



MELGES³²

Guida per le regolazioni

di David Armitage



Responsabile tecnico Quantum SDG Italia per il Melges 32: Andrea Casale acasale@quantumsails.com

Quantum Sail Design Group Italia: via Mons. L. Marinetti, 8 16043 Chiavari (GE)

Vittorio d'Albertas: +39 3355642161 vdalbertas@quantumsails.com



Introduzione



Questa divertente classe è in crescita, e visto l'alto livello dei regatanti coinvolti l'evoluzione nelle regolazioni è continua. Lo sviluppo è dunque in corso. Vi consigliamo di controllare frequentemente gli aggiornamenti apportati a questa guida per le regolazioni. Essa nasce da lunghe sessioni di tuning e test barca-barca, svolte nelle più varie condizioni di vento e mare.

Regolazione base dell'albero

Piede d'albero



Posizionate il piede d'albero in modo che la sua faccia anteriore sia a 70mm dalla faccia posteriore della paratia principale. Vedete la foto qui a lato. Su alcune barche questo vorrà dire avere il piede completamente avanti nelle feritoie dei perni.



Centrare l'albero

Mettete un segno sulla falchetta della barca su un lato, in linea con la base delle sartie alte. Misurate poi la distanza tra questo segno e in centro dello strallo di prua, dunque riportate la medesima distanza sull'altro lato facendo un segno corrispondente. A questo punto le sartie alte devono essere tirate a mano, il pistone idraulico del mast jack dev'essere nella sua posizione più bassa, completamente scarico, e sia le diagonali alte (D2), sia le diagonali basse (D1) devono essere mollate. Issate una bindella metrica fissata alla drizza centrale del fiocco, fino in cima. Misurate dunque fino ai segni su entrambi i lati, e regolate le sartie alte fino a quando l'albero è centrato sulla barca. Idealmente questo lavoro dovrebbe essere fatto con meno di 5 nodi di vento. Utilizzando il pistone idraulico sollevate l'albero finché il manometro collegato al pistone segna



3000 PSI (pound per square inch). Ciò dovrebbe sollevare l'albero dalla sua posizione più bassa fino a 39 millimetri sopra la piastra. Vedete l'immagine qui a fianco. Assicuratevi che le D1 e le intermedie non abbiano tensione durante questa operazione. Se non si riesce a raggiungere questa pressione a un'altezza di 39 millimetri scaricate nuovamente il pistone e aggiungete un paio di giri ai tornichetti delle V1. Ripetete il procedimento di sollevamento (senza D1 e intermedie) a 39 millimetri e controllate la pressione del mast jack. Una volta ottenuti i numeri giusti, tendete le D1 un giro di più rispetto alla tensione che riuscite a dare a mano, e le intermedie a mano. Quando fate questo controllate la faccia posteriore dell'albero per assicurarvi che l'albero sia dritto.

Lunghezza dello strallo

Noi preferiamo utilizzare il metodo dell'arco. L'arco parte da una misura presa 800mm sotto il bordo superiore del segno bianco sull'albero, alla trozza del boma. Potrebbe essere necessario rimuovere la protezione della mastra per fare questo. Fate un segno di riferimento con nastro bianco sul lato dell'albero nella suddetta posizione. Utilizzando la drizza centrale del fiocco descrivete un arco e riportatelo sul profilo dello strallo cavo di prua. Misurate da questo punto fino al centro del perno dello strallo, appena sopra la coperta. Questa misura, alla regolazione base, dovrebbe essere 1.093mm.

Se avete dovuto modificare molto la tensione del vostro strallo per arrivare a questa misura, dovrete nuovamente controllare la pressione base del mast jack. Ad esempio, se avete dovuto dare molti giri al tornichetto dello strallo per raggiungere la lunghezza corretta, la pressione sul mast jack sarà maggiore. Tornate dunque al pistone idraulico e vedete quanta è la pressione con l'albero pompato fino a 39 millimetri. Se è superiore a 3000 PSI sarà necessario mollare i



tornichetti delle alte, delle D1 e delle intermedie per tornare a questo numero. Iniziate mollando le D1 e le intermedie, in modo che risultino abbastanza molli; quindi mollate le V1 quanto è necessario per raggiungere i 3000 PSI. Ciò fatto, di nuovo tendete le D1 un giro di più rispetto alla tensione che riuscite a dare a mano, e le intermedie a mano. Con queste tensioni le D1 dovrebbero far registrare appena 5 sul tensiometro Loos Tension PT-3, mentre le intermedie non dovrebbero far registrare niente.

