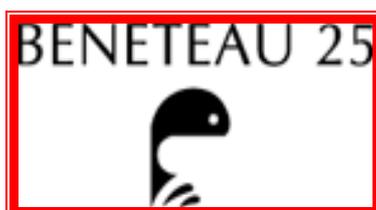




NORTH SAILS ITALIA

**Guida per la regolazione
del Bénéteau 25 O.D.
Vele North Sails One Design**



ONE DESIGN CLASS



NORTH SAILS ITALIA

North Sails Italia srl – Via Pontevecchio 42 – 16042 CARASCO GE
Tel. +39 185 35261 – Fax +39 185 350481 - E-mail: vittorio@it.northsails.com
Web Site: www.northsails.it



NORTH SAILS ITALIA

North Sails Italia srl – Via Pontevecchio 42 – 16042 CARASCO GE
Tel. 0185 35261 – Fax 0185 350481 - E-mail: vittorio@it.northsails.com
Web Site: www.northsails.it

Guida per la regolazione del Bénéteau 25 Vele North Sails One Design

1. PREPARAZIONE DELLA BARCA	3
SCAFO	3
CHIGLIA	4
TIMONE	4
LAYOUT DEL PIANO DI COPERTA	4
2. REGOLAZIONE DELL'ALBERO	6
PRIMA DI ALBERARE LA BARCA	6
DOPO AVER ALBERATO LA BARCA	6
REGOLAZIONE FINE DELL'ALBERO	7
3. REGOLAZIONE DELLE VELE	9
RANDA	10
GENOA	11
ANDATURE PORTANTI – SPINNAKER	12
SUGGERIMENTI PER LE ANDATURE PORTANTI	12
4. ORGANIZZAZIONE DELL'EQUIPAGGIO	13
PUNTI CHIAVE	13
SKIPPER (NUMERO 5)	13
TAILER (NUMERO 4) – PRE-PARTENZA/BOLINA	15
TAILER (NUMERO 4) – POPPA/GIRI DI BOA	15
TATTICO (NUMERO 3) – PRE-PARTENZA/BOLINA	14
CENTRALE (NUMERO 2) – PRE-PARTENZA/BOLINA	16
PRODIERE (NUMERO 1) – PRE-PARTENZA/BOLINA	17
PRODIERE (NUMERO 1) – POPPA/GIRO DI BOA	17
CONSIGLI UTILI	18



Guida per la regolazione del Bénéteau 25 Vele North Sails One Design

Generale

La classe Bénéteau 25 è una classe “pura”, dunque vi invitiamo a non cedere alla tentazione di intervenire sullo scafo al di là di quanto espressamente consentito dalla classe (e comunemente praticato dai regatanti, al fine di migliorare l’efficienza idrodinamica e la disposizione delle manovre). Il vantaggio ottenibile sarebbe comunque limitato, e il danno alla classe e a tutti i regatanti invece ingente. Con questo scopo è stata scritta la seguente Guida, e questo spirito tradizionalmente anima tutti noi della North Sails.

1. Preparazione della barca

Scafo

Il regolamento di classe non consente interventi sullo scafo, soprattutto non è consentito praticare alleggerimenti di sorta, né è nello spirito della classe andare ai limiti del regolamento in questo genere di cose. Le barche del 2000 o posteriori sono generalmente più pesanti (il peso minimo in assetto di stazza è di 1240 Kg) di quelle vecchie, ma hanno il peso più in basso e “vanno” quindi nello stesso modo. Ecco però alcune cose permesse dal regolamento che è importante fare per far rendere al meglio la vostra barca.

Noi tutti sappiamo che una carena perfettamente liscia rende ogni barca più veloce, e il Bénéteau 25 non fa eccezione a questa regola. Assicuratevi che la vostra carena sia sempre il più liscia possibile. Noi raccomandiamo soprattutto di rendere omogenea la superficie dell’opera viva riempiendo ogni cavità. Mettetevi comunque in contatto con il vostro stazzatore locale prima di iniziare a lavorare sulla vostra barca. Dopo aver reso perfettamente liscio e omogeneo il fondo del vostro Bénéteau 25, vi consigliamo di lucidarlo con un detergente al Teflon, prodotto che abbiamo verificato essere ottimo per tenere sempre “in forma” l’opera viva della barca. Esso sembra inoltre valido per evitare la formazione di vegetazione marina quando la barca è in acqua durante le regate. Se invece dovete tenere la barca in acqua per lunghi periodi, una antivegetativa al carbonio o tipo VC System sarà ottima per mantenervi competitivi al massimo, a patto che alla verniciatura (possibilmente a spruzzo) segua una carteggiatura con cartavetro 1200 da bagnato che renda la superficie totalmente liscia. Il “tappo” per il piedino del fuoribordo non potrà essere sigillato, perché il regolamento di classe prevede che debba rimanere operativo: dovrà essere comunque raccordato al meglio allo scafo e, soprattutto, dotato di un efficiente sistema di chiusura ad elastico; in caso contrario, si aprirà durante la regata con le conseguenze sulla vostra velocità che potete ben immaginare. Il gavone per il piede del motore funziona come uno svuotatore a depressione per il pozzetto, anche per questo è consigliabile che non sia stagno. E’ invece consentito, e consigliabile, stagnare bene la paratia divisoria tra il gavone per il piede del motore e il gavone che comunica anteriormente con esso, ad esempio con polistirolo e silicone, onde evitare che l’acqua possa passare dall’uno all’altro. Inoltre, è utile rendere difficile il passaggio dell’acqua attraverso i coperchi dei due gavoni con l’impiego di guarnizioni di gomma.



Chiglia

Le appendici del Bénéteau 25, che arrivano piuttosto “approssimative” dal cantiere, necessitano di alcuni lavori al fine di essere condotte ad un livello “da regata”. La classe consente di intervenire sulle appendici con le due seguenti limitazioni: non è possibile togliere peso dal bulbo originale (cosa che peraltro sarebbe piuttosto difficile sulla ghisa) e bisogna rispettare le misure delle dime, che vi potete procurare, tra l’altro, dalla Associazione di Classe Italiana. Bisogna allineare la lama del bulbo al timone e rendere il bulbo perfettamente simmetrico: il peso, certificato dal costruttore, deve essere compreso tra 520 e 500 Kg, quindi sarà bene portare il vostro bulbo al massimo del peso consentito di 520 Kg per aumentare il raddrizzamento. Non è infatti proibito aggiungere del peso. E’ inoltre importante raccordare al meglio la giunzione tra chiglia e scafo (spesso pessima) con stucco o, meglio, gelcoat, a patto di non alterare la geometria delle superfici e di non intaccare la ghisa; inoltre, la classe specificamente consente di affinare l’angolo d’uscita della chiglia smussandolo a 30° circa rispetto ai 90° dell’angolo d’uscita “da cantiere”, ma da una sola parte. Ciò renderà il bordo d’uscita asimmetrico ma meno incline a produrre vibrazioni, le quali tuttavia vi accompagneranno sempre in planata. Eviterete in ogni caso in questo modo di sentire la barca vibrare a tre nodi circa in bolina (con la sensibile perdita di velocità che ne consegue)!

Timone

Per quanto riguarda il timone, il regolamento non consente di intervenire modificandone la forma, ma solamente di affinarne l’angolo d’uscita smussandolo a 30° circa rispetto ai 90° dell’angolo d’uscita “da cantiere”, da una sola parte. La superficie dovrà essere il più liscia possibile, e, trattandosi di una barca nuova, sarebbe preferibile accertarsi che la pala montata sia al minimo peso consentito (7,6 Kg.).

