



Dalla Veleria Montefusco alcuni dati utili per le regolazioni del Meteor

Caratteristiche delle vele:

randa: taglio particolarmente grasso ma facile da depotenziare (per larghissimo range di vento): smagrire facendo ricorso alle regolazioni dell'albero;

genoa: medium range;

fiocco: data la enorme differenza di superficie con il genoa abbiamo scelto un taglio potente che rende questa vela performante già quando il genoa non è al limite;

spinnaker: spalle larghe per un runner puro.

Regolazione albero:

sartie alte a poppavia

vento **leggero:** alte 39; basse 34; stralretto 0; paterazzo 0 (anche in bolina)

vento **medio:** alte 39; basse 35; stralretto puntato; paterazzo puntato in bolina

vento **forte** alte 39; basse 36; stralretto potentissimo; paterazzo potentissimo in bolina;

Potete notare come le tensioni delle alte siano stabili e la regolazione avvenga più sulle **basse:** aumentando il vento bisogna notevolmente cazzare lo stralretto per irrigidire il triangolo basso dell'albero (sartie basse+stralretto), per cui un eccessivo carico sullo stralretto, non compensato da un adeguato carico sulle sartie basse, farebbe flettere l'albero troppo in avanti e sottovento (effetto: la bassa va in bando) senza peraltro ottenere lo smagrimento della randa;

Le **alte** invece, vanno regolate in maniera tale che:

a) con **poco vento** lo strallo non sia nè eccessivamente rigido (per consentire una sufficiente catenaria), nè eccessivamente lasco (specie con poco vento e onda ogni movimento di un albero non particolarmente fermo significa perdita di energia cinetica);

b) con **vento forte**, l'azione del paterazzo di tirare l'albero a poppavia, vada ad aumentare il carico dello strallo e contemporaneamente a diminuire la tensione delle alte.

Attenzione: stante la grande differenza tra gli alberi dei meteor, queste tensioni sono indicative e vanno considerate in funzione:

a) delle **sartie:** la sartia bassa sottovento non deve mai andare in bando; la sartia alta sottovento deve andare decisamente in bando con vento forte (questo è sintomo che la parte alta dell'albero "spennaccia" sottovento e smagrisce la randa)

b) delle **alte:** con vento forte la vela non deve appassire nè troppo essere

d) delle **vele**: con vento forte la vela non deve apparire né troppo grassa (in questo caso, nell'ordine: potenziare il paterazzo + cazzare strallego+ mollare un po le sartie alte+ cazzare sartie basse) né troppo magra (se compare una piega che parte dalla bugna e arriva alle crocette e/o la randa è eccessivamente magra: cazzare le alte)

Più Veloci con Vento Forte

di Niky Vescia

La prima regola è: TENERE LA BARCA DRITTA. Tutti voi sapete che, avendo il METEOR poco pescaggio, fare ciò è fondamentale.

Per riuscire in questo intento, molti regatanti preferiscono aumentare il peso, formando equipaggi da quattro persone. Questo è sicuramente vantaggioso con vento fresco, ma che sarà quando il vento cala?

Penso che riuscire nel nostro intento principale sia una questione più di tecnica che di peso, dove per tecnica intendo la capacità di miscelare sei elementi fondamentali:

Vele

Albero

Manovre Correnti

Assetto

Conduzione

Atteggiamento

Vele

Scegliere un taglio di vele magre è sicuramente una buona soluzione, ma ricordatevi che le regate non vengono corse sempre con vento forte (purtroppo) e il nostro regolamento di stazza consente di utilizzare solo un gioco di vele per ogni manifestazione. Bisogna quindi avere le idee ben chiare sul tipo di “motore” che si vuole avere, perciò non abbiate timore di chiedere informazioni e di documentarvi prima dell’acquisto del vostro gioco di vele né di esprimere i vostri pareri al velaio. Infatti non basta che le vele siano ben confezionate, devono anche vestire bene la vostra barca in funzione delle vostre esigenze (peso dell’equipaggio, assetto dell’albero, località delle regate, ecc.). L’obiettivo da raggiungere è quello di dare priorità alla regolazione dell’albero per poi vestirlo con albiti fatti su misura. Personalmente ho scelto, grazie alla collaborazione della veleria Montefusco, un genoa all-round, che rendesse il massimo con vento medio ma che fosse anche facilmente controllabile (bada bene non ho detto veloce) con vento forte; una randa piuttosto magra, la cui potenza fosse nascosta nel giro d’albero (in modo da smagirla o ingrassarla FACILMENTE controllando la flessione dell’albero); uno spinnaker esageratamente “runner” (cioè dedicato alla poppa piena), sia in funzione dei nuovi percorsi, sia in funzione della velocità del METEOR che rende poco conveniente il bordeggiamento in poppa.

