

«FJ E VELOCITA'» N. 1
(COSA FARE PER DARE MAGGIORE VELOCITA' AL VOSTRO FJ)



Queste poche note sono dedicate innanzitutto ai principianti della Classe FJ ma sono dedicate anche a tutti coloro che, per un motivo e per un altro, o anche solo perché la *tasca* o il *mercato* non hanno potuto passare di meglio, si sono trovati, sul proprio cammino velistico, a fare i conti con “*plasticoni*” superdatati (Nautivela, o Alpa, o Cima, o CNA, o Clipper o altre vecchie consimili creature) o anche con vecchie barche di legno (talvolta gloriose quanto attempate) e, per questo, a combattere con queste poche e spuntate armi (perché poco rigide, troppo pesanti, con linee d’acqua non sempre efficienti e, in più, con attrezzature approssimative o antiluviane).

Il nostro (sempre che ci si riesca) vuole essere essenzialmente un piccolo aiuto, un minuscolo contributo alla smisurata pazienza di chi, pur con barche non del tutto adeguate, deve confrontarsi con barche migliori, più nuove e più veloci, anche se (dobbiamo contare almeno su questo) non sempre le

barche migliori e più veloci hanno la fortuna di essere condotte dagli equipaggi migliori.

Orbene, come è noto ai più, quando si è sulla linea di partenza di una regata, è come se fossimo tutti in cima ad una stessa scalinata. Una volta partiti, non ci sarà nessuno che possa salire più in alto (non vi sono altri scalini) ma, ineluttabilmente, per ogni errore che faremo (o che avremo fatto durante la preparazione della barca), scenderemo di un gradino; ad ogni manovra sbagliata o fatta male corrisponderà un altro gradino verso il basso e così, via via, manovra dopo manovra, errore dopo errore, gradino dopo gradino, fino alla fine, fino al traguardo.

E’ assolutamente evidente che, in ogni regata, vincerà sempre quell’equipaggio che (al di là del fatto che nessuno è perfetto) avrà disceso un numero minore di gradini, quello che, appunto, avrà fatto il minor numero di errori.

E tra gli errori capitali ce ne sono alcuni gravissimi:

- Il primo è quello di avere una barca preparata male o preparata con molta approssimazione, male attrezzata e (anche per questo) meno reattiva e, quindi, più lenta.
- Il secondo è quello di sottovalutare la propria preparazione (sia fisica che tecnica).
- Il terzo errore, tipico ed esclusivo dei timonieri "faccio tutto io" (ma su questo si avrà il modo di ritornare anche in altre circostanze), non meno grave dei primi due, è quello di trascurare l'importanza del prodire che, oramai a parere di molti, piaccia o no, costituisce (deve costituire) non meno del 60% dell'intero equipaggio.

Contiamo che questo primissimo contributo, che certo non può essere risolutivo dei mille problemi da risolvere, avrà certamente bisogno del conforto delle vostre prove e delle vostre contro-deduzioni che non potranno non arricchire le nostre comuni esperienze.

Premessa

Preparare e settare bene un FJ non è una cosa facile facile o da prendere alla leggera; ne sanno qualcosa tutti quelli che, venendo da altre Classi e pur con alle spalle una lunga carriera di regatanti, hanno tuttavia dovuto pagare dazio e faticare le proverbiali sette camicie per riuscire a regolare decorosamente il proprio FJ.



A tutti questi, con altro tipo di barche, è stato quasi sempre sufficiente applicare quei pochi quanto essenziali criteri che, per buona parte, si possono trovare su tutti i manuali di vela.

In questo modo, tutti, applicando quelle norme elementari e generali, sono sempre riusciti, in qualche modo, a trarre il meglio dalle proprie barche. Quindi, dopo tanto smanettare sulle regolazioni di tante barche, chiunque potrebbe essere portato a farsi

l'idea che anche preparare e settare un FJ è la stessa identica cosa.

Ebbene, niente di più sbagliato!!!

Per i nuovi arrivati, tra le poche cose che è possibile capire del FJ, a furia di provare e riprovare settaggi per dare passo e spunto alla propria barca, quella principale è che nella nostra Classe, almeno per quanto riguarda le varie misure (posizione degli attacchi delle sartie, posizione della cassa di deriva, del perno di deriva, posizione dell'albero, ecc.) vige la più assoluta e rigorosa anarchia.

Insomma, che siano Galetti o Nautivela, Radente o Alpa, van Dusseldorp o CNA, Pallotta o Clipper o quello che vi pare, pur con le dovute e proverbiali eccezioni, non c'è una barca che abbia attrezzature o misure uguali a quelle di un'altra barca.

E, quindi, sempre con le dovute eccezioni, non c'è una barca che (anche con le stesse vele) abbia settaggi, non dico identici, ma neppure lontanamente simili.

