

Per questa sua facile "lettura" il buco viene usato da molti timonieri di vaglia, anche se comporta un prezzo un po' alto in termini di equilibrio e velocità della barca. Per quanto rapido, infatti, un prodire di medio peso all'estrema prua di un Meteor, ne altera sensibilmente le linee di galleggiamento e ne diminuisce, specie di bolina, la velocità. Velocità cui non vogliono rinunciare, neanche per un secondo, i sostenitori del tambuccio. Questi danno e recuperano spi dal centro del Meteor (preferibilmente, ma non è detto, dal lato sinistro per via dei percorsi di regata a bastone con boe da lasciare a sinistra) e curano che il prodire non debba mai pascolare, per nessuna ragione in regata, nei primi 2 metri e mezzo di coperta dalla prua del Meteor.

MA NOI CI OCCUPIAMO OGGI DEL PRIMO GRUPPO. DELLA BANDA DEL BUCO.

Viene dunque il momento di preparare il nostro Zot.

In porto, in ginocchio davanti al buco, il bravo prodire estrarrà lo spinnaker dal sacco, ne filerà, trattenendone le bracciate, la balumina di sinistra e la riporrà col massimo della cura nella parte più a poppa del buco tenendo in evidenza la bugna di sinistra. Ripeterà la filatura e ordinata collocazione nel buco, verso prua stavolta, della balumina di destra, con chiara evidenziazione della bugna destra e anche, a quel punto, della penna della vela.

Non gli resta che collegare le bugne alle relative scottine con delle gasse d'amante, e la penna alla drizza, meglio se con un nodo parlato e poi bloccato con un mezzo collo sull'imbando, più sicuro della gassa.

(I moschettoni hanno 3 difetti: pesano, costano e talvolta si impigliano, aprendosi...). Prima di incocciare le scotte, controlla che siano esterne a tutto, che arrivino al buco DA SOPRA la battagliola, la sinistra, e DA SOPRA il pulpito di prua (e da davanti allo strallo) la destra. Prima di incocciare la drizza di spi, come tutte le drizze in generale!, darà un'occhiata di quelle pesanti ed insistite lungo lo strallo su fino alla testa d'albero, che tutto sia in chiaro.

Parte la regata e si percorre il primo lato di bolina.

A 100 metri dalla boa di bolina si deve pianificare l'issata, ovvero stabilire su quali mure iniziare la poppa. Postuliamo una boa da lasciare a sinistra.

Descriveremo la sequenza delle OPERAZIONI, come sarebbero viste da un osservatore esterno, lasciando al singolo equipaggio la suddivisione dei propri RUOLI.

E' evidente, per inciso, che nei momenti topici, essendo l'equipaggio-tipo del Meteor formato da 3 persone, il timoniere, oltre che a controllare la rotta, DOVRA' COLLABORARE in qualche misura allo svolgimento di alcune delle numerose azioni richieste.

Issata per inizio-poppa con mure a dritta:

se si arriva comodi in boa di bolina (con mure a dritta ovviamente), si mette in forza il tangone a destra, 5-6 metri prima di arrivare in boa si parte a razzo a issare di drizza-spi in modo da trovarsi al traverso della boa con la vela tutta alzata. Sulla boa, il timoniere poggia decisamente e rapidamente. Si mette a segno il braccio (inquadrando tangone e mura dello spi) e si inizia a regolare la scotta.

Nel frattempo si ammaina e AMMUCCHIA fulmineamente verso prua il genoa (vedremo il perchè dell'ammucchiata in una prossima puntata), si mette a segno la scotta di spi e si regola di fino l'altezza del tangone. Si lasca il paterazzo e si ingrassa la randa.

Se si arriva alla boa di bolina in affanno, come sempre succede quando l'ultimo bordo

mure a dritta è stato troppo corto, e non si riesce a preparare il tangone in anticipo, nessun problema : si issa lo spi durante il giro di boa, lo si fa volare e poi, con calma , si prepara il tangone a destra.

Issata per inizio-poppa con mure a sinistra:

5-6 metri prima di arrivare in boa si parte a razzo a issare di drizza-spi. Sulla boa, il timoniere poggia decisamente e rapidamente sulla nuova rotta, si cerca di far portare lo spi (che non ha ancora tangone) si stramba la randa (il genoa viene ammainato e AMMUCCHIATO appena possibile).

Il prodire piazza il tangone a sinistra mentre dietro vengono aggiustati braccio e scotta. Si lasca il paterazzo e si ingrassa la randa.

In una prossima puntata descriveremo compiutamente le manovre della strambata e dell'ammainata di spi (nel buco).

oo

Abbiamo dedicato poco spazio sinora al tangone.
Né abbiamo fatto cenno ai barber-haulers.

-Il tangone è bene abbia il proprio caricabasso rinviato alla BASE dell'albero, ovvero stia in una condizione di equilibrio indifferente, ovvero possa essere inquadrato o strallato SENZA dover regolare tutte le volte il caricabasso.

La collocazione più comoda del tangone quando non è in uso, e tranne quando si bolina in venti leggeri o di quasi-bonaccia [*] , è sul boma, infilato dentro appositi collari (da collocare su ambo i lati del boma).

Una piccola comodità è di collegare permanentemente TRA DI LORO i moschettoni dell'amantiglio e del caricabasso (usando un imbando o dell'amantiglio o del caricabasso), tanto, essi lavorano sempre assieme.

-I barber-haulers sono 2 funicelle di lunghezza regolata da appositi strozzatori, che sporgono ai lati dello scafo, una per parte, all'altezza delle lande delle sartie.

Al loro capo esterno sono incocciati dei bozzellini dentro cui vanno fatte scorrere le scotte dello spi.

La loro funzione è di poter modificare la direzione di tiro delle scotte dello spi : dai bozzelli di spi , o pastecche, posti all'estrema poppa (barber allentati) , alla zona delle lande a centrobarca (barber cassati).

Modificare la direzione di tiro della scotta dello spinnaker permette di modificarne la forma e, soprattutto con venti freschi, di stabilizzarne il volo (tangone basso , barber cassati, braccio e scotta ben tesi).

In generale, per il braccio dello spi: barber sempre cassato.

Per la scotta : nelle andature di poppa barber cassato, nei traversi barber allentato.

Carlo Cadeo

[*]- In tali condizioni si desidera che la balumina della randa sia molto aperta in alto , ovvero sia ben svergolata.

Impossibile da ottenere se sul boma grava anche il peso del tangone.