



ASSOMETEOR
Associazione Sportiva Dilettantistica Proprietari Meteor
Classe Monotipo riconosciuta dalla FIV



Spi dal/nel tambuccio

Per applicare la tecnica di issata-ammainata dello spi dal tambuccio è necessario attrezzare il sacco dello spi in guisa che la sua apertura occupi l'apertura del tambuccio. Il miglior sacco avrà un'apertura quadrilatera di larghezza e profondità pari a quella dell'apertura del tambuccio ed andrà agganciato per i vertici, o fatto scorrere lungo "qualche cosa" dentro la cabina che lo tenga sempre ben spalancato (si può anche agganciarlo a qualcosa "fuori" la cabina; ma se piove o arrivano molti spruzzi non si potrà più chiudere il tambuccio e la vela e la cabina si infradiceranno). Visto che lo spi uscirà (ed entrerà) a poppa delle sartie e al di sopra della battagliola , per la stessa via sarà necessario che le scottine e la drizza arrivino al sacco.

Essendo infine i percorsi delle regate quasi sempre a bastone con boe da lasciare a sinistra, risulta comodo lanciare e recuperare QUASI sempre lo spinnaker dal lato sinistro della barca. Insaccando lo spinnaker la prima volta, (e possibilmente anche nel seguito della regata), molta cura dev'essere riposta nel filarne le balumine e nel tenerne evidenziate **BEN IN CHIARO** le bugne e la penna, prima che vengano collegate alle scotte e alla drizza.

Cominciamo a vedere **AL RALLENTATORE** le manovre di issata per lato di poppa da iniziare con mure a dritta, con la solita avvertenza che cercheremo di descrivere prevalentemente la sequenza delle **OPERAZIONI** più che i vari **RUOLI** tra i membri d'equipaggio (che ognuno se li studi da sé !).

Postuliamo che la boa sia **SEMPRE** da lasciare a sinistra.

L'avvicinamento alla boa di bolina con mure a dritta (genoa bordato a sinistra) può essere fatto in 2 modi:

1) Se il bordo di avvicinamento è sufficientemente lungo, il prodiere stando a mezza barca sul lato destro, prima incoccia il futuro braccio al tangone (avendo preventivamente fatto passare la punta di quest'ultimo sotto alla scotta del genoa), infine incoccia il tangone all'albero (il tangone sarà messo in posizione dal centrobarca aggiustando di amantiglio). Negli ultimi metri, cassando la scottina di destra dello spi (imminente braccio) si comincia a sfilare dal sacco la bugna di destra dello spi facendone scorrere la base, e parte della balumina di destra, sottovento al grembiule del genoa, portandola fin quanto più è possibile vicino allo strallo di prua.

Pochi metri prima di arrivare in boa, si comincia a issare la drizza, in modo che lo spi sia **COMPLETAMENTE ISSATO** (e quasi sventato dal genoa, si noti bene) quando si è **AL TRAVERSO** della boa. Non rimane che poggiare, far portare quadrando braccio e regolando scotta.

2) Il secondo modo è più spiccio, per quando l'ultimo bordo mure a dritta è corto. Si cerca di tirare la scottina di destra (imminente braccio) estraendo un paio di metri della bugna di destra, sottovento al genoa. A 5-6 metri dalla boa si comincia a issare drizza, in modo che lo spi **SIA IN TESTA** d'albero **QUANDO E' AL TRAVERSO** della boa, praticamente

sventato dal genoa. Il Timoniere , che tiene in mano braccio e scotta, fa volare la vela mentre simultaneamente poggia sulla nuova rotta. PER ULTIMO viene messo in forza il tangone, si ammaina genoa ecc.

Se il lato di poppa dovrà essere iniziato con mure a sinistra, non ci sono problemi. Si estraggono negli ultimi metri di bolina i soliti 2 metri di tessuto collegato alla bugna destra. Si procura di avere lo spi in testa d'albero quando si arriva al traverso della boa, come al solito.

Il timoniere, scottine in mano e barra del timone tra le ginocchia, mette in rotta perfettamente in poppa, fa volare lo spi, poi orza verso sinistra , si fa aiutare a strambare la randa e il genoa dal centro-barca.

POI viene messo il tangone a sinistra, si ammaina genoa ecc.