Al fine di perfezionare ulteriormente la tensione di sartie e strallo mettete in pressione il mast jack secondo la tabella di regolazione, e verificate le tensioni del Loos Tension PT-3 sulle D1 e sulle intermedie. La regolazione che abbiamo appena trovato dovrebbe condurvi molto vicini. Infine, andate a vela con circa 10-12 nodi di vento e controllate la faccia posteriore dell'albero. L'obiettivo è quello di mantenere l'albero in linea sui due lati.

Potrebbe essere necessario regolare le D1 e le intermedie uno o due giri qua e là per raggiungere questo obiettivo.

Siete ora pronti per andare!!

Come nota a margine di regolazione, dai 6 nodi di vento in giù è auspicabile che la D1 e l'intermedia (D2) sottovento siano visibilmente lasche quando si va di bolina. Guardando l'albero, dovrete notare fino a 10-20mm di catenaria sottovento su entrambe. Se, con questa intensità di vento, D1 e intermedie sono ancora piuttosto tese, allora significa che sono troppo tese in generale in tutte le condizioni.

Il nostro obiettivo, con questa guida per le regolazioni, è quello di rendere il più semplice possibile per voi uscire in mare ed essere competitivi, anche senza avere a bordo un trimmer professionista o un velaio. Utilizzando questo sistema, una volta trovata la regolazione base potrete fare tutti gli aggiustamenti alle tensioni delle sartie, con l'eccezione dello strallo di prua, per mezzo del mast jack. Al crescere del vento, pompate il pistone idraulico per aumentare la tensione delle sartie e appiattire le vele, quando il vento diventa più leggero al contrario diminuite la pressione per rendere la barca più potente, aumentare il rake e rendere le vele più profonde.

In questa fase stiamo lavorando su un range di regolazione di soli 10 giri sullo strallo di prua. Guardando la tabella qui sotto noterete che molliamo 5 giri rispetto alla base con meno di 10 nodi e tiriamo 5 giri rispetto alla base con più di 15 nodi di vento reale. Quando sarete più a vostro agio con i concetti di questa messa a punto potrete decidere di passare ad una gamma ancora più ampia di giri sullo strallo di prua. In questa fase, abbiamo cercato rendere le regolazioni più semplici possibile, per team che facciano il loro ingresso nella classe.

Abbiamo sviluppato una tabella di regolazioni veloce, riportata qui sotto, che mostra quali devono essere le tensioni delle sartie e le pressioni del mast jack nell'intero range di vento. Questa tabella dovrebbe essere usata come punto di partenza. Non esitate a documentarci le regolazioni più veloci e continuate a sviluppare la vostra guida personale.



Melges 32 regolazioni veloci

Vento Reale	Strallo			Piede	Mast Jack		V1	D1	D2	Vela di prua
Nodi	Arco (segno – perno strallo) mm	Tornichetto (mm)	Giri	Posizione (faccia anteriore - paratia) mm	Altezza dalla piastra mm	Pressione PSI	Loos PT-3 numero	Giri - Loos PT-3 numero	Giri - Loos PT-3 numero	Fiocco
5 - 9	1.103	231	- 5	70	25	1500	6	Tese a mano - 3 giri	Tese a mano - 2 giri	Light
8 - 11	1.103	231	- 5	70	35	2000	14	Tese a mano - 1 giro	Tese a mano - 1 giro	Light
10 - 13	1.093	221	BASE	70	39	3000	16	5	Tese a mano	Medium
12 - 15	1.093	221	BASE	70	43	3750	18	7	5	Medium
14 - 18	1.083	211	+ 5	70	43	4500	19	12	6	Medium
17 - 25+	1.083	211	+ 5	70	45	5000	20	10	6	Heavy



Una cosa che usiamo fare, inoltre, è di registrare le misurazioni dei nostri tornichetti. Questo rende molto più facile riportare l'albero alle medesime regolazioni usate in precedenza. Ciò è particolarmente importante quando l'albero è smontato dopo ogni regata per il trasporto. Solitamente misuriamo dalla parte superiore dell'attacco alla parte inferiore del dado sul cavo. Per essere sicuri che stiamo misurando fino allo stesso punto ogni volta bisogna segnare il punto di misurazione con un pezzo di nastro adesivo di colore contrastante. Nella foto a lato il nastro è il colore è bianco.



