo della velocità della barca.

Conosce le istruzioni di regata.

Definisce, con il tattico e i tailers, le vele.

Tattico – n.8: le funzioni di tattico prevedono:

- studio preventivo del meteo e del campo di regata;
- conoscenza precisa delle possibilità della barca;
- conoscenza delle regole di regata;
- individuazione e controllo della rotta nelle condizioni meteo della regata e dei comportamenti degli avversari.

Navigatore – n.9:

- Acquisizione dei dati di navigazione (intensità e direzione del vento, moto ondoso, velocità della barca...) in funzione della regolazione ottimale della barca (target).
- Gestisce e comunica Linea di Partenza e Lay Line (distanza).
- Comunica ogni variazione del vento, del momento e rispetto al bordo precedente.

Ove non sia previsto il ruolo viene coperto da un altro membro dell'equipaggio.

PRIMA DELLA REGATA

**“Essere nelle migliori condizioni possibili per battersi”
e...concentrazione continua!**

Attività in banchina:

- 1) La dotazione di vele (in relazione alla prevedibile intensità del vento) -> **Team**
- 2) Regolazioni attrezzature fisse (sartie, strallo, paterazzo) -> **Skipper**
Le manovre correnti (scotte, drizze, sagole di rispetto) -> **Tailers**
Le dotazioni di coperta (bozzelli, ferramenta, arnesi) in caso di vento forte (25 n).
- 3) L'equipaggiamento personale (es: se non pioverà...sacche a terra) -> **Team**
- 4) L'equipaggiamento di bordo. Sbarcare? -> **Skipper, Tattico**
- 5) La stecca in cima alla randa deve essere più morbida o più rigida? -> **Randista**
Con poco vento, stecca morbida.
- 6) Controllo strallo, feeder, mura, tangone, drizze, Spi, penne e stecche genoa -> **n. 1-2-22**
- 7) Controllo scotte, winch, punti scotta, scarico generale -> **n. 4-5-44-55**
- 8) Controllo drizze, winch, idraulica, randa -> **n. 6-3**
- 9) Controllo motore, nafta, serbatoi, impianto elettrico, lista equipaggio -> **n. 33**
- 10) Controllo strumenti, sensori, carte, meteo -> **n. 9**
- 11) Controllo istruzioni, avvisi, bandiere -> **7-8**

Attività in mare:

Arrivando sempre in anticipo sulla linea provare le vele (per non dover fare un cambio in regata).

Cercare la bolina ottimale prima della partenza:

- 1) punto di scotta del fiocco
- 2) tensione delle drizze genoa e randa; paterazzo e di nuovo drizze genoa e randa;
- 3) tensione delle scotte genoa per la velocità massima;
- 4) punto di scotta (carrello) della randa (con carrello più sottovento la randa respira, sono più veloce anche se non stringo moltissimo), base randa, cunningham;
- 4a) punto di scotta (carrello) di PARTENZA – controllare l'interazione timone/randa (timone che si indurisce, scarrello per non strarzare e viceversa);
- 5) controllare la Velocità Sensore/GPS e corrente;
- 6) controllare AWA.

Nel lasso di tempo prima della partenza, ciascun componente dell'equipaggio deve concentrarsi sulle manovre che gli competono.

- provare le virate di bolina;
- registrare boe
- entrare in sintonia con le condizioni meteo marine nelle quali si effettuerà la regata;
- check sulla linea di partenza;
- prova della linea di partenza;
- posizione tendenziale della flotta.
- definizione dell'ipotesi strategica generale;

E' indispensabile disporre di un pre-partenza sufficientemente lungo!!

IN REGATA

Chi fa cosa a bordo...lo scambio di informazioni!

In bolina:

1. **prodiere** – onde, raffiche, refoli, controlla l'altezza delle altre prue.
2. **uomo d'albero** – occhio complessivo al campo.
3. **drizzista** – controlla la forza del TW.
- 4-5 **tailers** – quello di sopravvento indica le prestazioni della barca in rapporto alle altre barche sopravvento;
– quello di sottovento comunica il tipo di regolazione: alto, bassa, stretta, larga; controlla incroci sottovento; si porta sopra quanto possibile.
6. **randista** – pressione del vento, aiuto al timone (carrello e paterazzo), regolazioni e sbandamento.
7. **Timoniere** – marcia della barca, sensazioni di regolazione, valutazione sulla tendenza del vento in forza e direzione; da il Via a virate, abbattute, drizzate, ammainate.
8. **Tattico** – indica tutte le scelte di campo.