AVVERTENZA IMPORTANTE : l'issata dal tambuccio della drizza di spi negli ultimissimi metri della bolina, non comporta problemi. Diversa è la questione quando si pretende di issare la drizza di spi in RITARDO, quando SI E' GIA' in poppa. In tal caso , per consentire una salita dello spi senza intoppi (lungo le sartie di sinistra) si dovrà stare attenti a NON LASCARE TROPPO sia la randa che il genoa (che stanno a sinistra) , e ciò proprio per non ostacolare sia il passaggio dello spi tra le sartie e la randa lasciata, che il suo dispiegamento sottovento al genoa.

oo

Ammainata nel tambuccio con avvicinamento alla boa di poppa mure a dritta (e boa sempre da lasciare a sinistra).

Dopo messo in forza il paterazzo e regolata la randa, si issa genoa dosandone con accuratezza la tensione della drizza per la velocità stimata del vento, la scotta del genoa sarà bordata NON troppo lasca a sinistra. Anche la scotta della randa andrà recuperata di qualche spanna.

-Se c'è molto vento il tangone potrà essere quasi mandato a strallare e poi abbassato in coperta DENTRO LA BATTAGLIOLA (lascando amantiglio). Naturalmente la scotta destra del genoa sarà stata preventivamente fatta passare SOPRA al tangone, sì da permettere l'imminente passaggio a destra del genoa.

Il centrobarca si protende ad afferrare la scotta dello spi DA SOPRA LA BATTAGLIOLA E A PRUA DEL BARBER-HAULER. Gli viene mollata ,accompagnandola, la drizza dello spi e lui più velocemente che può insacca tutta la balumina di sinistra con il tessuto annesso, cercando di stivarla nella parte PIU' A POPPA del sacco. Nel contempo viene allentato e filato da qualcuno il braccio, per permettere al centrobarca di recuperare con poche bracciate il resto dello spi (base e parte della balumina di destra) insaccandolo NELLA ZONA PIU' A PRUA del sacco. Fantastico ! Si strambano randa e genoa, si gira la boa e si riparte di bolina. (Poi, con calma, si sistema il tangone sul boma).

-Se il vento non è fortissimo, negli ultimi metri della poppa, dopo aver sistemato randa e issato bene genoa , si toglie e si ripone subito il tangone sul boma viaggiando qualche metro con il timoniere che ha in mano le scottine dello spi ancora gonfio. Quando il centrobarca avrà afferrato la scottina sinistra dello spi, gli sarà ammainata per prima la drizza per consentirgli di insaccare ordinatamente, ma velocemente !, la balumina di sinistra dello spi, nel sacco verso poppa, e immediatamente dopo gli sarà filato il braccio (occhio che non cada sotto la barca !!) per completare lo stivaggio del resto dello spi, nel sacco verso prua, con ordine.

Se l'avvicinamento alla boa di poppa sarà sulle mure a sinistra, dopo sistemate randa e genoa (bordate già a destra) sarà **OBBLIGATORIO** togliere **SUBITO** il tangone, affidando al timoniere l'incarico di far portare lo spi gonfio per qualche metro, fintanto che il centrobarca non avrà arraffato la scottina di sinistra (ex braccio). A quel punto sarà mollata e filata inizialmente la drizza di spi, per permettere al centrobarca di insaccare **DA SOPRAVENTO** tutta la balumina sinistra dello spi, retro del sacco, e infine la scottina di destra (a riocchio che non debba cadere a prua sotto la barca!) per completare lo stivaggio, verso la prua del sacco, della base e della balumina destra dello spi. Arrivati alla fine della poppa, giro delle boa e recupero in regime laminare delle vele da bolina.
E via per un altro giro !!!!

CONSIGLI E TRUCCHI

Per azionare le varee del tangone

Si dovrebbe **EVITARE** di usare una cimetta unica, lunga quanto il tangone, e di piccolo diametro.

Invece, si rivetta un cavallotto a metà del tangone da cui si fanno partire due cime, ognuna delle quali va ad aprire una sola delle due varee poste alle estremità del tangone.

Ciò per evitare di aprire inavvertitamente durante la strambata la varea che tiene il nuovo braccio e che quindi **NON DEVE** essere aperta.

