



ASSOMETEOR
Associazione Sportiva Dilettantistica Proprietari Meteor
Classe Monotipo riconosciuta dalla FIV



Strambare lo spi. Ammainare lo spi (nel buco) .

La strambata è la manovra che permette di cambiare di bordo quando si naviga alle andature portanti.

Alcuni concetti fondamentali per capire l'essenza e la bellezza di questa manovra :

1. Più che immaginare la strambata come una manovra che sposta lo spinnaker da una parte all'altra della barca, è meglio pensare alla strambata come ad uno spi che procede maestosamente gonfio e stabile nel vento, ed alla barca come a qualcosa che gli "stramba sotto". Si dovrebbe dire "strambare la barca" !

2. Se si sa esattamente cosa fare e se ci si è allenati a dovere, strambare non è difficile, né pericoloso. Anzi, essendo una manovra corale, è una delle manovre più gratificanti per ciascun membro dell'equipaggio. Nelle regate di Flotta o in qualunque prova di un Campionato Italiano Meteor, si attuano centinaia di strambate sia nelle posizioni di testa che nelle retrovie, anche in condizioni dure, senza alcun tipo di problema.

3. Per imparare bastano non più di 2 ore di allenamento. Si esce con un vento tranquillo e si simula una prima strambata , col tangone e le varie scottine ma senza spi, lentissima e soprattutto RAGIONATA TRA i membri dell'equipaggio. Poi se ne fa una vera, sempre molto lenta, seguita poi da altre , cercando di accelerare i tempi e cercando di far sgonfiare lo spi sempre meno. Dopo un'ora di esercizio, saprete strambare.

4. Il lavoro più difficile è per il timoniere.

E' lui che dovrà tenere lo spinnaker sempre "stampato" rispetto al vento mentre gli fa evolvere la barca di sotto , dal gran lasco di destra al gran lasco di sinistra e viceversa. Per acquisire questa sensibilità può allenarsi a navigare in poppa IN UN VENTO LEGGERO, divertendosi a far volare lo spi SENZA TANGONE, e strambando, prendendo il vento, poniamo, dal giardinetto di destra (randa a sinistra), poi poggiando sino al giardinetto di sinistra (il centro-barca stramberà la randa a destra) , e così via senza sgonfiare lo spi. Questo esercizio può farlo con le scotte dello spi inizialmente cassate; poi allenandosi a tenerle in mano da sé, governando LA BARCA TENENDO LA BARRA DEL TIMONE TRA LE GINOCCHIA, con precisione.

Questa sensibilità acquisita nel portare lo spi senza tangone si rivelerà una vera manna in regata, per brevi tratti non solo durante le strambate, ma anche nelle issate ed ancor più nelle ammainate di spi, come vedremo in prossime puntate.

Prima di affrontare nel dettaglio la strambata, parleremo del vantaggio che c'è nel portare

SEMPRE la SCOTTA GIUSTA del genoa SOPRA AL TANGONE ,quando il tangone è in uso.

Questa accortezza, che spiegheremo tra poco, a fronte di un costo praticamente nullo, ha il cospicuo vantaggio di consentire di poter VIRARE IMMEDIATAMENTE DI BORDO quando si riprende la bolina. Se nella poppa la scotta GIUSTA del genoa passa sopra al tangone sarà sufficiente, durante l'ammainata dello spi, mollare l'amantiglio del tangone facendolo inclinare e cadere A PRUA IN COPERTA (il tangone rimane momentaneamente collegato con la propria varea poppiera all'albero) per consentire al genoa di virare di bordo.

Occhio alla SCOTTA GIUSTA del genoa !!

DEV' ESSERE la scotta SINISTRA del genoa, quando il tangone esce a sinistra.

DEV' ESSERE la scotta DESTRA del genoa, quando il tangone esce a destra.

La condizione perchè tutto funzioni e non succedano grovigli , quando si ammaina il genoa, è di AMMUCCHIARLO VELOCEMENTE VERSO PRUA (come preannunciato in un precedente articolo) in modo che le 2 scotte del genoa siano BEN IN CHIARO OGNUNA lungo ogni lato della coperta.

La strambata.

Stiamo navigando al gran lasco con le mure a dritta. Spi gonfio, tangone inquadrato a 45° a destra, randa ingrassata, genoa ammainato e ammucchiato a prua. Parte l'ordine di strambare. Il prodiere si sistema tra l'albero e le sartie di sinistra (quindi in una posizione molto sicura) rivolto verso prua. Mentre il timoniere poggia in poppafilo e INQUADRA (o fa inquadrare al centrobarca) IL TANGONE A 90°, il prodiere raccoglie dalla coperta la scotta sinistra del genoa e afferra la scotta sinistra dello spi. Quindi con la mano destra stacca la varea del tangone dall'albero, appoggia la scotta sinistra del genoa sul tangone , incoccia la scotta sinistra dello spi in varea , caccia un urlo e spinge in fuori e VERSO PRUA il tangone, stacca dalla varea di destra del tangone il vecchio braccio, fa cadere dal tangone la scotta di destra del genoa e finalmente incoccia all'albero la varea destra del tangone.