Layout del piano di coperta

La disposizione del piano di coperta della vostra barca è molto importante, poiché il Bénéteau 25 va condotto come un vero e proprio “derivone”. Una disposizione delle manovre non curata impedirà all’equipaggio di muoversi correttamente. L’ottimizzazione del layout di coperta migliorerà notevolmente le performance del vostro equipaggio, rendendo il lavoro di ogni uomo più semplice. Ciò detto, il Bénéteau 25 è una barca estremamente ben studiata per quanto concerne le manovre, e le regole di classe consentono solo poche varianti alla disposizione e all’utilizzo delle manovre installate “da cantiere”.

L’obiettivo da raggiungere nell’ottimizzazione della disposizione delle manovre è di rendere facili e rapide le regolazioni, ponendole in posizioni ergonomicamente corrette in modo da utilizzarle senza sforzi eccessivi. Le recenti modifiche al regolamento di classe consentono ora di montare cinghie in pozzetto sia per il timoniere, sia per il randista. Se si fa ciò, è anche possibile abbassare le draglie tra il candeliere più a poppa e il pulpito di poppa, creando una zona dove sia il timoniere, sia il randista possono uscire di schiena fuori bordo con i piedi fissati alle cinghie.

Noi siamo convinti che questa innovazione sia assolutamente da sfruttare. Molti sono gli argomenti a favore di questa modifica:

- Si può introdurre senza danno la figura del randista: coloro che stanno alle cinghie riescono a raddrizzare la barca almeno quanto coloro che stanno in battagliola. Il timoniere con vento può concentrarsi molto meglio sulla tattica, in collaborazione con il randista, non dovendo preoccuparsi della gestione della scotta di randa.
- La posizione del corpo diventa assai più comoda: le pedane modellate nel pozzetto sono adatte solo a timonieri e randisti con leve non particolarmente lunghe e costringono invece gli “alti” a sforzi inutili per rimanere puntati con vento forte, dato che la draglia impedisce di distendere la schiena. Ciò è vero soprattutto per i puntapiedi anteriori, decisamente troppo esterni. A questo proposito, non bisogna dimenticare la possibilità di sistemare, e anche con la draglia abbassata potreste sentirne



l'esigenza, ulteriori puntapiedi in posizioni diverse da dove sono posti quelli originali: fate un po' di prove con barca sbandata e sistemateli dove vi è più comodo.

- Con poco vento, il randista dovrà comunque raggiungere una posizione più avanzata, posizionandosi a prua del tailer e lasciando l'incombenza della randa al solo timoniere; in queste condizioni, però, la randa diventa decisamente più gestibile per quest'ultimo.

Montate dunque (in modo robusto, per non rischiare bagni fuori programma!) un golfare in falchetta a metà tra il candelieri più a poppa e il pulpito di poppa, su entrambi i lati. Il regolamento permette una tolleranza di 50 mm rispetto all'esatto centro, tolleranza che sfrutterete montando il golfare il più possibile a prua (per tenere comunque il peso di timoniere e randista più avanti possibile). Attraverso i suddetti golfari farete passare le due draglie, prolungandole poi per raggiungere il pulpito con una cimetta in spectra o kevlar con carico equivalente ad un cavo di acciaio da 3mm (4mm di dyneema sono perfetti). La lunghezza massima di ogni stroppo è di 40 cm, ma il limite vero è dato dalla tensione minima da dare alle draglie: se un peso da 15 Kg è fissato alla draglia a metà tra i due candelieri centrali, la draglia non deve abbassarsi a meno di 10 cm dalla coperta. Bisogna certamente avvicinarsi a questo valore, per consentire a chi sta in falchetta di sporgersi il più possibile, senza però rischiare una squalifica per una banalità come quella di aver storto un candelieri durante la regata.

Dopo aver completato questa operazione, fate un po' di prove per sistemare le cinghie, ricordando che avendo fatto la precedente modifica non si può regatare senza averne sistemata almeno una per lato. L'ideale è, a nostro avviso, posizionarne:

- Per il timoniere: una in corrispondenza del puntapiedi esterno posteriore, una invece sopra il puntapiedi centrale che si può sfruttare da entrambi i lati.
- Per il randista: una in corrispondenza del puntapiedi esterno, una invece in corrispondenza di un puntapiedi più interno che posizionerete a 50 cm circa dal precedente.

Un totale di sette cinghie quindi, che consentono di trovare sempre il corretto assetto sia al variare del vento, sia qualora si abbia un calo fisico durante la regata. Ricordate che sia per lo skipper-timoniere, sia per il randista-tattico è fondamentale mantenersi lucidi per tutta la regata, anche se questo volesse dire rinunciare a qualcosa in termini di raddrizzamento.

Cercate di ottenere una zona "pulita" tra l'albero e il tambuccio per i due uomini dell'equipaggio che devono attraversarla senza intralci quando si vira e si stramba; tagliate le "code" delle drizze in eccesso, by-passate i rinvii inutili alle manovre, controllando però sempre il regolamento prima di aggiungere o cambiare bozzelli o paranchi.

Per quanto concerne i winch, è consigliabile montare i più potenti proposti dal costruttore (32:1) e con la circonferenza più larga che riuscite a trovare (in modo tale da ridurre il numero di giri necessari per non far slittare la scotta): è importante poter mantenere in ogni condizione la possibilità di effettuare regolazioni millimetriche al fiocco.

Il regolamento di classe prevede una tensione minima per le draglie: tenetele sempre vicine a questo minimo, otterrete molto vantaggio nel contrasto dello sbandamento da parte dell'equipaggio.

I materiali tipo Kevlar e Spectra sono permessi per tutte le manovre correnti; non è male utilizzarli per drizze e scotte, si può ottenere maggiore leggerezza (fondamentale con vento leggero) e minore allungamento (fondamentale in ogni condizione) rispetto al poliestere.

Fissate una stecchetta sul dritto di prua a proseguirne la linea 25 cm circa più in alto, in modo tale da impedire alle scotte di cadere sotto la prua con risultati pessimi. Passate una cimetta o un elastico, con la geometria che preferite, tra il pulpito di prua e il primo candelieri in modo tale da impedire che la balumina del fiocco ammainato cada in mare. Studiate infine un sistema con elastico e gancio per fissare il genoa ammainato – altrimenti con vento forte si isserà da solo, suscitando le comprensibili ire del più nervoso del vostro equipaggio. Fissate una cimetta o un elastico corto tra la draglia e la sartia alta, su entrambi i lati: in



questo modo le scotte dello spinnaker non cadranno all'interno delle draglie, rendendo l'issata di spi difficile e pericolosa per la vela.

Per quanto concerne le manovre dello spinnaker, due sono i sistemi validi che si possono adottare per evitare problemi nelle issate, nelle ammainate e nelle virate, e per rendere possibile il massimo ritardo della decisione su quale lato appropiare la boa (cosa fondamentale nelle boe concitate).

Il primo sistema è quello di posizionare il tangone a riposo all'esterno del circuito delle scotte del genoa, facendo passare l'amantiglio nella varea più a poppa e fissando quest'ultima, con l'apertura all'esterno, alla sartia bassa di destra. In questo caso è possibile "dimenticarsi" delle scotte del genoa nelle strambate con lo spinnaker, ma bisogna stare attenti a riportare il tangone all'esterno al circuito delle scotte quando lo si riposiziona a riposo.