9. Navigatore – avverte della distanza (in lunghezza) dalla boa e dalla Lay Line; delle evoluzioni del vento.

In portante:

1. punto di sventamento delle altre barche e prestazioni, refoli e raffichette (in lunghezza);
9. posizione della barca rispetto alla Lay Line. Attenzione ai comportamenti delle altre barche (meno rotta, più velocità); come arrivano in boa; come affrontano la bolina successiva.
9. informazioni sul vento reale: variazioni di direzione; variazioni di intensità.
- 4-5. pressione del vento sulle scotte; conseguenti regolazioni; comunicazione tra i due ruoli;
6. aggiorna sulla forza del vento e sull'assetto;
7. 8. 9. come in bolina.

Tutti sono costantemente concentrati sulla situazione tattica e sulle possibili manovre conseguenti;

Ognuno ripassa il proprio ruolo;

Nessuno cazia o urla. Solo incitamenti e indicazioni utili e positive.

DOPO LA REGATA

Briefing: osservazioni e modifiche.

LA PRIMA BOLINA: VIRATA E ASSETTO

L'assetto (distribuzione dei pesi dei componenti dell'equipaggio) è fondamentale per il rendimento della barca in bolina.

Vento leggero: equipaggio sottovento, senza interferire con l'aerodinamica del genoa.

Vento fresco: equipaggio sopravvento, in ritenuta, con il corpo fuori dalle draglie.

In virata, i componenti dell'equipaggio, si spostano quando la barca è piatta in filo al vento.

- il prodire aiuta il genoa a passare portando la bugna il più possibile vicino al tailer di sottovento.
- Questi recupera a grandi bracciate le scotta da mettere in tensione
- Il tailer di sopravvento, ora libero, gli mette la manovella sul winch e lo raddoppia alla scotta.
- Il tailer fa altri uno/due giri di scotta sul winch, fa passare la scotta nel selftailing e regola di fino con la manovella.
- Dopo (ogni) la virata il tailer che si libera deve lasciare due colli di scotta sul winch di sopravvento, per accelerare la manovra nella virata successiva.

Quando il timoniere chiama la virata, si muove per rientrare solo il tailer che deve andare a recuperare sul nuovo sottovento (sarà l'uomo seduto più vicino al pozzetto).

Solo se si devono fare regolazioni, si muove anche il drizzista.

Il tailer di sottovento che deve mollare:

1. toglie la manovella dal winch;
2. toglie i giri in eccesso;
3. tiene ferma la scotta sul winch con il palmo della mano;
4. molla bene la scotta, quando il timoniere inizia la virata, SOLO nel momento in cui il genoa rifiuta...non prima;
5. segue con l'occhio vigile la traiettoria della scotta mollata vigilando che non si incattivi da qualche parte dell'attrezzatura.

LA VIRATA

Importante: Virare solo quando la barca è al massimo della velocità, per non rischiare di trasformare la scelta tattica (la virata) in una fermata...

1° FASE

Timoniere: Pronti a virare!

Tutti: sarebbe bene rispondessero "Pronti". Ognuno pensa a ciò che deve fare in questa manovra, ma si muove solo chi deve realmente fare qualcosa.

Scottista (tailer) di sottovento: libera la scotta del genoa dal selftailing del winch e tiene le volte delle scotte pressate con la mano.

2° FASE

Timoniere: Viro! E viene all'orza

Tailer (scotta di sottovento): quando vede che l'inferitura del genoa punge molla la scotta.

1° Prodiere: segue il passaggio del genoa badando che la scotta non si impigli; passa a proravia dell'albero e afferra la scotta (che diverrà) di sottovento all'altezza della bugna del genoa e scorrendo lungo il passavanti di sottovento la avvicina al winch di sottovento. Stende la base (la pancia...) del genoa per evitare che, quando il tailer la borderà, vada a finire esterna (in tutto o in parte) alle draglie della battagliola.

Tailer (della nuova scotta di sottovento): cazza la scotta del genoa sulle nuove mure, recuperando velocemente a mano il primo tratto. Poi, messa la scotta nel selftailing del winch, regola la vela con la manovella e mano a mano che, completata la virata, la barca riprende a partire. Non deve cazzare a ferro troppo presto, anticipando il timoniere che sta ritornando alla bolina ottimale.

Randista: Man mano che la barca riprende velocità regola la randa agendo sul carrello e scotta

- carrello risale progressivamente
- scotta non tesatissima, poi a segno
- Boma da appena sopra a sottovento, al crescere del vento
-

ISSATA NORMALE DI SPI SIMMETRICO ...lo spi esce dal passo d'uomo di prua...

1° FASE : ha inizio quando il timoniere avrà la certezza che la boa non sarà mancata...o che non si dovrà effettuare una nuova virata.