L'urlo è per informare che lui, il prodiere, ha incocciato il nuovo braccio (a sinistra) e che è giunto per il centrobarca il momento di strambare la randa, portandola a destra, per alimentare col nuovo vento (che proviene da sinistra) lo spinnaker.

Dietro, il centrobarca o, molto meglio, il timoniere, curano con le scottine in mano che lo spi voli senza mai sgonfiarsi (meglio il timoniere, perchè nessuno meglio di lui ha la percezione di come la barca , timonata dalle sue ginocchia, sta evolvendo sotto lo spi.)

Nonostante la minuziosa descrizione, vogliamo mettere che con un poco di allenamento, per fare tutta 'sta roba ci vorranno 7 , massimo 10 secondi ? E mettiamo!

oooooooooooooooooooooooooooo

La boa sottovento si avvicina velocemente e si deve pensare all'ammainata dello spi .

Vediamo dunque le sequenze dell'ammainata, o meglio, di uno dei tanti modi possibili per cavare lo spi , con recupero NEL BUCO di prua e con boa che ipotizzeremo da lasciare a sinistra . Indicheremo la sequenza AL RALLENTATORE delle OPERAZIONI, lasciando a ciascuno la suddivisione dei vari RUOLI.

Per avvicinamento alla boa sottovento con mure a dritta :

Si tira il paterazzo e si prepara la randa.

Si issa il genoa (con tensione accurata della ghinda in rapporto alla velocità del vento) e regolazione lasca della relativa scotta , che sta sul lato sinistro.

Si lascia il braccio dello spi fin quasi a strallare il tangone, si molla l'amantiglio del tangone procurando che cada in coperta, DENTRO LA BATTAGLIOLA. L'inferitura dello spi si sovrappone a quella del genoa (se andate a vedere i disegni di stazza vedrete che le lunghezze delle 2 inferiture , tranne che per 10 millimetri !, coincidono) Lo spi è completamente sventato.

Il prodiere schizza a prua, si infila sotto al genoa, che sta a sinistra, e senza tanti complimenti arraffa e comincia ad infilare brutalmente nel buco lo spi (da dietro gli devono filare con un minimo di criterio drizza e scotta di sinistra , la quale ultima NON deve cadere sotto la barca). Poi, appena possibile, torna a centro barca, al suo posto. Il tangone se ne sta ancora tranquillamente inclinato, con la punta appoggiata in coperta . Arrivati ad una lunghezza o due dalla boa, si strambano randa e genoa (e il genoa, nonostante il tangone, PASSA DI BORDO perchè la scotta è SOPRA il tangone). Nel giro di boa vengono cassate, sempre in regime laminare, le vele da bolina, mure a sinistra. Se necessario per smarcarsi da qualche barca davanti, si può virare immediatamente sulle mure a dritta , ANCHE SE a prua c'è sempre il tangone inclinato in coperta, tanto la scotta gli passa sopra ! Poi il prodiere, con calma, dal suo posto a centro barca allungando un braccio all'anello sull'albero dov'è ancora incocciato il tangone, lo toglie e lo ripone lungo il boma.

Per avvicinamento alla boa sottovento con mure a sinistra non ci sono grandi varianti, anzi è ancora più facile perchè non c'è nemmeno da strambare.

L'unica avvertenza riguarda il rilascio dell'amantiglio del tangone con la relativa caduta a prua dello stesso. Oltre che a curare che cada ALL'INTERNO DELLA BATTAGLIOLA, sarà bene che la punta del tangone cada vicino alla FALCHETTA DI SINISTRA, QUINDI A SINISTRA DEL BUCO (guardando verso prua) .In tal modo durante il recupero dello spi, il prodiere, inginocchiato davanti al buco, avrà il tangone alla propria sinistra, il buco ben chiaro davanti e potrà insaccare lo spi ordinatamente senza che la bugna e la scottina di sinistra facciano giri strani e non desiderati.

La tecnica di recupero "nel buco" minuziosamente descritta, può essere migliorata e/o velocizzata in molti modi. Per la modalità di sovrapposizione delle inferiture della vela di prua e dello spi, con conseguente sventamento di quest'ultimo, può risultare efficace e sicura in condizioni di vento fresco.

Carlo Cadeo