Regolazione base delle vele

Randa

Regolazione da vento leggero (da 4 a 9 nodi)

Questo può sembrare un po' contro intuitivo, ma in realtà si naviga con meno twist (svergolamento della balumina della randa) da 4 a 9 nodi di vento rispetto a quanto non si faccia in condizioni di vento da moderato a forte. Da 4 a 8 nodi il vostro obiettivo è quello di fare tutto il possibile per il rendere potente la barca e portare l'equipaggio in falchetta il più presto possibile. In acqua piatta in realtà si porta la scotta randa in "overtrim" (ultra-cazzata), con il telltale della stecca alta che stalla l'80% del tempo e il paterazzo molto morbido per mantenere la randa bella profonda. Mi piace chiamare questa regolazione "a flaps giù". Il vostro carrello sarà almeno 15-20 centimetri sopravento e il boma non sarà più basso della linea di mezzeria. In questo assetto si fa tutto il possibile per creare un angolo di sbandamento che consenta all'equipaggio di opporvisi. Quando si utilizza questa regolazione è necessario essere molto attenti a non andare in "overtrim" con il fiocco. L'obiettivo che si cerca di raggiungere con la grande tensione di scotta randa e con la vela profonda è di spostare indietro il centro velico dinamico, di rendere la barca maggiormente orziera e di creare sbandamento. Cazzare eccessivamente il fiocco significa riportare nuovamente in avanti il centro velico dinamico, il che è l'opposto di ciò che si voleva. Questa regolazione si usa solo fino a quando l'equipaggio è completamente in falchetta e la barca è in massima potenza. Questo avviene sugli 8-9 nodi di vento reale. Ho riportato qui di seguito una foto del tipo di profondità e della regolazione di randa che ci si aspetta di vedere con 6-7 nodi di vento reale.



Melges 32 randa 6-7 nodi



Regolazione da vento medio (da 9 a 14 nodi)

L'albero deve essere allo step base della vostra tabella di regolazione veloce. Siete ormai al punto in cui la barca ha tutta la potenza che vi serve e avete iniziato a tirare il paterazzo e a twistare un po' la balumina, al fine di appiattire la randa e di impedire alla barca di sbandare troppo. Cercherete di ridurre la tendenza orziera almeno un po'. Per fare questo la regolazione del fiocco sarà da media a chiusa, accoppiata a una randa più piatta e più svergolata rispetto alle condizioni da 4 a 9 nodi. Il carrello sarà 10-15 centimetri al di sopra della linea centrale e il boma sarà sulla mezzeria, o leggermente al di sotto di essa. La base randa sarà tesa. Il telltale della stecca alta stallerà solo più il 40% circa del tempo. Se il timoniere fa fatica a portare la barca di bolina provate con un po' meno tensione di scotta e più twist. Con 12 nodi di vento e più, non abbiate paura di essere aggressivi sul paterazzo, in particolare se sentite la barca sbandare troppo e traslare lateralmente sotto raffica. Ho riportato qui di seguito una foto del tipo di profondità e della regolazione di randa che ci si aspetta di vedere con 9-11 nodi di vento.