Il secondo sistema è quello di costruire un "lancia-tangone" sul boma, fatto di due anelli fissati a lato del boma stesso che sostengano uno anteriormente, l'altro posteriormente il tangone: anche in questo caso non si dovranno passare le scotte del genoa in strambata sopra il tangone come si fa tradizionalmente, cosa che fa perdere tempo prezioso soprattutto con vento forte (dove l'instabilità della barca rende ogni strambata, anche la migliore, sempre troppo lenta). Le scotte del genoa rimangono dunque davanti al caricabasso del tangone, ma libere non appena il tangone è riposizionato sul boma. Bisognerà solamente staccare per tempo il braccio dalla varea, ancorché in caso contrario non accada alcunché di irreparabile (basterà lasciare il braccio stesso).

2. Regolazione dell'albero

Prima di alberare la barca

Preparare il vostro albero per la massima velocità è molto semplice. Come premessa, noi regoliamo l'albero con il massimo rake consentito dall'attrezzatura fornita dal cantiere, per rendere la barca più orziera con poco vento. Portiamo dunque normalmente lo strallo all'ultimo buco per ottenere la lunghezza massima. Non è infatti possibile montare tornichetti sullo strallo di prua.

Prima di alberare la barca, è bene controllare che l'angolazione delle crocette sia corretta e simmetrica, cosa che ci consente di controllare la flessione del nostro albero. Di seguito alcuni ulteriori interventi da fare prima di alberare la barca:

1. Montate un windex da deriva in testa d'albero.
2. Montate in testa d'albero una stecca lunga che agisce sul paterazzo per tenerlo lontano dall'albero. Perché la randa non si incastri in virata e strambata è sufficiente una stecca abbastanza flessibile.
3. Misurate la scassa dell'albero da lato a lato. Molte scasse sono infatti decentrate rispetto all'asse della barca, dunque le zeppe devono essere modificate al fine di avere l'albero perfettamente in asse. Ciò è importante per avere il profilo dritto da lato a lato e per avere tensione identica sulle sartie basse.
4. Fate 5 segni con nastro adesivo sulle crocette basse. Misurate 25 cm dall'intersezione della crocetta con la sartia alta e ponete qui l'esterno del primo segno. In seguito fate altri quattro segni (meglio se di due colori) muovendovi di 7,5 cm dall'esterno dell'uno all'esterno dell'altro.

Dopo aver alberato la barca

1. Armate l'albero sulla barca e fissate lo strallo solamente, alla massima lunghezza disponibile,



fissandolo al buco più in basso; non c'è limite al rake dell'albero, ma quello indicato ha dato prova di essere il migliore. Il piede d'albero andrà sistemato nel modo seguente: senza assolutamente alcuna tensione di sartie, fissato solamente allo strallo di prua, eliminate ogni tipo di flessione e posizionate il piede nel punto nel quale l'albero risulta totalmente dritto e appoggiato al lato posteriore della scassa. Attenti ovviamente a non posizionarlo contro-flesso, scegliete se siete tra un buco e l'altro il buco più verso poppa dei due. Normalmente, se avete un piede d'albero con tre buchi, la posizione giusta è quella centrale. A questo punto zeppate l'albero: forzate in avanti totalmente se l'avevate posizionato dritto, se invece era già leggermente flesso forzate solo parzialmente in avanti.

2. Centrate l'albero in senso trasversale usando le sartie alte e senza tensione alcuna né sulle basse, né sulle intermedie, né sul paterazzo (il quale va fissato a poppa solamente alla fine del procedimento di centratura, e che va tenuto completamente lascato per ogni misura da effettuare sulle tensioni delle sartie). Dopo aver tesato i tornichetti all'incirca allo stesso modo e dato moderata tensione in modo che l'albero non tenda a muoversi durante le misurazioni trasversali, utilizzate la drizza genoa e la drizza randa per misurare punti esattamente simmetrici il più possibile esterni sullo scafo (ad esempio, misurate poco avanti all'attacco delle sartie sull'esterno dello scafo con la drizza del fiocco, poco dietro l'attacco delle sartie con la drizza randa a scopo di controllo; meglio ancora se attaccate la bindella metrica alle drizze e mandate lo zero fino alla puleggia delle drizze, soprattutto se avete drizze un po' "elastiche"). Tesate e mollate le due sartie alte fino a quando le misurazioni coincidono sui due lati. Da questo momento in poi, le sartie alte si dovranno sempre muovere in parallelo l'una con l'altra: non cedete alla tentazione di muoverle asimmetricamente per raddrizzare l'albero, pena la perdita della centratura.
3. Passate poi alle sartie basse, le quali dovranno essere portate a discreta tensione controllando che l'albero sia sempre dritto in senso trasversale e che non faccia delle pericolose "S". Non è così facile giudicare se un albero è dritto o no, normalmente si ottiene il risultato migliore controllando l'albero da dietro alla canaletta e guardandolo sia da destra sia da sinistra.
4. Come controllo finale alla regolazione delle vostre manovre fisse, misurate la tensione sul vostro strallo. Con le sartie in **posizione base (16 alte-14 basse)**, misurate la tensione dello strallo. In questa posizione il tensiometro Loos Tension PT-2 dovrebbe iniziare a segnare 5.
5. A questo punto, misurando la flessione dell'albero attraverso l'utilizzo della drizza randa fissata alla faccia posteriore dell'albero all'altezza del boma, dovrete aver ottenuto una **preflessione di 6-7 cm**. Ricordate che la drizza randa esce in testa d'albero qualche centimetro più indietro della faccia posteriore dell'albero, per cui nella valutazione della preflessione tenete conto anche di questo. La preflessione è un elemento fondamentale per far rendere al meglio le vostre vele, fate dunque questa operazione con la massima cura, spostando e cambiando le zeppe se necessario al fine di ottenere il risultato desiderato.
6. Infine, su questa che sarà la vostra regolazione base, regolate le diagonali "puntandole" solamente in modo assolutamente identico da entrambe le parti. Anche in questo caso dovrete osservare l'albero da sotto per verificare che non faccia delle "S", in quest'ultimo caso dovrete ritentare... anche i "quarti di giro" di tornichetto sono fondamentali per una corretta centratura.

Regolazione fine dell'albero

Come abbiamo precisato in precedenza, è necessario modificare la tensione delle sartie al fine di modificare la forma delle vele a seconda del vento. Molto spesso si dovranno utilizzare randa e genoa leggero, cosicché è fondamentale poter intervenire sulla forma di queste vele al fine di ottenere le massime performance. Grande tensione sulle sartie e sul paterazzo depotenzia le vele dando grande tensione allo strallo e molta



flessione alla parte alta dell'albero; al contrario, sartie poco tese e paterazzo appena puntato aumentano la potenza delle vele grazie ad uno strallo molle e ad una parte alta dell'albero poco flessa.

Nel Bénéteau 25 la regolazione delle sartie è abbastanza complessa, coinvolgendo le sartie alte, le diagonali e le basse. Noi riteniamo che sia più utile e pratico sviluppare una tecnica di regolazione che non coinvolga le diagonali (scomode da raggiungere), le quali devono trovare una regolazione base al momento della centratura dell'albero. La regolazione delle sartie basse dovrà infatti seguire armonicamente il progressivo tendersi delle diagonali dovuto all'abbassarsi della crocetta determinato dalla tensione applicata sul tornichetto delle sartie alte.

La conoscenza della correlazione tra la tensione delle sartie alte e di quelle basse è importante. Da condizioni di vento leggero fino a vento medio la tensione delle sartie alte dovrà essere superiore a quella delle sartie basse. Questo consente all'albero di flettere a metà, appiattendolo la randa al fine di mantenere la circolazione dei filetti fluidi e rendendo più molle lo strallo al fine di aumentare la potenza del genoa. *Nota: quando aumentate la tensione in maniera uguale sulle sartie basse e sulle alte (identico numero di giri dell'arridatoio), in proporzione le basse e le diagonali si tendono maggiormente rispetto alle alte.*

All'aumentare del vento, la tensione sulle basse deve essere pari a quella delle alte, fino a diventare maggiore con vento molto forte. Ciò contribuisce a rendere più rigida la parte centrale dell'albero, la quale rende lo strallo più teso (e il genoa/fiocco più piatto) e ci permette di dare tensione al paterazzo senza flettere eccessivamente l'albero compromettendo la forma della randa.