Timoniere: "pronti ad issare lo spi!"

Prodiere: mette il tangone a segno

Drizzista: segue con amantiglio e "caricabasso"

Prodiere: incoccia la drizza spi sulla penna

Trimmer di spi: prepara la scotta al segno

Tailer di sopravvento al braccio: coordinandosi con prodiere 1 e drizzista porta il braccio in varea del tangone (bugna spi di sopravvento vicino alla varea) e quadra 30-40 cm per mettere in tensione la balumina di sopravvento.

Randista: lascia la randa quanto serve, nella poggiate in boa

2° FASE:

Timoniere: "su lo spi!"

Albero (2): Alza la drizza spi dall'albero, balestrando

Prodiere: accompagna lo spi fuori dal boccaporto di prua, curando che salga "pulito"

Drizzista: recupera l'imbanda della drizza spi a grandi bracciate; auspicabilmente senza bisogno di manovella fino alla testa d'albero...

Trimmer: appena la penna spi è in testa, cazza un po' di scotta (per tesare la balumina) e poi la fila di nuovo.

Salvo casi eccezionali di vento molto forte e teso la drizza non va tesata oltre gli ultimi 30 cm rispetto alla testa d'albero.

3° FASE:

Timoniere: "giù il genoa!"

Drizzista: apre lo stopper di drizza genoa e fila drizza

Prodiere e Albero (1 e 2): recuperano il genoa sul passavanti di sottovento. Sciogliono la scotta dalla bugna e ripiegano il genoa.

Trimmer di spi – Tailer del braccio: regolano lo spinnaker tenendo scotta e braccio comunicando opportunamente tra di loro e con il timoniere.

Trimmer: portare la scotta al limite del rifiuto e se necessario recuperare (pompate...).

Braccista: con venti medio/leggeri cercare di esporre il più possibile fino al rifiuto sopravvento (e poi ristrallare).

ASSETTO DELLE VELE NEL LATO DI POPPA

1. Andatura di poppa (o vicina alla poppa piena) con vento medio/leggero

TANGONE TROPPO BASSO



TANGONE TROPPO ALTO

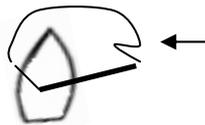


Con il tangone troppo basso, lo spi si sposta sopravvento: è necessario cazzare la scotta per farlo portare...per cui lo spi si appiattisce e la barca rallenta. (orecchia in alto)

Con il tangone troppo alto lo spi si sposta molto sottovento, rendendo molto magra l'entrata...per cui mezza vela non è esposta al vento e l'altra è coperta parzialmente dalla randa...la barca perde potenza, (orecchione in basso)

Ovviamente se il vento diminuisce lo spi tenderà a scendere (avrà meno aria a riempirlo...). Per cui porteremo il tangone più in basso parallelo a sé stesso.

TANGONE TROPPO QUADRATO



TANGONE TROPPO STRALLATO



- Se il tangone è troppo bracciato (quadrato) si formerà un "orecchione" sopravvento: lo scottista sarà portato a cazzare la scotta, ponendo le vele in stallo (meglio filare un po' di braccio...).
- Se il tangone è troppo strallato, lo spi farà sacco sotto la randa: porterà male e probabilmente innescherà un rollio...

LA DRIZZA: in queste condizioni di vento medio/leggero (escludendo quindi quelle estreme di vento scarsissimo o troppo forte) sarà bene filare sempre 40-50 cm di drizza rispetto alla puleggia. In testa d'albero non si avrà turbolenza in testa allo spi e si fruirà in alto di aria più pulita e ne trarrà giovamento anche la randa...

POMPAGGIO: con la scotta di spi, ovvero regolare in continuazione la scotta, lasciare e ricazzare favorisce la spinta dell'aria in entrata e il flusso in uscita, senza ristagno, e quindi la velocità. Con la randa (scotta) in regata va fatto con accortezza!

Con vento leggero -> poggiare sulle raffichette (c'è pressione...)

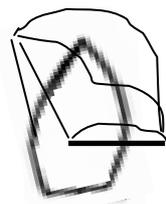
-> orzare (se il vento diminuisce per produrre apparente)

2. Andatura in poppa (o vicino alla poppa piena...) con vento forte

Si abbassa sempre un po' il tangone, per mettere in maggiore tensione il bordo d'entrata ed avere una barca più puggera. Si stralla il tangone un po' a proravia dell'asse tangone-randa.



Tangone troppo bracciato



Tangone troppo strallato



Tangone regolato bene

Con il tangone regolato bene – con vento forte, un po' strallato per contrastare un eventuale rollio – lo spi scarica in modo simmetrico e la barca è stabile.