Melges 32 randa 9-11 nodi

Regolazione da vento moderato a forte (14 + nodi)

Se c'è una cosa che abbiamo imparato è che "il twist è tuo amico". Il twist della randa offre al timoniere una grande possibilità di variare l'angolo di bolina e rende notevolmente più facile la conduzione della barca con onda. Quando si naviga con la randa molto svergolata è necessario che il carrello sia piuttosto alto. In condizioni di vento moderato (10-14 nodi), navigate con il carrello al centro o appena sopravento, con moderata tensione di balumina. Con più vento (14-17kts) e onde più alte portate il carrello 10-15 centimetri al di sopra della linea centrale e twistate significativamente di più la randa. Il carrello alto vi consente di mantenere un certo lift della parte inferiore della balumina, il che vi aiuta a mantenere la vostra altezza, mentre il grande svergolamento dà un grande angolo per muovere la prua e aiuta con la velocità. Se siete lenti,



sentite la barca “dura” e vedete che non siete in grado di muovere la prua verso il cavo dell'onda senza sbandare troppo, lasciate la scotta randa. È abbastanza comune in condizioni di onda variare la regolazione fine di almeno 60-90 centimetri, cazzando e lasciando per navigare intorno alle onde. In condizioni di mare più piatto si potrà cazzare di più la scotta. In generale, tuttavia, se vi trovate un po' sotto target pensate di lasciare qualche centimetro di scotta randa. Ho riportato 2 foto qui sotto. Il primo scatto è con 13-14 nodi di vento, mentre il secondo è preso in condizioni di 16-17 nodi.



Regolazione randa con 13-14 nodi. Carrello appena sotto il centro, moderata tensione di scotta, paterazzo a 6-8 sulla scala numerata.



Regolazione randa con 16-17 nodi. Carrello appena sopra il centro, moderata tensione di scotta, paterazzo a 8-10 sulla scala numerata.



Il modo migliore per raggiungere una corretta tensione di paterazzo è quello di segnare una scala numerata sul fondo del pozzetto. Questa scala numerata è approssimativamente orientata lungo il percorso dei bozzelli di regolazione fine del paterazzo. Quando parliamo di paterazzo a 8 - 10 sulla scala numerata ci riferiamo alla testa del bozzello. Quando è al 10, la testa del bozzello è circa sotto la rotaia. Questo succede con il paterazzo sullo stropo corto. Vedete la foto qui sotto.



È importante notare che il Melges 32 ha due posizioni per il fine corsa del paterazzo. Lo stropo lungo, che corrisponde alla lunghezza massima, da vento leggero, può essere utilizzato fino a circa 12 nodi. Al di sopra di questa intensità, dovrete ridurre la lunghezza del paranco utilizzando lo stropo più corto. Ciò vi garantirà di avere sufficiente corsa al limite superiore del range di vento. In generale, i segni sono un ottimo modo per i trimmer per essere precisi con le regolazioni sulle due mure. Ci occuperemo di questo importante punto un po' più avanti in questa guida.



Twist balumina

Per ribadire il punto già trattato, che cioè con vento il twist della balumina è veloce, e per darvi un'idea di come dovrebbe apparire la randa vista da dietro, consultate la foto sotto. Questo scatto mostra i corretti svergolamento e angolo di sbandamento della barca con 14-16 nodi.



Melges 32 con 14-16 nodi





Regolazione del Fiocco

In tutte le condizioni, a parte quelle di brezza leggerissima, è importante che il trimmer del fiocco stia più fuori possibile in falchetta di bolina. Ne risulta che il trimmer del fiocco non può andare sottovento in bolina per guardare la sua regolazione del fiocco. Conviene guardare la forma del fiocco sottovento durante la prova di regolazione, prova che è bene fare prima della partenza. Annotate mentalmente in quale posizione rispetto alla crocetta è la balumina, e dov'è il vostro segno sulla scotta del fiocco in rapporto alla scala numerata appena davanti al winch. La regolazione del fiocco è notevolmente dipendente dall'intensità del vento e dallo stato del mare, l'angolo di scotta è abbastanza ampio. In generale, in condizioni di vento da moderato a forte dovete dare una consistente tensione alla scotta del fiocco, pur lasciando al randista abbastanza spazio per regolare la randa senza eccessivo backwind e dando al timoniere un angolo abbastanza ampio per condurre la barca attraverso le onde. Segni di regolazione sulla crocetta alta e su quella bassa sono molto utili per permettere di ripetere le regolazioni sulle due mure. Altre operazioni che aiutano sono rilevare la posizione del carrello e fare un segno sulle scotte del fiocco per assicurarsi la possibilità di ripetere regolazioni veloci del fiocco. Consigliamo di marcare una scala numerata di fronte ai winch primari.