TABELLA TENSIONI SARTIE

Vento (nodi)	Tensioni *		Giri		Strallo
	Alte	Basse	Alte	Basse	
0-5	8	5	-3,0	-2,5	0
6-8	11	8	-2,0	-1,5	0
8-10	13	11	-1,0	-1,0	0
10-12	15	13	-0,5	-0,5	0
12-14	16	14	0,0	0,0	5
14-16	18,5	15,5	+0,5	+0,5	8
16-18	20	19	+1,0	+1,0	9
18-20	21	20	+1,5	+1,5	10
20-22	22	22	+2,0	+2,0	12
> 23	23	23	+2,5	+2,5	14

* Misurazioni effettuate con tensiometro Loos Tension PT-2; a tensiometri diversi corrispondono numeri diversi, dunque tale tabella "funziona" solamente con il PT-2.



Nota: Prima di uscire in mare, regolate le sartie alte a 16 e le basse a 14, e questa sarà la vostra regolazione base.

E' importante guardare con attenzione la parte posteriore del profilo dell'albero di bolina, per essere sicuri che l'albero sia dritto anche sotto la pressione delle vele e con l'equipaggio sul bordo. Questo fungerà da ultimo controllo della vostra regolazione. *Nota: la parte alta dell'albero fletterà, ed è normale che lo faccia, leggermente sottovento con vento forte.*

Per regolare velocemente le sartie in acqua, è consigliabile acquistare quattro chiavette di diametro pari al terminale filettato delle sartie che va dentro il tornichetto (quello che va tenuto fermo per girare il tornichetto stesso). Queste chiavette andranno legate fra loro e fissate ai terminali della sartia alta e di quella bassa, e infine qui definitivamente bloccate e "rese inoffensive" per le vele con il nastro adesivo. In questo modo si potranno regolare le sartie girando solamente i tornichetti, senza tenere bloccati i terminali. I tornichetti, a regolazione ultimata, vanno fissati o con delle cimette ben tese l'uno all'altro o, meglio ancora, con delle stecchette da incastrare nel "corpo" dei due tornichetti e bloccare poi con il nastro adesivo. La tabella sopra riportata è un semplice schema che usiamo per regolare la barca facilmente in acqua. Usate un tensiometro Loos Tension Modello PT-2 per tutte le regolazioni. Una volta che avete stabilito la regolazione base sul 16/14, usate uno schema come quello sopra riportato con il numero di mezzi giri di tornichetto necessari per raggiungere le altre regolazioni per venti superiori o inferiori a 12 – 14 nodi. E' consigliabile regolare la tensione delle sartie per i momenti di minor vento ai quali pensate di andare incontro. **E' molto più facile depotenziare la barca in una raffica di vento piuttosto che darle potenza in una bonaccia.**

Ricordatevi di fissare con cura i vostri arridatoi una volta che avete effettuato le vostre regolazioni.

3. Regolazione delle vele

Una corretta regolazione delle vele è componente essenziale per una buona velocità della barca nella classe Bénéteau 25. Dato che le barche sono condotte sempre più come dei "derivoni", una regolazione costantemente accurata e "aggressiva" è vitale per mantenere sempre la barca alla velocità massima nelle continue variazioni di intensità del vento. La seguente schematizzazione delle regolazioni delle vele del Bénéteau 25 vi permetterà di avere subito una buona velocità della barca; tuttavia, l'allenamento è la strada maestra per migliorare nel regolare le vostre vele. Due sono i metodi principali per migliorare: uno è regatare molto spesso, l'altro è invece organizzare sessioni di allenamento con due o tre barche, provando la velocità nelle varie condizioni e andature variando gli assetti. L'ideale sarebbe chiaramente sviluppare un vero e proprio feeling per la regolazione migliore. E' consigliabile sia mettere segni sulle scotte per risalire immediatamente alle buone regolazioni ottenute, sia regolare le vele a seconda delle sensazioni ricevute sulla barra del timone.

Il nostro obiettivo nel regolare le vele navigando di bolina è di mantenere la barca più piatta e più facile da timonare possibile. La cosa migliore sarebbe "timonare" la barca, rendendola secondo la necessità orziera o puggiera, usando il più possibile la regolazione delle vele e il peso dell'equipaggio. Usate il timone il meno possibile, riducendo così la resistenza all'avanzamento.

Per esempio, se dobbiamo combattere con una barca troppo orziera e, ciò nonostante, siamo sicuri di avere l'albero e l'attrezzatura ben regolati e la corretta dose di potenza nelle vele, proveremo a cazzare leggermente la vela di prua (cosa che rende la barca un po' meno orziera) e forse lascheremo anche un po' del carrello, o della scotta, della randa, così da rendere la barca ancora meno orziera e meno pesante al timone.



Al contrario, se il timone risulta troppo leggero e la barca comunque sbanda troppo sotto raffica, proveremo a lasciare la vela di prua e a cazzare la randa. Questo doppio intervento migliorerà la prua della barca un paio di gradi, renderà la barca più orziera e la farà risalire meglio il vento; renderà inoltre più semplice la conduzione della barca.

Alle andature larghe, cerchiamo comunque di mantenere il timone neutro; nello stesso modo, in bolina dobbiamo regolare le vele e lavorare con il peso dell'equipaggio in modo tale da muovere il timone il meno possibile. Guardate le barche condotte al massimo livello al lasco e in poppa e noterete che l'equipaggio è sempre in movimento per mantenere la barca piatta, in modo tale da quasi annullare il lavoro del timoniere.

Randa

Il paranco della scotta della randa dovrà essere il più demoltiplicato possibile, 6:1. Per diminuire la quantità di scotta "in giro" per la barca, fissate al boma una prolunga in spectra scalzata del 10 di una quarantina di centimetri alla quale attaccherete il bozzello di rinvio superiore del paranco. Controllate che il bozzello inferiore con strozzatore abbia il cricco. Cazzate la **scotta della randa** così da portare il boma quasi al centro, 5-10 cm sotto al massimo con vento medio-leggero. Se la scotta randa è troppo tesata (cosa resa evidente dalla stecca alta incurvata sopravento, troppo "tonda"), rallenterete. Con aria leggera e ondana, la stecca alta in balumina dovrebbe essere parallela al boma o leggermente più aperta di esso. Controllate sempre, in ogni caso, il filetto corrispondente alla stecca alta: dovrebbe essere steso per il 50/60% del tempo fino a 10 nodi di vento; al di sopra di questo vento dovrebbe volare per il 100% del tempo, poiché la parte alta della randa diventa più piatta.

Portate il **carrello della randa** sopravento fino a che il boma è quasi al centro (fino a quando l'equipaggio non è completamente in falchetta, noi teniamo il carrello leggermente sopravento). Tenete il boma quasi al centro fino a 10 nodi di vento; al di sopra, prima cazzate il paterazzo, poi portate gradualmente il carrello sottovento, per mantenere sia la pressione sul timone sia lo sbandamento sotto controllo.

La **base della randa** va lasciata, con 0-6 nodi di vento, 3,0 cm circa rispetto al segno di stazza; al di sopra di questa intensità va cazzata completamente. Lo shelf foot (il pannello più vicino al boma della randa) non deve mai essere totalmente aperto navigando di bolina.