Se la barca rolla sottovento -> lasciare un po' di scotta

Se la barca rolla sopravvento -> cazzare scotta

...regolando il braccio di conseguenza

IL BARBER HOULER: in andatura piena, con mare formato, il barber cazzato forza la vela verso il basso, favorisce la spinta in avanti e impedisce l'oscillazione laterale.

3. Lo spi al traverso

Con vento leggero: su di una barca con armo frazionato, la randa copre la testa dello spi. E' necessario alzare il tangone rispetto all'armo in testa.

Con vento forte: è necessario abbassare il tangone per mettere in tensione la balumina di sopravvento, spostando altresì il grasso verso prua. Ovviamente si stralla.

L'ASSETTO DELL'EQUIPAGGIO SOTTO SPI

Con vento leggero: al granlasco e lasco è bene portare i pesi sottovento verso prua. In tal modo, le vele per la forza di gravità assumeranno la loro forma e la poppa non farà attrito sull'acqua.

Con vento forte: al granlasco, pesi a poppa sopravvento per avere più portanza nelle sezioni piatte (poppa), meno ingavonamento a prua e il timone più immerso e reattivo alla manovra, centro di deriva più arretrato e barca più poggera.

IL GYBE SET

– issare lo spinnaker da "bravi" mure a dx ...
cioè cambio rotta strambando –

E' una manovra tipica di issata per dei percorsi a bastone.

Si esegue per scelta tattica: per esempio, con salto di vento a dx...si salta l'issata in bear away (normale mure a dx) e la successiva manovra di strambata. Si stramba in boa.

Ovvero:

1. si issa lo spi sopravvento
2. si stramba la randa e si passa contemporaneamente il genoa
3. si mette a segno il tangone a sx, quindi si fa portare lo spi
4. si ammaina il genoa

L'avvicinamento in boa avviene a dx con il tangone già preparato a sinistra sotto il genoa con il circuito (scotte/bracci) murato a dritta.

Esecuzione

Con venti leggeri

Con equipaggio preparato bene

Lo spi viene issato a 1 lunghezza dalla boa (saremo in andatura più larga della bolina perché il vento ha girato a destra!).

Ruoli importanti

La prua perché :

- a) quando si issa lo spi sopravvento deve controllare bene che la drizza spi non si incattivi sulle crocette, sull'amantiglio, etc..
- b) l'1 deve abbracciare lo spi per non farlo gonfiare prematuramente.
deve aiutare il genoa a passare nella strambata.
deve alzare il naso del tangone appena passato il genoa per consentire la messa a segno dello spi.
- c) il 2 appena passato il genoa a dx, deve togliere l'elastico dall'amantiglio per consentire al 3 di issarlo.
Il 2 deve essere velocissimo nel drizzare lo spi sopravvento, per poi portarsi all'albero appena passato il genoa.
1 e 2 devono essere veloci nel portarsi l'uno a prua l'altro alla battagliola per ammainare (il 3 fila la drizza) il genoa e raccoglierlo a dx sul passavanti.

I due Tailer perché:

- a) il 5 prima dell'issata di spi deve portare il braccio di sx in varea quando il naso del tangone è ancora poggiato sulla prua.
- b) il 5 appena passato il genoa e dopo che l'amantiglio è stato issato deve quadrare quanto basta.
- c) il 6 appena passato il genoa lo cazza al centro della coperta per l'ammainata (anzi prepara per tempo la sua scotta per recuperare il genoa a dx)
- d) il 6 fa portare lo spi appena il tangone è issato e il 5 ha quadrato.

Il Timoniere perché:

- a) deve far issare lo spi "largo" sopravvento.
- b) deve poi poggiare per strambare portandosi al lasco sulle nuove mura, favorendo la fluidità della manovra.

Il Randista perchè:

- a) deve lasciare randa arrivando a 1 lunghezza dalla boa, per consentire la poggia.
- b) deve strambare la randa appena passato il genoa in poppa piena senza strappi.
- c) deve chiamare le regolazioni della randa, drizza, vang appena strambato.

Il Drizzista perché:

- a) insieme con il 2 per la prima manovra: l'issata dello spi.
- b) insieme con l'1 : il drizzista lasca il carica-basso e l'1 alza il naso del tangone.
- c) issa il l'amantiglio per consentire al 5 di quadrare e al 6 di far volare lo Spi.

LA PREPARAZIONE

E' una manovra importante da chiamare con anticipo, fuori dalle mischie possibilmente.

Importante: a manovra "appena chiamata"

L'1 deve preparare il tangone a sx sotto il genoa.