E' bene che le 2 mezze-cime siano annodate **DI MISURA** alle varee, cioè non siano eccessivamente lunghe e siano di **GENEROSO DIAMETRO**, non tanto per gli sforzi in gioco, ridicoli, bensì per avere una presa comoda e sicura durante la strambata. Infatti l'aggancio e lo sgancio del braccio al tangone, e di quest'ultimo all'albero, si fanno per praticità impugnando queste cime, non il tangone. (A tal proposito poi, molti prodieri inesperti si preoccupano inutilmente di impugnare il tangone sostenendone il peso durante tutta la strambata, dimenticando che tale incombenza è svolta egregiamente dall'amantiglio).

Caramelle

Se lo si stiva bene, nel buco o nel sacco dentro il tambuccio, lo spi difficilmente si incaramella su sé stesso durante l'issata. Ma può capitare.

Solitamente sono caramelle "alte", che capitano cioè nella metà alta dello spinnaker. Queste caramelle si risolvono facilmente ad opera del timoniere, il quale deve strapoggiare la barca ovvero andare un poco **OLTRE** la poppafilo **SENZA STRAMBARE LA RANDA**.

In altre parole deve cercare di sventare lo spi incaramellato sventandolo con la randa (ben inteso, lui e/o i prodieri devono aiutare la manovra tenendo la randa strapoggiata e strattonando le scottine dello spi).

Le caramelle basse o bassissime, sono più carogne. Càpitano perchè la vela è stata preparata senza criterio.

Oppure perchè quando è stata issata, ci si è messa la manina di qualcuno che ha fatto "sfilare" tutta la balumina sbagliata.

Se non c'è troppa aria, si può tentare di sbrogliarle come le alte.

Se c'è aria, spesso è necessario riammainare, mettere in ordine, re-issare.

Ci sono altre caramelle fetenti: quelle in cui lo spi si incaramella non solo su se stesso ma anche sullo strallo di prua e/o sulla drizza del genoa. Se si verificano durante l'issata di spi, la regola d'oro per prevenirle è di ammainare il genoa SOLO DOPO che lo spi si è gonfiato e vola bene. Se succedono durante la strambata, il miglior rimedio è mandare a scuola il timoniere, o cambiarlo. Nell'incombenza tuttavia, il metodo per sbrogliarle è di viaggiare leggermente strapoggiati sventando spi e strallo, oppure ammainare.

Lunghezza delle scottine e loro nodo finale.

Spesso non si considera quale sia la lunghezza più appropriata delle scottine dello spi.

Le scottine devono essere così lunghe da consentire allo spi di mettersi "in bandiera" completamente sventato PUR rimanendo collegate alla barca.

Traduzione: supponiamo di navigare in poppa con il tangone inquadrato a circa 45°.

Per qualunque motivo sorge la necessità di sventare lo spi.

Si lascia completamente la SOLA SCOTTA di sottovento, lasciando lo spi RIGOROSAMENTE MURATO al tangone, SENZA TOCCARE il braccio (e la drizza).

Lo spi si mette a fileggiare in bandiera, davanti alla prua e si tirano 2 somme: Meteor lungo 6 metri, spi largo 4 metri. Ci vogliono almeno 10 metri di scotta perchè lo spi fileggi liberamente. Poi ci vogliono circa altri 4 metri per permettere alla scotta di tornare dall'estrema poppa verso il centro del pozzetto, da dove viene manovrata. Poi mettiamo un altro metro o due "di ricchezza". Totale: è bene che ogni scottina sia lunga non meno di 15-16 metri. Se le scottine hanno questa lunghezza, contrariamente alla diceria che debbano essere lasciate con le estremità libere da nodi, è possibile, anzi consigliabile, annodarle alla loro estremità o a qualcosa di fisso in pozzetto di modo che, anche in casi di emergenza, con spinnaker sventato, non volino via dalla barca ma rimangano a portata di mano dell'equipaggio.

Disposizione in coperta degli strozzatori delle scotte di spi.

S'è visto come il timoniere di Meteor venga chiamato a svolgere un discreto lavoro nelle manovre complesse quali quelle che riguardano lo spinnaker. Deve timonare con le ginocchia, deve tenere correttamente la rotta e dovrebbe avere tante braccia quanto la dea Cali.

Oppure avere gli strozzascotte delle scottine dello spi disposti in una posizione comoda ANCHE PER SE', oltre che per il centrobarca, in modo da liberarsi al più presto del braccio o della scotta di spi, una volta messe a segno, bloccandole in coperta, dove poi saranno prese in consegna dai suoi compagni.

Val dunque la pena di ragionare un momento, prima di sistemare questi strozzatori in coperta.

Carlo Cadeo