La maggior parte degli equipaggi FJ, soprattutto quelli di annata (anche se non mancano esempi analoghi tra gli acquisti più recenti), non solo mena vanto di questa peculiarità ma, addirittura, pare avversare in ogni modo un qualsiasi tentativo di normalizzazione, di standardizzazione.

Quasi che si avesse timore, una volta raggiunta una qualche parificazione di regolazione delle barche (sempre ammesso che sia possibile), di dover rinunciare ad una qualche primogenitura o a qualche posizione in classifica.

Noi non condividiamo quel tipo di atteggiamento; non lo avversiamo, ma non lo condividiamo.

E dal momento che non abbiamo trovato da nessuna parte una qualche rubrica o informazioni complete, sistematizzate e utili per risolvere o almeno ridurre i tanti problemi di preparazione e settaggio delle barche, con queste annotazioni, e con quelle che seguiranno, ci proponiamo, certo ambiziosamente, di dare alcune informazioni essenziali ma utili per diradare un po' di nebbia e per arrivare a delle certezze piccole ma a delle certezze.

1. REGOLAZIONE DELL'ALBERO

La regolazione dell'albero è fondamentale al fine della velocità della barca.

1.1 La posizione dell'albero

Guardando le barche più nuove e più veloci, noterete che la posizione dell'albero è molto spostata verso poppa (in media da 245 a 250 cm, misurati tra il filo esterno dello specchio di poppa e la faccia poppiera della canalina dell'albero); allo stesso modo noterete che la posizione dell'albero delle barche più vecchie è di molti centimetri più avanti.

Ora, la prima cosa da fare (sia per ovviare che il fiocco interferisca con le crocette e soprattutto perché, almeno statisticamente e pragmaticamente, è dimostrato che con l'albero più indietro gli FJ camminano di più) sarà quella, appunto di spostare l'albero più indietro possibile compatibilmente con la posizione della cassa di deriva che, nelle barche più vecchie è esageratamente avanzata.

Alcuni, sul proprio Nautivela, per guadagnare centimetri preziosi, sono arrivati persino a tagliare via, con un flessibile (ma va ugualmente bene un normalissimo seghetto), un pezzettino di 5 cm. del paramezzale (è quel supporto su cui si poggia l'albero, che sul Nautivela, nel punto di attacco alla cassa di deriva è inutilmente curvo).

Niente di trascendentale, ma scoprirete che, dopo queste piccole quanto indispensabili operazioni, dopo aver spostato la rotaietta del piede dell'albero, vi troverete ad aver guadagnato non meno di 20-25 cm. Verso poppa.

Certamente (maledetta scassa di deriva!!) non sono tutti i centimetri che ci servirebbero per arrivare al settaggio dei Radente, degli olandesi o degli ultimi Priamid, ma sempre meglio di niente.

Ciò fatto, rimettendo l'albero nella nuova posizione, vi accorgete che il triangolo tra le lande delle sartie e l'albero stesso è diminuito di molto e che, quindi, per non avere una "catenaria" troppo accentuata e dannosissima sullo strallo del fiocco, e soprattutto per non correre il rischio di far cadere l'albero verso prua, dovrete smontare le lande delle sartie dalla posizione originaria e spostarle verso poppa della stessa misura dello spostamento che sarete riusciti a fare per l'albero.

Diversamente, per non correre rischi di sorta, sarà sufficiente avere (tra la faccia poppiera dell'albero e l'asse delle lande) una distanza di almeno 20-25 cm. circa.

Non esagerate nell'aumentare questa misura; ne paghereste le conseguenze di poppa in quanto il boma (e quindi la randa) potrà

aprirsi di meno (perché toccherà prima contro le sartie) e prenderà meno vento.

Certo, si tratta di piccole; piccole che si aggiungeranno ad altre piccole e, via via, ad altre ancora.

Sommatele tutte queste "piccolezze", sommate i gradini in discesa, e vedrete, alla fine, l'entità dei risultati negativi.

1.2 Le crocette

In primo luogo, controllate immediatamente l'altezza del collare delle crocette rispetto al filo superiore della trozza del boma.

Già in molti hanno dovuto imparare che, siccome la misura dell'altezza delle crocette sul FJ è libera e che quindi non ha limitazioni di stazza e che tutte gli alberi di barche un po' vecchiotte, (e di quelli meno attenti), hanno le crocette di almeno 40-45 cm, se non addirittura 50 cm., più basse di come si portano oggi.



Controllare sempre che le crocette siano perfettamente allineate

Questo piccolo ma non trascurabile particolare (l'avrete certo già scoperto da soli) comporta che, con l'albero posizionato molto verso prua (come succede appunto sui Nautivela et

consimilia), il fiocco tocca abbondantemente sulle crocette con le disastrose conseguenze immaginabili sulla regolarità dell'uscita del canale del fiocco e sull'angolo di bolina che la nostra barca può fare.