Questo, combinato con un segno di colore contrastante sulle scotte del fiocco, vi aiuta a replicare le regolazioni quando incrociate le scotte e siete fuori in falchetta.



Scala numerata del carrello del fiocco



Scala numerata della scotta del fiocco



Fiocco Medium con 14 nodi

Range dei fiocchi

I range dei fiocchi che abbiamo stabilito sono i seguenti. Essi sono un po' dipendenti dallo stato del mare. Con acqua piatta si cambierà vela un po' prima. Con onda, invece, porterete la vela più potente un po' più a lungo.

- Fiocco Light: 0-12 nodi
- Fiocco Medium: 11-19 nodi
- Fiocco Heavy: 18+ nodi

Range degli asimmetrici

Questi sono i range consigliati per gli spi asimmetrici:

R2 6-14 nodi

R3 14+, ma anche al di sotto dei 5 nodi.

Fate molta attenzione alla quantità di tack line che state utilizzando. Con l'R2, con meno di 8 nodi di vento, la tack line è completamente tesa fino all'estremità del bompresso. Ugualmente, con l'R3 sotto i 15 nodi la tack line è tesa completamente. In condizioni da 11 a 14 nodi, quando si tenta di scendere il più possibile, lasciate la mura fino a 300mm dall'estremità del bompresso. In condizioni di planata, da 16 a 20 nodi, l'R3 può stare fino a 450mm sopra l'estremità del bompresso.



R3 con 20 nodi

La R3 è una vela più piatta, e questo è il motivo per cui essa è più performante dell'R2 in condizioni di vento leggerissimo. A causa delle regole di classe entrambe le vele sono costruite nello stesso tessuto robusto, quindi non c'è ragione di essere preoccupati di utilizzare una vela piuttosto che l'altra. La maggiore possibilità che ci siano strappi e rotture è piuttosto durante le issate e le ammainate.





Suggerimenti per la conduzione della barca

Boe di bolina

Controllate che il vang sia ben lasco per la poggiate in boa. Fate un segno sul vang. Questo è un modo per rendere ripetibile la regolazione della tensione del vang in ogni poggiate. Assicuratevi che la mura dell'asimmetrico sia fuori per almeno tre quarti della distanza fino all'estremità del bompresso prima di issare. Lasciate il fiocco per poggiare, dunque ricazzatelo parzialmente per l'issata, una volta che la barca sia di nuovo piatta. Cercate di non cazzare troppo lo spinnaker durante l'issata: è meglio aspettare il completamento dell'issata per cazzare la scotta, piuttosto che cazarla quando la vela è issata per soli tre quarti. Non appena la base dell'asimmetrico è completamente fuori dall'osteriggio, lasciate completamente la scotta del fiocco. Con la scotta del fiocco completamente lasca e la vela che fileggia l'asimmetrico si gonfierà più facilmente. Una volta che siate in assetto, la scotta del fiocco si può cazzare leggermente. È sempre meglio sbagliare dalla parte della regolazione troppo lasca del fiocco durante i lati di poppa. Se la vela è troppo cazzata, questa cosa renderà la vita difficile al trimmer dell'asimmetrico, poiché la vela tenderà a collassare. Questo è vero soprattutto all'uscita dalle strambate.

Lasciate il fiocco issato nelle poppe al di sopra dei 15 nodi di vento (assicurandovi che sia appena cazzato).

In queste condizioni, fate in modo che tutto l'equipaggio torni indietro il più rapidamente possibile dalla prua e cerchi di raddrizzare la barca il più possibile. Assicuratevi che il timoniere abbia il campo visivo libero davanti agli occhi, perché veda bene le onde.

Una tensione di vang leggera è una regolazione veloce nelle poppe che si fanno in condizioni di planata. Fate in modo che qualcuno abbia la coda del vang in mano quando si naviga in poppa. In queste condizioni cazzare troppo la randa, tesando troppo il vang e la scotta, renderà difficile al timoniere giocare sulle onde senza avere troppa tendenza a straorzare. Il timoniere deve poter orzare per accelerare e prendere un'onda senza avere il timone troppo carico e la barca troppo sbandata. Se state lottando per prendere le onde e avete la sensazione di essere troppo sbandati in condizioni di planata lasciate il vang e la scotta randa.