Il **cunningham** è utilizzato per posizionare il grasso sulla randa. In una vela nuova, noi non usiamo cunningham fino a 12 nodi; lo cazziamo dunque per assorbire la maggior parte delle grinze all'aumentare del vento, fino ad assorbire tutte le grinze con vento molto forte. Una vela più usata, invece, necessiterà mediamente di più cunningham per avere il grasso spostato più in avanti.

Noi non usiamo affatto il **vang** di bolina fino a 8 nodi (lo puntiamo soltanto per tenere in tensione la cima in modo che non intralci). A 9 nodi è appena cazzato e si deve cazzare progressivamente fino a diventare molto teso a 15 nodi. La tensione del vang aiuta la flessione della parte bassa dell'albero, appiattendolo la parte bassa della randa. Un vang tesato aiuta inoltre a regolare la scotta della randa sotto raffica, mantenendo la tensione della balumina (assicuratevi di avere montato il paranco più demoltiplicato possibile, 10:1, previsto dalle regole di classe).

Quando il vento sale oltre gli 8 nodi, noi progressivamente tendiamo il **paterazzo**. Montate su esso il paranco più demoltiplicato possibile (16:1). Tesare il paterazzo comporta due effetti: primo, l'albero flette, la metà alta della randa si appiattisce e la balumina si apre, cosa che alleggerisce la pressione sul timone e diminuisce lo sbandamento. Secondo, tende lo strallo, cosa che appiattisce la zona dell'inferitura della vela di prua e ne apre la balumina. Questo doppio effetto, consentendo di orzare maggiormente e aprendo la balumina della randa, fa sì che si debba sempre intervenire anche sulla scotta della randa cazzandola quando si tende il paterazzo e mollandola invece quando si diminuisce la tensione sul paterazzo. Il limite alla tensione del paterazzo è dato dalla stecca alta della randa: quando essa diverrà totalmente dritta, allora ogni



ulteriore tensione del paterazzo avrà effetti negativi flettendo in modo disarmonico l'albero e diminuendo la tensione delle sartie (poiché le crocette sono acquistate).

Regolare il paterazzo sulle raffiche e le mollane è essenziale per mantenere la potenza della barca e il massimo angolo di bolina.

Andature portanti – randa: Mollate la randa fino a che rifiuta sull'inferitura, quindi cazzate leggermente. Regolate il vang in modo tale che la stecca alta sia parallela al boma.. Il cunningham, il paterazzo e la base della randa dovrebbero essere tutti lasciati per avere il massimo della potenza alle andature portanti.

Genoa

Il metodo normale per posizionare il **carrello del genoa** è di orzare lentamente e guardare con attenzione l'inferitura della vela. Il punto di scotta sarà posizionato correttamente quando il "rifiuto" sull'inferitura si manifesterà contemporaneamente sulla parte alta e su quella bassa dell'inferitura. Quando la parte alta rifiuta per prima, sarà necessario portare il punto di scotta più in avanti (portare il carrello più in avanti aumenta infatti la tensione sulla balumina e rende la parte posteriore della vela più piena). Viceversa, se è la parte bassa a rifiutare per prima, spostate il carrello più indietro. Spostare il carrello più indietro appiattisce la parte posteriore della vela e diminuisce la tensione in balumina. Ricordate che anche un solo centimetro è fondamentale per regolare correttamente il punto di scotta.

In seguito, dovrete utilizzare i segni sulla prima crocetta al fine di ottenere il massimo della precisione e regolare la vela anche da sopravento guardando attraverso la finestra sulla vela la posizione della balumina rispetto alla prima crocetta (lavorerete infatti con le scotte incrociate tranne con vento al di sotto dei 6 nodi). La regolazione normale dovrà muoversi tra il secondo e il quarto segno sulla crocetta, rarissimamente si sposterà sul segno interno (solo nel caso di ingaggi al limite, dove si dovrà orzare più di quanto sia desiderabile). Ci si sposterà sul segno esterno in bolina solo in caso di poco vento e onda, quando una vela più svirgolata rende la barca più vivace sull'onda.

Fondamentale è ovviamente l'utilizzo del barber, il quale in bolina andrà normalmente sempre cazzato, da 5 a 15 cm (15 cm con vento medio-leggero e poca onda, di più solamente in caso di ingaggio). Misurate queste distanze e fate segni sulla cimetta. Ovviamente, se avrete (come è consigliabile) il barber demoltiplicato e non diretto, tali distanze sulla cima andranno moltiplicate di conseguenza.

In condizioni di vento molto leggero, noi cerchiamo di avere una **inferitura** abbastanza tesa per mantenere il grasso in avanti e rendere più semplice la conduzione della barca, e una balumina abbastanza aperta per ridurre lo stallo dell'aria nella vela. Quando la brezza si fa più forte, noi cazziamo maggiormente la scotta per migliorare l'angolo di bolina. Lasciamo inoltre alcune grinze sull'inferitura, cosa che consente di avere una forma migliore dell'entrata del genoa e rende possibile orzare maggiormente. Quando raggiungiamo invece il range di vento massimo del genoa, molliamo la scotta per aprire la l'uscita della vela e ridurre lo sbandamento, e tendiamo maggiormente l'inferitura per mantenere il grasso in avanti. Tutto ciò va fatto con il cunningham, il quale deve essere in movimento quasi continuo e seguire ogni raffica e mollana di vento.

Alcuni equipaggi hanno demoltiplicato la drizza del genoa in modo tale da ridurre lo sforzo necessario per dare la tensione necessaria con vento forte, e da ottenere una regolazione della tensione d'inferitura ottimale anche durante la bolina. Noi crediamo che questo secondo obiettivo si possa raggiungere altrettanto bene con l'uso del cunningham del genoa, mentre per quanto riguarda la tensione ottimale con vento forte la modifica è utile soprattutto nel caso il vostro centrale (numero 2) non disponga di molta forza fisica. La modifica si apporta comunque fissando un ponticello all'albero poco al di sotto dell'uscita sotto lo strallo della drizza del genoa. A questo ponticello verrà impiombata la parte terminale della drizza, che sarà stata fatta passare attraverso un bozzello corto con grillo a sgancio rapido. Anche le vela più lunga, il genoa leggero, a causa del limite di lunghezza imposto dalle regole di classe lascia abbastanza spazio in cima allo strallo per posizionare il bozzello. La testa della vela verrà dunque fissata direttamente al grillo del bozzello. Il



vantaggio è di poter ridurre leggermente il diametro della drizza, lo svantaggio è di avere un po' più di peso in testa d'albero e parecchia più cima in giro per la barca.

Più pesante è il vostro equipaggio e più alte sono le onde, più a lungo potrete tenere il genoa medium-light. Con vento più forte di 16-20 nodi relativi, è invece preferibile utilizzare il genoa medium-heavy. In regata non sarà necessario utilizzare altre vele di prua a meno che la partenza non venga data con più di 25 nodi di vento reale – cosa assai rara per i Bénétiau 25. Non riducete mai la randa. Noi navighiamo normalmente con 400 kg di peso dell'equipaggio, cercate di essere sempre il più vicini possibile a questo limite.

Andature portanti – Spinnaker

Lo spinnaker dovrebbe essere sempre completamente issato, in ogni condizione di vento. La regola generale della regolazione di questa vela recita di permettere 5 -10 cm di rifiuto sull'entrata della vela. Le due bugne dello spinnaker dovrebbero essere tenute pari su un piano orizzontale (regolando opportunamente e continuamente l'altezza della testa esterna del tangone a seconda del variare dell'intensità del vento e dell'angolo con esso), e il tangone dovrebbe essere perpendicolare alla direzione del vento apparente. Se state andando lenti, provate ad alzare leggermente il tangone.