LA STRAMBATA DI SPI CON INVERSIONE DEL TANGONE (a bilancino)

Il timoniere poggia fino a portarsi in fil di ruota.

L'uomo al braccio quadra al massimo il tangone.

Il tailer di scotta fila bene la scotta dando allo Spi la massima profondità.

Il drizzista fila 30 cm di caricabasso per dare manovrabilità al tangone a bilancino.

Barca piatta e stabile – timoniere con barra al centro. All'ordine del timoniere si stramba il tangone: l'uomo all'albero avvicina, tenendola in mano, la scotta (nuovo braccio) al prodiere che solleva la scotta genoa per consentire di farci passare sotto il tangone.

Il prodiere, accanto all'albero e con il petto rivolto verso prua, scoccia la varea del tangone dal golfare dell'albero e la incoccia sulla vecchia scotta (nuovo braccio) dello spi facendo passare il tangone sotto alla scotta (di sopravvento) del genoa in coperta.

Spinge il tangone un po' verso prua in fuori e avverte di aver compiuto questa prima operazione...

Il prodiere 1 scoccia la varea del vecchio braccio e la incoccia sul golfare dell'albero, il 2 lo aiuta a incocciare.

- Il timoniere ordina di passare la randa.

- il randista fila velocemente la scotta di randa per aprire completamente la vela sulle nuove mure.

- il drizzista recupera i 30 cm di carica-basso che aveva filato.

- l'uomo del braccio nuovo regola il tangone per la nuova andatura...

il timoniere orza...quanto richiesto dal nuovo bordo...

il tailer di scotta recupera per mantenere lo spi ben gonfio sulle nuove mure (farlo volare pompando con la scotta!).

Importante:

1. sincronismo tra timoniere e equipaggio...il timoniere non deve mai anticipare rispetto ai "crew".
2. Mantenere il più a lungo possibile il fil di ruota per compiere in sicurezza tutte le operazioni
3. E' meglio far passare la randa dopo essersi accertati dell'avvenuta strambata dello spi (per questo è bene fare tutto in fil di ruota e con il tempo necessario).

AMMAINARE LO SPI

Procedura valida in generale,specie in crociera...

Lo spi va protetto anche in ammainata, dopo aver trovato l'andatura migliore (lasco – granlasco – poppa).

1. issare il genoa
 2. portare il tangone vicino allo strallo (strallare)
 3. filare drizza dello spi
 - 3a filare braccio
- } insieme e contemporaneamente al 4
4. recuperare lo spi (dalla scotta e dal braccio) facendolo passare sotto il genoa.

Ricordare: alle estremità di scotte e bracci spi non vanno fatti nodi di arresto (per poter filare a nostro piacimento e/o necessità).

AMMAINATA NORMALE (per la regata)

...lasciando le boe a sx la "normale" è mure a sx con recupero dello spi da sottovento!

1° FASE: ALZARE IL GENOA

Il genoa va predisposto e poi alzato quando la barca sta ancora percorrendo il lato di poppa, presumibilmente quando non si stramberà ulteriormente.

Spostare il genoa precedentemente ammainato (avendolo tenuto arrotolato a proravia del caricabasso...) sul lato di dx dal quale verrà issato:

L'1 : trasporta il genoa, da dietro il caricabasso, tenendo in chiaro la vela dalla penna alla mura e lo distende a dx e controlla le scotte.

Il 2 : fa passare la scotta, congiunta da un nodo piano, sopra al tangone e la porta all'altezza della bugna del genoa disteso (nodo piano->bugna), scioglie il nodo piano e incoccia le scotte alla bugna. Il Tailer di dx colloca la scotta genoa di sottovento sul winch; ci fa due colli senza cazzare...

L'alzata del genoa la chiama il timoniere!

L'1: incoccia la drizza genoa (controllando che tutto sia in chiaro) passando la penna nel pre-feeder dello strallo e poi nel feeder; segue controllando che l'inferitura sia in chiaro.

Il 2: all'ordine del timoniere, balestra la drizza all'albero mentre il 3 ovvero il drizzista, recupera l'imbandito il 2 avverte quando il genoa è in testa d'albero.

il Trimmer spi: rientra in pozzetto dalla tuga e controlla la scotta spi dal winch o direttamente (vento leggero) dalla pastecca.

il Tailer genoa di dx: tiene il genoa un po' cazzato...tanto poi si orzerà.

2° FASE: AMMAINARE LO SPI

Timoniere: "pronti ad ammainare?"

Uomo al braccio: stralla il tangone!

Timoniere: "giù lo spi!"