Nelle strambate, fate lasciare a un membro dell'equipaggio la scotta "vecchia". Recuperare la "nuova" scotta è un lavoro per due, a volte per tre persone d'equipaggio. Il prodriere dovrebbe recuperare l'imbando della scotta sopravento e, non appena la barca poggia per strambare nel cavo di un'onda, iniziare a recuperare la scotta velocissimo. Idealmente, due persone indietro nel pozzetto dovranno tirare contemporaneamente e con la massima intensità. Una volta che la bugna è stata lasciata un metro oltre lo strallo e ha cominciato ad essere recuperata sul nuovo lato, il timoniere può girare la prua ancora un po' e completare la strambata. Tutto ciò va fatto mentre



si naviga alla massima velocità scendendo da un'onda. Cercare di strambare senza scendere da un'onda significa avere parecchio più carico su vele e scotte, e rende assai più difficile l'operazione di far girare l'asimmetrico.

Se il vang nel suo assetto prima della strambata era molto allentato, potrebbe essere necessario momentaneamente tirarlo molto forte per far passare la stecca alta sul paterazzo. Una volta che la stecca alta è libera sulle nuove mure, immediatamente riportate il vang alla posizione precedente.

Strambate "Wing on wing", 9-13 nodi

La rotazione della prua in queste strambate è un po' più lenta e il timoniere tiene la barca in poppa filo leggermente di più durante la parte centrale della strambata. Il trimmer randa lascia la scotta dello spinnaker in maniera più lenta e controllata, il prodiere, il trimmer spinnaker e il suo aiutante sono impegnati a cazzare la nuova scotta. La scotta randa viene in realtà lasciata ulteriormente, quando la barca inizia la poggiate. L'asimmetrico inizia il suo percorso sul nuovo lato. Se la barca è in poppa filo nel momento in cui la bugna è circa 1.20-1.80 metri dietro lo strallo, la balumina della vela inizierà a gonfiarsi. Il peso dell'equipaggio portato sul vecchio sopravvento aiuterà a far sì che ciò accada. Nel momento in cui la vela inizia a riempirsi, il timoniere poggia ulteriormente, il boma passa sull'altro lato e lo spinnaker si riempie essendo cazzato solo poco di più di quanto lo era nell'assetto prima della strambata. (La vela in realtà si gonfia prima dalla balumina). Il bello di questa strambata è che aiuta lo spinnaker a gonfiarsi rapidamente e cazzando il meno possibile la scotta spinnaker. Questa tecnica di strambata è usata soprattutto in condizioni di vento di circa 9-13 nodi. Il segreto è far passare la randa piuttosto tardi nella manovra, e questo si ottiene lasciandola quando la manovra inizia.

Come nota a margine, assicuratevi di essere "in fase" con le raffiche in poppa, e cercate sempre di rimanere nella massima pressione. In queste barche vi è una grande differenza in termini di velocità e angolo con pochissima differenza nell'intensità del vento in poppa.

Boa di poppa

Ammainata sopravvento

Se il fiocco non è già issato assicuratevi che lo sia con largo anticipo rispetto alla boa di poppa. Sembra che ci siano solo due tipi di ammainate efficaci con queste barche. La prima ammainata è l'ammainata sopravvento.

In questa manovra il timoniere fa in modo che tutti siano in posizione e poi cerca un'onda "buona". Il drizzista fa un giro sul winch e consegna la drizza dello spinnaker al trimmer dello spinnaker. Anche la drizza del fiocco rimane sul winch. Una volta che si sta planando nel cavo dell'onda il prodiere, un aiuto a metà barca e il trimmer randa iniziano a tirare violentemente la scotta dello spinnaker sopravvento. Il timoniere, in questa fase, sta poggiando con decisione sul dorso dell'onda. La scotta sottovento viene lasciata, così come avverrebbe se la barca stesse