Andature portanti - vento leggero: Concentrate l'attenzione sul rendere il più completa possibile la comunicazione tra il timoniere e il tailer dello spinnaker. L'obiettivo da raggiungere è di navigare bassi il più possibile mantenendo comunque una valida pressione sullo spinnaker (misurabile attraverso la tensione della scotta). Provate a non navigare con angoli troppo stretti, cosa che comporta dovere percorrere distanze maggiori, ma ugualmente non navigate poggiando troppo con un passo troppo lento.

Controllate di non aprire-inquadrare il tangone troppo con poco vento, poiché questa manovra appiattisce lo spinnaker. È fondamentale avere una regolazione costante, in poppa con poco vento, sia dell'apertura del tangone sia dell'altezza della varea, le relative manovre dovrebbero essere in costante movimento, possibilmente all'unisono. Non abbiate paura di arrivare al punto di regolare maggiormente braccio e amantiglio del tangone di quanto non facciate con la scotta.

Andature portanti – vento forte: Non tenete mai il tangone attaccato allo strallo. Mantenete sempre almeno 5 - 8 cm di distanza tra lo strallo e il tangone. Con raffiche forti, lasciate la scotta 10 - 15 cm per aiutare la barca ad accelerare. Cazzate nuovamente la scotta non appena la raffica termina. Tenete sempre un uomo con la cima del vang in mano, pronto a lasciarlo se la barca tende a straorzare. “Lavorate” molto la barca sull'onda.

Suggerimenti per le andature portanti

1. L'altezza del tangone è importante e variazioni dell'altezza di esso di soli 2 cm hanno un notevole effetto sullo spinnaker. Il rifiuto sulla entrata della vela dovrebbe apparire sul pannello esterno del corpo centrale della vela. Se il rifiuto si manifesta più in alto, il tangone dovrebbe essere alzato; viceversa, se il rifiuto è più basso, il tangone andrebbe abbassato.
2. È fondamentale che tutte le regolazioni dello spinnaker rispondano solamente ai vostri comandi e non alle oscillazioni indotte dalle onde e dalle variazioni di intensità del vento. Un tangone che si muove in alto e in basso, che si apre e si chiude perché il sistema di armarlo non è efficiente e le cime sono troppo elastiche significa perdita di spinta; questi movimenti non spingeranno la barca in avanti.
3. Un sistema efficiente per issare e ammainare lo spinnaker è fondamentale. Noi consigliamo un sacco da spinnaker aperto scorrevole da posizionare sotto il tambuccio. *Interpellateci se ne volete uno per il vostro Bénétiau 25.*



4. Organizzazione dell'equipaggio

Di seguito c'è una guida per organizzare e migliorare il lavoro e l'affiatamento del vostro equipaggio – nonché la conduzione del vostro Bénéteau 25. S'intende che in barca si deve andare in cinque persone d'equipaggio, e, a seconda dei punti forti o deboli di ogni uomo, vi potrebbe essere necessità di fare dei cambi di posizione.

Punti chiave

- Non esiste un “passeggero” sul Bénéteau 25. Coinvolgete ogni uomo in ogni manovra, ad esempio: partenza, virate, strambate.
- Fate sì che ogni persona dell'equipaggio abbia una posizione assegnata e dei compiti precisi, e cercate di evitare sovrapposizioni.
- L'assetto della barca è fondamentale per essere competitivi nel Bénéteau 25. Tenete il massimo peso possibile in falchetta con vento teso; con vento leggero è utile invece avere il peso dell'equipaggio sottovento per sbandare la barca.
- Come skipper, è vostra responsabilità tenere alto il morale dell'equipaggio a dispetto delle circostanze. Ricordate che un atteggiamento sempre positivo porta lontano. Ogni barca conta durante la regata. Sia che combattiate per il secondo sia per il ventesimo posto, non è mai finita fino a che tagliate la linea d'arrivo. Non mollate mai.

Timoniere-Skipper (numero 5)

1. Le priorità fondamentali dello skipper-timoniere sono quelle di “far camminare” in ogni momento e condizione la barca, senza però isolarsi dal contesto della regata.. Il randista-tattico potrà dargli suggerimenti, ma a al timoniere spetta la decisione finale e la valutazione di come e dove condurre la barca in ogni singola fase della regata. E' importante che egli abbia la lucidità di sfruttare ogni possibilità di guadagnare offertagli dalle variazioni del vento e dagli avversari, senza mai abbattersi se le cose sembrano andare male.
2. Oltre a timonare, lo skipper deve trainare e organizzare l'equipaggio, chiamare i cambi di vele, le strambate e i giri di boa. Il randista-tattico sarà di grande aiuto in questo.
3. Le regolazioni delle quali lo skipper è responsabile sono: la scotta di randa, il carrello di randa e il paterazzo. Con poco vento sarà egli stesso a regolare scotta, paterazzo e carrello; con vento medio e forte, invece, lo farà con l'aiuto del randista-tattico. E' la capacità di tenere sotto controllo frequentemente e armoniosamente queste regolazioni durante le molteplici variazioni delle condizioni di vento e onda che aiuterà a mantenere la velocità della barca.
4. Lo skipper dovrebbe sporgersi tanto sopravvento quanto le regole consentono. Le recenti modifiche al regolamento, che hanno consentito di posizionare delle cinghie in corrispondenza dei puntapiedi e che hanno permesso di abbassare il tratto della draglia che va dal candelieri più arretrato al pulpito di poppa, gli consentono sia di timonare con più agio, sia di contrastare maggiormente lo sbandamento della barca. Con vento forte il timoniere farà leva sulle cinghie e si sposterà in fuori (compatibilmente con i propri addominali) come e più degli altri membri dell'equipaggio, e con vento leggero aiuterà il rollio della barca durante le virate e le strambate.



Randista-Tattico (numero 4) – Pre-partenza/bolina

1. Prima della partenza, il randista-tattico si occupa, sia in condizioni di vento leggero sia di vento medio-forte, della randa all'unisono con il timoniere. Il carrello della randa verrà mantenuto al centro in tutta la fase del pre-partenza. Il randista-tattico parla inoltre costantemente con lo skipper della linea di partenza, della tendenza del vento, della posizione degli avversari, dell'assetto della barca e, inoltre, del traffico delle barche intorno – specialmente per quanto concerne le barche che sopraggiungono da poppa, dove siete più vulnerabili. Un attimo di distrazione e si viene coinvolti in un ingaggio capace di rovinare irrimediabilmente una partenza. Al colpo di cannone, il tattico trasferisce informazioni al tailer per quanto riguarda la necessità di far orzare la barca maggiormente, oppure viceversa di navigare più in velocità. Egli continuerà ad occuparsi della randa in condizioni di vento medio-forte, con vento leggero invece lascerà al timoniere quest'incombenza e si posizionerà in falchetta o comunque in posizione più avanzata, meglio davanti al tailer. Inoltre, nelle situazioni critiche, è importante che guardi se c'è uno spazio libero per virare immediatamente dopo la partenza.
2. Usare la bussola per rilevare i buoni e gli scarsi del vento dovrebbe essere responsabilità del tattico. Inoltre, registrare gli angoli medi del vento, informare lo skipper degli scarsi e dei buoni così come dell'intervallo tra le variazioni di direzione. La comunicazione tra il tattico e lo skipper è cruciale da subito nella regata, dato che le linee d'aria "pulita" sono difficili da guadagnare.
3. La velocità della vostra barca dovrebbe essere regolata per tutta la bolina. Il randista-tattico deve dare buone indicazioni per quanto riguarda la velocità e la capacità di orzare. Se le cose non vanno come vorreste, guardate alle altre barche e date suggerimenti basandovi su esse.
4. Nell'approciare la boa di bolina, il tattico dovrebbe aprire il tambuccio e tirare indietro il sacco dello spinnaker. Si assicurerà quindi che sia la drizza sia il braccio siano liberi per l'issata. Se l'issata non è immediata, tornerà in falchetta e farà peso.