Il 3 fila velocemente (con un collo sul winch) 4 metri di drizza spi per sventarlo

Uomo al braccio: fila il braccio in cadenza con il recupero di 1 e 2.

L'1: afferra la base dello spi.

Il 2: tira dentro lo spi dall'imbandito del braccio sottovento, infila lo spi dentro al passo d'uomo a mano a mano che lo recupera.

Tailer genoa (dx): cazza il genoa a segno raddoppiato dall'altro tailer.

METTERE A POSTO "QUALCOSA" SUBITO!

Il 3: lascia in bando la drizza spi che l'1 avrà incocciato su una draglia, ma non la perde d'occhio;

Il 2: incoccia il circuito (drizza,scotte,bracci) sulle draglie di dx;
blocca il carica-alto (amantiglio) sotto alla scotta del genoa e fila la scottina del carrello della campana quando c'è.

L'1: recupera la varea del tangone rimasto in bando a prua, mentre il 3 fila l'amantiglio (c.alto) e cazza il carica-basso;

Se non si vira subito (chiedere al timoniere/tattico), appena la barca ha preso abbrivio:

L'1: va a prua e con l'aiuto di tutti fa girare il circuito da dx a sx e incoccia il tutto sulla sagola predisposta in coperta;

L'1: sotto lo sguardo attento del 3 fa passare la drizza spi dietro al genoa e dietro le crocette di sx per incocciarla alla base d'albero.

...quindi TUTTI IN ASSETTO!

AMMAINARE LO SPI IN NORMALE DA SOPRAVVENTO

Timoniere : "Pronti ad ammainare! Via il tangone! (già strallato dall'uomo del braccio)

Il 2: apre la varea con la cimetta;

L'1: porta il tangone in coperta tirandolo dal caricabasso.

Il 3: fila l'alto (amantiglio) e cazza il basso.

Il braccista: porta un attimo lo spi dal braccio di sopravvento;

Il 2: prende l'imbanda dal braccio sopravvento e lo porta verso il passo d'uomo per infilarci lo spi;

L'1: prende la pancia dello spi per tirarlo dentro;

Il 3: fila la drizza molto velocemente;

Il Trimmer di scotta spi: aiuta filando la scotta che aveva in mano.

Il Tailer di dx (cioè di sottovento): cazza la scotta genoa per orzare.

Il 2: ammaina la campana del tangone e mette a posto "l'alto" (l'amantiglio), controlla che le scotte genoa passino in chiaro sopra al tangone per la virata successiva.

II 2: porta la drizza spi a piede d'albero facendola passare esterna allo strallo e a poppavia delle sartie di sx.

L'1: sistema scotte e bracci sulla sagoletta in coperta a sinistra, in attesa di far ruotare per bene il circuito peraltro già piazzato a sx.

Questa manovra è utile per non far sbandare troppo la barca sottovento in ammainata. In più, consente di avere, a spi ammainato, il circuito già a sinistra pronto per la nuova issata.

LA CONTROAMMAINATA (ITALIANA)

Lasciando la boa a sinistra la "controammainata" si effettua mure a dx con recupero dello spi da sottovento.

1° FASE : ALZARE IL GENOA

Il genoa starà presumibilmente a sx della coperta...viene alzato quando la barca sta ancora percorrendo il lato di poppa, a circa 5 lunghezze dalla boa.

II "3" drizzista: colloca la scotta di sottovento del genoa da issare sul winch di sinistra, ci fa due colli senza cazzare.

L'alzata del genoa la chiama il timoniere

L'1: incoccia la drizza genoa (controllando che tutto sia in chiaro) passando la penna nel pre-feeder dello strallo e poi nel feeder; segue controllando che l'inferitura sia in chiaro.

II 2: all'ordine del timoniere, balestra la drizza all'albero, mentre il drizzista "3" recupera l'imbandito e avverte quando il genoa è in testa.

II trimmer spi: fa portare lo spinnaker.

L'uomo del braccio: come sopra, ma pronto a strallare il tangone.

AMMAINATA DELLO SPINNAKER

Timoniere: Via il tangone!

L'uomo del braccio: fila per strillare.

Il 2: apre la varea del tangone per liberarla dal braccio.

L'1 richiama il tangone verso il basso prendendolo per il carica-basso.

Il 3: fila carica-alto e cazza carica-basso.

Il trimmer e il braccista: portano per qualche secondo lo spi pieno alla cavallina.

Timoniere: giù lo spi!

Il "3"drizzista: fila velocemente 4 metri di drizza spi per collassare la vela.

1 e 2 recuperano lo spi da sotto il genoa e cominciano a inserirlo nel passo d'uomo a prua.