strambando. Una volta che la bugna è all'altezza dello strallo, il drizzista apre lo strozzatore della drizza spi e il trimmer dello spi, che ora non ha una vera e propria tensione sulla sua scotta, si prepara a mollare completamente la tack line. Questo fa ruotare la vela e allenta ulteriormente la tensione sulla scotta, in modo che la vela si possa tirare giù. La regolazione del bompresso viene mollata e il bompresso inizia a rientrare. Una volta che il prodiere e l'uomo d'albero hanno in mano la base dell'asimmetrico, il trimmer dello spinnaker molla rapidamente i primi 6 metri di drizza. Il drizzista o un uomo libero quindi corrono sotto coperta per aiutare a raccogliere lo spinnaker. Non appena il prodiere sente di avere sotto controllo lo spinnaker, batte un colpo sulla coperta per avvisare l'uomo sottocoperta, che così torna su e si prepara a mettersi in falchetta e raddrizzare la barca nel successivo giro di boa. Il resto della drizza spi viene mollato. Nel momento in cui il prodiere ha la vela sotto controllo, manda il suo aiuto di nuovo indietro in falchetta, pronto a raddrizzare la barca nel giro di boa. L'osteriggio viene richiuso e il prodiere si prepara a far rientrare la base del fiocco durante il giro della boa di poppa, se necessario.

Ammainata Messicana

Con aria leggera l'ammainata può essere una vera Messicana, mentre con vento da moderato a forte dovrà essere una Messicana anticipata. Tipicamente, farete questa manovra quando entrerete verso la boa di sinistra del cancello navigando mure a dritta. Con vento leggero, mure a destra, si issa il fiocco. Idealmente il timoniere arriverà appena alto sulla boa, in modo da avere spazio per girare progressivamente intorno alla boa. Il drizzista fa un giro sul winch e passa la drizza dello spinnaker dietro di sé a una persona libera a centro barca. A tre lunghezze dalla boa, il drizzista apre lo stopper e chi ha la drizza in mano si tiene pronto a mollare i primi 6 metri di drizza. Il timoniere poggia rapidamente, e il trimmer dello spi cazza la scotta. Il prodiere e il suo aiuto impugnano la scotta sopravento. I primi 6 metri di drizza vengono giù velocemente. Il drizzista molla la regolazione del tangone, ma non ancora la tack line. Il drizzista quindi corre sottocoperta e aiuta a recuperare la vela. Nel momento in cui il prodiere sente di avere la vela sotto controllo, il resto della drizza viene mollato. Il prodiere batte un colpo sulla coperta per avvisare l'uomo sottocoperta, che così torna su. Appena il drizzista torna in coperta, lascia la tack line e si butta fuori in falchetta per il giro di boa. Questa ammainata, quando è spinta al limite come una vera Messicana, può sembrare molto confusa. Se la manovra è fatta in ritardo, mentre poggiate durante la strambata per girare la boa di poppa lo spi è giù soltanto per tre quarti. La cosa buona di questa manovra è che c'è un rischio minimo che l'asimmetrico finisca in acqua, perché la vela finisce sul nuovo sopravento dopo il completamento della strambata. Al di sopra dei dieci nodi, questa manovra diventa una Messicana anticipata, e tutto viene anticipato un po' di lunghezze. Ricordate solo di non mollare la tack line troppo presto, perché questo aumenta le possibilità che la vela finisca in acqua.



E infine...

Considerate questo manuale come una guida, non come tavole della legge. Regolazioni e tecniche di conduzione della barca miglioreranno nel corso delle prossime stagioni. Controllate gli aggiornamenti che, il più frequentemente possibile, di volta in volta proporremo. Non esitate a contattare me o la Quantum più vicina, se avete ulteriori domande.

Con i migliori saluti,

David Armitage

Sail Designer

Coordinatore Quantum Sail Design Group Classe Melges 32.

darmitage@quantumsails.com



Responsabile tecnico Quantum Italia per il Melges 32: Andrea Casale acasale@quantumsails.com

Quantum Sail Design Group Italia: via Mons. L. Marinetti, 8 16043 Chiavari (GE)

Vittorio d'Albertas: +39 3355642161 vdalbertas@quantumsails.com