Randista-Tattico (numero 4) – Poppa/giri di boa

1. Durante gli ultimi istanti dell'approccio in boa, il randista-tattico dovrebbe parlare allo skipper per decidere la manovra, per esempio bear away set (poggiata e issata di spinnaker) oppure gybe set (poggiata, strambata e issata di spinnaker sulle nuove mure). Al momento dell'issata, lascerà la scotta di randa, opportunamente liberata da eventuali colli, al timoniere il quale la lascerà; il randista-tattico dunque getterà lo spinnaker fuori dalla barca mentre il prodiere lo issa. Una volta che lo spinnaker è issato, egli aiuterà a posizionare il braccio e a mettere in assetto la barca.
2. Dopo il giro di boa, il randista-tattico si posizionerà dietro il tambuccio guardando indietro e parlerà con lo skipper riguardo a: dov'è l'aria più pulita, chi ha strambato, quando arrivano le raffiche e di quale intensità sono, e la tattica migliore per prenderle prima. La strambata richiede che il tattico stia a centro barca, e controlli l'assetto da lato a lato, mentre fa passare la randa. La sua responsabilità è di strambare la randa con vento forte senza costringere il timoniere ad orzare troppo sul nuovo lato, pena incresciosi capitomboli. Durante il giro della boa di poppa, aprirà nuovamente il tambuccio, tirerà nuovamente indietro il sacco, raccoglierà lo spinnaker afferrando la maggior parte possibile della base di esso e infilando la vela nel sacco. Il successivo ricupero della scotta di randa per la bolina è sua responsabilità, poi nuovamente con vento leggero si posizionerà davanti al tailer, mentre con vento medio-forte rimarrà di fianco al timoniere occupandosi della randa. Ovviamente non dovrà dimenticare di contribuire quanto più gli è possibile al raddrizzamento della barca in queste ultime



condizioni. Durante la bolina, è responsabile di assicurarsi che le balumine dello spinnaker siano libere per la nuova issata.

3. Ricordate che, sia in bolina sia in poppa, il tattico è il punto di comunicazione centrale tra la prua e il pozzetto. Più il tattico saprà tenere sotto controllo ciò che succede sulla barca, più tutto scorrerà liscio sulla barca.

Tailer (numero 3) – Pre-partenza/bolina

1. Prima della partenza, il tailer aiuta a giudicare la distanza dalla linea e il tempo per raggiungerla a seconda della velocità. Aiuta lo skipper e il prodiere cercando lo spazio in cui partire. Assicuratevi di avere sempre la vela di prua regolata opportunamente in rapporto alla situazione. Non c'è nulla di peggio che non accelerare abbastanza velocemente.
2. Il tailer è responsabile della velocità della barca tanto quanto lo skipper. L'accelerazione dopo la partenza e dopo le boe di poppa, ad esempio, è in gran parte dovuta ad una corretta regolazione della vela di prua. Agire costantemente sulla scotta del genoa (o del fiocco) e regolare il grasso della vela durante le variazioni del vento sono aspetti essenziali della velocità della barca.
3. Navigando con le scotte incrociate di bolina, vi sono un po' di cose da tenere a mente: prima delle virate, il tailer è il primo a rientrare dalla falchetta, girandosi verso poppa da dietro il candeliere.
4. Rientrando, togliete un giro alla scotta sul winch. Non lasciate troppo presto la scotta durante le virate, giacché la barca rallenterà sensibilmente la virata.
5. Quando la scotta del genoa è finalmente mollata, assicuratevi di levare tutti i giri dal winch; nel mollare la "vecchia" scotta abbiate anche la nuova in mano, facendo un giro e mezzo sul "nuovo" winch quando siete seduti sul "nuovo" sopravento. Cazzate la nuova scotta sul winch sopravento fino ad assorbire il lasco; aggiungete dunque due ulteriori giri al winch e continuate a cazzare fino a che c'è bisogno del winch.
6. Con vento medio-forte, rimanete in falchetta raddrizzando la barca quanto più è possibile, regolando il genoa saltuariamente, solo quando la barca rallenta in corrispondenza di un "treno" di onde; con vento leggero invece, tenete la scotta del genoa sempre in mano quando state in falchetta, e siate sempre pronti per una regolazione costante.

Tailer (numero 3) – Poppa/giri di boa

1. Prima dell'issata di spinnaker, cazzate il braccio dello spinnaker in modo tale da portare la bugna appena fuori dello strallo. Fatevi aiutare dal centrale in questa operazione. State attenti a non aprire ulteriormente il braccio, poiché ciò causerebbe l'apertura prematura della parte esposta dello spinnaker dal tambuccio.
2. Prestate estrema attenzione all'issata del genoa, perché se non tutto funziona come deve è molto facile strappare lo spinnaker sulla prima crocetta, molto larga e non protetta dal genoa. Quando la vela è issata, cazzate il braccio fino all'angolo desiderato, passatelo simultaneamente al randista-tattico e cazzate la scotta dello spinnaker il prima possibile. La cosiddetta "caramella" si crea solamente se non avete cazzato tempestivamente la scotta.
3. Con vento leggero il tailer dovrebbe quindi regolare così il braccio come la scotta. Una comunicazione costante tra il timoniere e il tailer riguardo alla pressione sulla vela consente allo



skipper di navigare velocemente il più poggiato possibile. Con vento forte, rimarrà invece il randista-tattico a regolare il braccio.

4. Se è impossibile fare a meno del winch, usate il primario per cazzare e lasciare.
5. La posizione migliore dove stare quando lo spinnaker è a riva è il più possibile sopravento e avanti. Questo permette al tailer di avere una visione perfetta della vela e di avere il proprio peso posizionato in modo ottimale.
6. Durante le strambate, la funzione primaria del tailer è di far volare lo spinnaker durante la manovra facendolo girare sulla prua. Il miglior posto dove stare durante tale manovra è al centro del pozzetto. Questo vi darà un buon equilibrio, un'ottima visione della vela e vi permetterà di essere abbastanza bassi per passare sotto il boma. Dopo la strambata, riprendete la posizione precedente per il resto del lato.
7. Prima del giro di boa, assicuratevi che il genoa sia stato murato correttamente. Ritornate a centro barca. Assumendo di dover fare un'ammainata normale, lo spinnaker dovrà essere raccolto da sopravento (a sinistra), e il tailer dovrà raccogliere la scotta tirandola in barca da davanti al bozzello poppiere dello spinnaker.

Non appena lo spinnaker è sotto controllo, afferrate la scotta del genoa (o del fiocco) e iniziate a cazzare quando la barca inizia a girare la boa. State sempre attenti a non cazzare troppo velocemente la scotta, cosa che rende poggiera la barca e riduce l'accelerazione.