Trimmer e braccista: filano scotta e braccio quanto ne chiedono l'1 e il 2.

Il 3: finisce di filare la drizza spi.

Trimmer di scotta spi: (ora libero) va sottocoperta ad aiutare a recuperare lo spi.

Superata la boa ... a sinistra

Timoniere: Si stramba!

Il 5: recupera il genoa sulle giuste mura (a sx) e lo borda gradualmente per la bolina.

Il 6 randista: fa passare la randa e la borda per la bolina

- cazzare il tesa base quanto basta
- cazzare il paterazzo quanto basta
- cazzare il cunningham quanto basta
- se necessario, drizza

L'1 e il 2: mettono a posto il tangone.

L'1: mette a posto la drizza e non deve far girare il circuito perché ha ammainato mure a dritta, ma controlla e mette a posto scotta e braccio in chiaro per l'issata nella nuova poppa.

L'AMMAINATA AFRICANA (Fly and Drop) **-recupero dello spi da sottovento al genoa in strambata-**

Si effettua con venti medio – leggeri, quando (dovendo lasciare la boa a sx) stiamo arrivando in boa con mure a dritta.

1° FASE : ALZARE IL GENOA

Il genoa starà presumibilmente a sx della coperta...viene alzato quando la barca è a circa 5 lunghezze dalla boa.

Il 3 drizzista: colloca la scotta di sottovento del genoa da issare sul winch di sinistra e ci fa due colli, senza cazzare.

L'alzata di genoa la chiama il timoniere e si esegue come già descritto.

2° FASE: AMMAINARE IL TANGONE...FONDAMENTALE!

Timoniere: via il tangone!

L'uomo al braccio: fila per strillare.

Il 2 : apre la varea del tangone per liberarla dal braccio.

L'1 : richiama il tangone verso il basso prendendolo per il caricabasso.

Il 3 : fila carica-alto e cazza il basso.

Il Trimmer di scotta e il Braccista: portano per qualche secondo lo spi alla "cavallina".

Il 2 : controlla che le scotte del genoa passino sopra al tangone e rapidamente porta l'amantiglio all'albero, lo fissa e lo fa passare a proravia dello stesso le scotte del genoa.

3° FASE : LA STRAMBATA DEL GENOA E DELLA RANDA

Si esegue quando la prua ha impegnato la boa.

Timoniere: Si stramba!

L'1: fa passare il genoa sulle nuove mure, nello spazio liberato dal tangone ammainato, con il carica-alto fissato accanto all'albero.

Il Tailer di dritta: recupera la scotta del genoa sulla dritta

Fondamentale! il Trimmer di scotta spi fila la scotta dello spi per far volare lo spi stesso portando la bugna di sinistra all'altezza dello strallo di prua.

4° FASE : AMMAINARE LO SPI

Appena passato il genoa (e la randa) il 3 fila 4 metri di drizza spi per collassarlo...

Il recupero si effettua sottovento al genoa a dx:

L'1: prende la pancia dello spi sottovento al genoa;

Il 2: prende l'imbandito del braccio di dx, lo porta verso l'osteriggio e lo tira verso l'interno per calarci lo spi.

L'uomo del braccio di dx: fila quanto richiesto dal recupero di 1 e 2;

1 e 2: sistemano il circuito per gli altri in assetto per la bolina.

L'AMMAINATA TEDESCA

- recupero dello spi da sopravvento in strambata -

Come l'africana, l'ammainata tedesca è per equipaggi "addestrati" in avanzato perfezionamento.

Si esegue con venti leggerissimi, (paradossalmente, se vogliamo, con venti forti...) per non sbandare troppo sottovento in fase di recupero dello spinnaker.

- si arriva sempre mure a dritta (dovendo lasciare la boa a sx)
- il recupero dello spi è da sopravvento a sinistra in fase di strambata

1° fase: alzare il genoa
2° fase: ammainare il tangone
3° fase: strambare

} come in africana

4° fase: ammainare lo spi

Appena passato il genoa (e la randa), il 3 fila 4 metri di drizza spi per collassarlo...

Il Trimmer di scotta dello spi: cazza bene la scotta per trattenere lo spi a sinistra della coperta, cioè SOPRAVVENTO.

L'1: prende il grembiale dello spi per tirarlo dentro.

Il 2; prende il braccio dello spi per infilare la vela nell'osteriggio.

L'uomo del braccio: fila quanto 1 e 2 chiedono, non di più...e appena libero, cazza scotta del genoa per orzare di bolina passata la boa.