Il fiocco non lo uso quasi mai, preferisco portare il genoa fino a che mi riesce a controllare lo sbandamento della barca, il che mi risulta facile grazie e soprattutto alla randa facile.

Albero

La prima regola che mi sono imposta è stata quella del “tienilo fermo”. Questo mi

La prima regola che mi sono imposta è stata quella del "meno tempo". Questo mi ha portato a dare una notevole tensione alle sartie alte. La controindicazione è che, siccome le alte formano un triangolo con lo strallo di prua, tendendo le prime si tende di conseguenza anche il secondo (quindi poca catenaria, poca potenza con vento leggero), ma il vantaggio acquisito dalla RIGIDITA' mi sembra ripaghi della perdita di potenza (specie col moto ondoso del mare).

Manovre Correnti

Con l'albero così teso ho bisogno di notevole tensione sulle manovre correnti per dare flessione necessaria per smagrire la vela. Questo significa paterazzo, strallemo e vang POTENTI.

Tutto ciò deve essere funzionale e FACILMENTE regolabile (specie con mare mosso e vento forte). Ciò mi ha portato a SEMPLIFICARE al massimo l'attrezzatura di coperta per poter spendere energie nella conduzione della barca e non nella sua regolazione.

Tenete presente che: cazzando il paterazzo (back stay) ottenete un appoppamento della testa dell'albero, una maggior tensione allo strallo di prua (fore stay) e una diminuzione della tensione sulle sartie alte, cazzando lo strallemo (baby stay) si ottiene una flessione della parte media dell'albero, cazzando il vang, oltre che a tirare giù il boma, lo spingete anche verso prua, con l'effetto di flettere la parte bassa dell'albero.

Assetto

Con vento forte l'equipaggio deve stare quanto più compatto e centrale possibile per ridurre il beccheggio, in poppa sbandare la barca un po' sopravvento e di bolina concentrare al massimo i pesi sopravvento per aumentare il momento raddrizzante. Considero questo punto talmente importante che ultimamente timone accovacciato a pruvia del trasto della randa. Inoltre in momenti particolarmente delicati (ingaggi e giri di boa) preferisco avere una vela mal regolata ma la barca dritta, piuttosto che avere un uomo a far peso sottovento.

Conduzione

Anche riguardo questo punto la SEMPLICITA' è alla base di tutto. Per concentrarmi il più possibile sulla velocità della barca, sulla tattica e sulla variazione del vento, ho bisogno di poter regolare AGEVOLMENTE le mie manovre. La randa per esempio, anche grazie al suo taglio, mi permette di non manovrare il trasto, che rimane fisso al centro, sotto raffica preferisco molla la scotta, svergolando e quindi depotenziare la vela a partire dalla sua parte alta. Un'altra regola per tenere la barca meno sbandata possibile, se sotto raffica il peso del vostro equipaggio non è più sufficiente, prima di sventare completamente la randa (che frenerebbe la barca), fate sventare leggermente il genoa (pungendo nel vento) badando bene a non rallentare troppo! Con onda lavoro molto con il timone e randa, cercando di tenere sempre la barca quanto più dritta possibile senza però farla fermare nel vento o peggio contro le onde.

Atteggiamento

E' sicuramente la marcia in più: quando il vento soffia forte non fatevi intimidire, questo è il momento di tirare fuori tutta la grinta che avete dentro, dovete attaccare gli elementi naturali e non subirli passivamente! Se siete riusciti a non farvi intimidire dagli elementi e se avete un buon controllo dei vostri materiali, allora riuscirete a condurre la vostra barca con la stessa concentrazione di sempre.

Non è certo questo il momento di dimenticare dove è favorevole la partenza, il

bordeggio, le oscillazioni del vento e soprattutto di dimenticare di coprire i vostri avversari!

Niky Vescia