Centrale (numero 2) – Pre-partenza/bolina

1. Il centrale, oltre ad essere responsabile di gran parte delle manovre, è il più indicato per occuparsi costantemente dell'assetto della barca utilizzando i movimenti del peso del proprio corpo. Tenendo sempre bene a mente quali movimenti il regolamento di regata e di classe proibiscono, ricordate che un corretto assetto è la chiave della velocità in ogni condizione.
2. Il tempo del pre-partenza dovrebbe trascorrere assicurandosi che gli arridatoi siano fissati, guardando le bandiere sul battello del comitato di regata, seguendo i tempi in partenza, guardando la boa di partenza e segnalando gli incroci con altre barche. Molti timonieri sono assai facilitati da un "conto alla rovescia" a voce alta prima della partenza che non li costringa a guardare il cronometro durante una fase così concitata.
3. Molte delle regolazioni più importanti della barca sono manovrate dal centrale. I suoi compiti più importanti riguardano le seguenti regolazioni: la tensione di sartie e tornichetti (prima della partenza, da regolamento), il vang, il cunningham e la base quando richiesto. Ricordate: quando agite sulle regolazioni, mettetevi sempre in posizione da fare più forza possibile.
4. Avendo una delle posizioni migliori in falchetta per osservare la situazione, il responsabile dell'assetto dovrebbe dare informazioni sugli incroci con altre barche e sulle posizioni relative delle altre barche. Aiutate ad individuare le lay-line, le situazioni di copertura e le virate degli avversari. Non pensate che gli altri vedano sempre ciò che voi vedete.
5. Durante l'issata di spinnaker, regolate l'amantiglio, aiutate a far uscire il braccio e aiutate con la drizza spinnaker se ce n'è bisogno. Lasciate tutte le regolazioni, aiutate a mantenere sempre il tangone all'altezza giusta regolando in modo maniacale amantiglio e caricabasso del tangone e controllate tutto il resto delle regolazioni.



6. Durante le strambate, aiutate il rollio mantenendovi però liberi da vang e boma. Per voi la strambata dev'essere una corsa da una parte all'altra della barca, per contribuire all'assetto della barca. Con vento forte il prodiere potrebbe avere problemi ad attaccare la varea all'albero al termine della strambata, aiutatelo. Notate ogni cambio di boa, individuate la nuova rotta da fare e trovate la nuova boa.
7. Per i giri di boa, riposizionate tutte le regolazioni in assetto da bolina, e fate il cosiddetto "tangone umano" tenendo il braccio dello spinnaker il più possibile fuori bordo quando si stacca il tangone e lo si pone in coperta, in modo da tenere esposto lo spinnaker. Raccogliete velocemente lo spinnaker e consegnatelo al randista-tattico. Cercate l'assetto migliore della barca che le consenta di girare correttamente la boa di poppa. Assicuratevi che la barca sia subito pronta per virare senza che nulla l'impedisca.

Prodiere (numero 1) – Pre-partenza/bolina

1. Il prodiere ha la responsabilità maggiore rispetto a tutti gli altri membri dell'equipaggio per quanto concerne le manovre. Prima della partenza deve controllare che la prua sia libera e con le manovre correnti passate correttamente. Tutte le operazioni da fare a prua sono sua responsabilità: attaccare il punto di mura, il braccio al tangone, nonché issare il genoa, lo spinnaker e preparare le regolazioni del tangone.
2. Durante la sequenza di partenza, è meglio che il prodiere stia sopravento davanti alle sartie, per avere una visione più completa della linea di partenza; importante è chiamare la distanza dalla linea di partenza durante i minuti finali insieme con la disposizione delle barche prima del via, come ad esempio: "i partenti al centro sono più avanti della linea, spinti dalla flotta". Al colpo di pistola, controllate che la base del genoa sia dentro le draglie e, soprattutto, all'interno del pulpito.
3. Dato che il prodiere è posizionato più in avanti rispetto a tutti gli altri, sta a lui chiamare le raffiche e le onde facendo un mini-conto alla rovescia allo skipper. Accertatevi di parlare, soprattutto con vento forte, con un volume di voce sufficiente da essere uditi anche dallo skipper. Durante le virate è importante rimanere liberi dalle scotte nell'aiutare il rollio della barca. In ogni caso rientrate all'interno delle scotte del genoa quando la barca è prua al vento e prima che la bugna della vela sia attaccata alla parte anteriore dell'albero. In virata passate all'interno delle due sartie basse.

Prodiere (numero 1) – Poppa/giro di boa

1. Nell'approcciare la boa, staccate il tangone dalla sartia bassa (o estraetelo dal lancia-tangone sul boma nel caso abbiate montato questo più semplice sistema), tiratelo su e attaccatelo all'anello, sollevatelo poi per aiutare il centrale a tirare l'amantiglio fin al segno (segno che avrete fatto sulla cima per indicare la regolazione media). Se la barca non è ancora alla boa quando avrete terminato queste operazioni, tornate in falchetta. Issate lo spinnaker controllando che sia "in chiaro" dalle crocette e fermate la drizza sullo strozzatore.
2. Durante la strambata, state sopravento. Quando la barca ha poggato, aprite entrambi i terminali del tangone usando la cimetta di apertura simultanea. Quando lo spinnaker ha completato la rotazione in modo tale che il nuovo braccio sia a portata di mano, afferratelo e inseritelo nella bocca aprendo solamente essa. Curatevi di spingere il tangone esternamente e in avanti. Attaccate dunque l'altra estremità all'anello e fate in modo che tutti sappiano che la manovra è terminata. Se avete problemi nell'attaccare il tangone, domandate al tailer di mollare il braccio consentendo così al tangone di andare più in avanti e facilitando la manovra.



3. Nel prepararsi per un giro di boa, controllate che la drizza possa venire giù liberamente. Se approcciate la boa da mure a sinistra, l'ammainata sarà da sopravento. Queste le vostre incombenze: issate il genoa (o il fiocco) quando c'è la chiamata. Allorché questo è fatto, e non appena il centrale si sarà messo in posizione di tangone umano, afferrate l'amantiglio del tangone da sopravento, mollatelo e aprite entrambe le estremità del tangone. Prendete il tangone e portatelo all'esterno del circuito delle scotte del genoa, facendo passare l'amantiglio completamente lascato nella varea del tangone che era fissata all'albero e fissando quest'ultima con l'apertura verso l'esterno della barca alla sartia bassa di destra. Nel caso invece abbiate il sistema del lancia-tangone sul boma, le scotte saranno rimaste basse davanti al caricabasso ma sotto il tangone, dovrete dunque solamente infilare il tangone negli occhielli appositi e sganciare il braccio dalla varea. Se non avete il lancia-tangone, prima della nuova boa di bolina, mentre siete in falchetta, portate indietro il tangone insieme al centrale e attaccatevi il braccio, rimettendo poi il tangone nella posizione precedente. Nel caso approcciate la boa di poppa mure a dritta, invece, le operazioni sono facilitate dal fatto che non avete bisogno del tangone umano; tuttavia ugualmente il tangone dovrà essere abbassato e portato esterno al circuito del genoa con estrema rapidità per consentire di strambare il prima possibile.
4. Cercate di ammainare sempre lo spinnaker da sinistra (sempre che, ovviamente, le boe siano da girare a sinistra); se però arriverete stretti in boa mure a sinistra, allora dovrete ammainare per forza a destra e girare il circuito delle scotte nella successiva bolina.

Consigli utili

- Navigate sempre con il massimo peso dell'equipaggio
- Tenete la barca piatta il più possibile, a parte con vento molto leggero
- Non abbiate paura di cambiare le regolazioni se siete lenti
- Con vento forte non abbiate paura di mandare il segnamento interno in stallo
- Tenete il peso concentrato lontano dalle estremità
- Regolate la barca per le mollane di vento nella prima bolina
- Andate veloci e divertitevi!

Al termine di tutti gli interventi fatti, sarebbe bene ricontrollare, regolamento di classe alla mano, di essere perfettamente in linea con tutte le prescrizioni. E' assurdo rischiare di compromettere un bel risultato per un banale errore o per una forzatura delle regole magari involontaria!