Il 4: cazza randa per la bolina

1 e 2: sistemano ogni cosa, con il vantaggio che qui il circuito è già a sinistra.
Tutti gli altri in assetto.

PEELING (sbucciatura) di SPI **...cambio di spinnaker in navigazione!**

E' opportuno eseguirlo in andatura

}	di poppa
}	di lasco

E' un "**peeling interno**" perché si issa un secondo spi all'interno di quello già a riva.

C'è bisogno di:

- 2/3 scotte spi (1 già armata sul vecchio spi, 1 da armare sul nuovo spi);
- 1 moschettone doppio;
- 1 pastecca in più, meglio se apribile, per la nuova scotta del nuovo spi.

Ovviamente la nuova scotta del nuovo spi passa tutta esterna allo scafo e rientra attraverso la nuova pastecca.

LAVORANO:

Drizzista: issa il nuovo spi, interno al vecchio, usando la seconda drizza spi.

1 Tailer: uno alla scotta del vecchio spi da sostituire – uno alla scotta del nuovo spi appena questo sarà issato.

Prodiere:

1 incoccia la seconda drizza spi (quella di dx) fatta passare tutta esterna sulla penna del nuovo spi;

2 incoccia la bugna di mura (quella del lato tangone) su di un doppio moschettone; l'altra estremità del doppio moschettone viene incocciata sull'anello della scotta di sopravvento.

3 appena issato il nuovo spi dentro al vecchio, SPARA il vecchio spi aprendo il moschettone di scotta sopravvento;

Se il prodiere è piccolo e non arriva...deve eseguire le operazioni 1 e 2 salendo in piedi sul pulpito di prua, oppure arrampicandosi sul tangone.

4 insieme con il prodiere/2 recupera da sottovento il vecchio spi;

5 sostituisce la scotta provvisoria del nuovo spi con quella appropriata, nel caso di circuito doppio.

Con vento leggero -> tira a sé la bugna da incocciare;

Con vento forte -> ci deve arrivare con un imbrago.

Uomo di pozzetto libero (in genere il n.8, quello delle volanti...): aiuta a recuperare molto velocemente il vecchio spi di sottovento, facendolo passare possibilmente sopra la scotta provvisoria.

CAMBIO DI GENOA (metodo del "Tacking Change")

Supponiamo di essere nel secondo lato di bolina con un sensibile aumento del vento (ma il problema del cambio di vele di prua può porsi anche in presenza di una notevole riduzione del vento, avendo da sostituire un genoa ormai troppo piccolo...). Dobbiamo sostituire in fretta il genoa se non vogliamo che l'eccessivo sbandamento ci mandi continuamente fuori assetto, determinando:

- scarroccio
- perdita di velocità
 - Affondamento della prua
 - Tendenza alla straorza
 - Ingavonamento della prua sull'onda...

Avremo catenaria (meno bolina...)

stiramento del tessuto a rischio di strappo;

sollecitazione eccessiva di tutta l'attrezzatura: strallo; sartie; ecc...

Tacking change (cambia virando): consiste nell'issare il nuovo genoa sopravvento al vecchio e nell'ammainare il vecchio in virata.

- si inferisce il nuovo genoa sopravvento al vecchio, nella canaletta dello strallo libera (controllare la drizza da usare, che non si accavalli a quella a riva...);
- si disarmo la scotta di sopravvento del vecchio genoa (non serve più) e si incocchia sulla bugna del nuovo genoa;
- si issa il nuovo genoa facendolo scivolare sopravvento al vecchio;
- si cambia preventivamente il punto di scotta del genoa che si va issando (vela più piccola -> carrello avanti; vela più grande -> carrello indietro);
- si vira;
- quando si è in filo al vento si ammaina il vecchio genoa;
- si porta la barca in rotta;
- si incocchia la scotta rimasta sul vecchio genoa sulla bugna del nuovo genoa;
- si stiva il vecchio genoa;
- si corregge il punto di scotta (di sopravvento) per un eventuale bordeggiamento.

Note:

E' una manovra da fare velocemente, ma razionalmente.

Meglio allargare un po' la bolina, per avere la barca un po' piatta e consentire agli addetti alla prua di lavorare con minore disagio... quello che si perde in rotta, lo si recupera in velocità...

Se non si è sicuri che le drizze siano in chiaro (drizza dritta – canaletta di dritta/ drizza sinistra – canaletta di sinistra...) è preferibile sostituire la vela ammainando prima la vecchia e poi issando la nuova (non in tacking change!).

Se le drizze si intrecciano, si creerebbero grandi problemi nelle successive ammainate in poppa. Potremmo addirittura essere costretti a issare un uomo in testa d'albero per districare la situazione (...tragedia!).