Siccome scoprirete (se la vostra barca è datata) che le vostre crocette sono certamente a 145-150 cm. Dal filo superiore della trozza del boma (linea di stazza), il primo passo da fare sarà semplicemente quello di spostare il collare fino ad una altezza di 185-190 cm. (non di più).

Assicuratevi quindi:

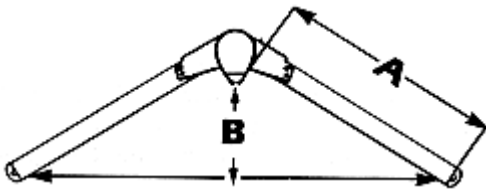
- che le due crocette abbiano la stessa lunghezza;
- che, ovviamente, verso le sartie, i terminali delle crocette siano allo stesso livello e che non siano inclinati verso il basso (una leggera inclinazione verso l'alto è perfettamente normale);

- che le sartie abbiano la stessa lunghezza;
 - che, a ghindatura effettuata, l'albero (pur tenendo conto della curvatura longitudinale conseguente alla preflessione data) sia perfettamente dritto
- e che non abbia dannosissimi quanto pericolosi svergolamenti o spanciamenti laterali.

Le crocette sono il modo principale per controllare la corretta flessione longitudinale e laterale dell'albero, la sua corretta inclinazione, la corretta flessione e, quindi (in relazione al rake e alla vostra randa), il corretto centro velico.

La lunghezza delle crocette (misura A dello schema grafico qui in basso) è sempre definita in funzione del tipo di albero (più rigido, meno rigido) e in relazione al peso dell'equipaggio; va misurata tra l'asse della sartia e la parete dell'albero ma è ugualmente corretto (dà gli stessi valori) effettuare la stessa misurazione tra canalina dell'albero e l'asse della sartia.

La misura della freccia B (quella che, senza offendere nessuno, viene generalmente definita "la misura dei fessi), di norma, è una misura di riferimento piuttosto grossolana che il velaio (non qui da noi) solitamente fornisce giusto per cominciare a dare una prima sgrossata, appunto, alla regolazione dell'albero.



La misura di freccia, però, è assai poco significativa in quanto questa varia, da una barca all'altra, proprio in relazione alla posizione dei punti di attacco delle sartie, alla differente posizione dell'albero, alla lunghezza delle crocette e, infine, (almeno per i FJ) in relazione alla loro altezza.

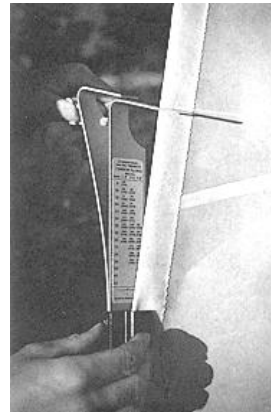
In ogni caso, sarà certamente utile sapere che più l'equipaggio è pesante, più si devono allungare le crocette (per rendere l'albero più rigido lateralmente); al contrario, se l'equipaggio è leggero le crocette devono essere accorciate.

L'unica ed assoluta costante, come è facilmente immaginabile, pur variando la lunghezza delle crocette, deve essere la misura del "prebending" definita e prescritta dal velaio o (come in molti nostri casi)

sperimentata, individuata, trovata, a furia di prove e tentativi vari.

1.3 Il pre-bending (preflessione)

In definitiva, l'azione di variare la misura della freccia (che significa, in altri termini, aumentare o diminuire l'apertura delle crocette), ha l'unico scopo di ottenere la misura di pre-bending (pre-flessione) prescritta dai velaio (per la randa) per le loro vele.



Misurazione della tensione dello strallo del fiocco

La misurazione del pre-bend (il cui valore può variare da velaio a velaio e dal tipo di progetto delle vele) deve essere effettuata con la ghinda sotto tensione e "a regime" (con i valori indicati dal velaio o dettati dalla nostra esperienza – ma su questo potremo ritornare in seguito) e con l'albero libero da vincoli al livello della coperta.

Ciò significa:

- per chi ha il puntone (mat-strut), che ambedue gli scottini di ritenuta devono essere allentati;
- per chi avesse la macchinetta Holt Allen o RWO, che lo scottino di ritenuta deve essere allentato;
- per chi avesse ancora le zeppe, che le zeppe stesse dovranno essere tolte durante la misurazione in modo da lasciare l'albero libero di muoversi longitudinalmente.

Salvo poi, evidentemente, a ghindatura avvenuta, annotare e segnare col pennarello, sull'albero e sulla mastra di coperta, il punto di posizione assunta dall'albero (in modo da poterlo replicare senza discostamenti e senza errori) e:

- bloccare gli scottini del puntone;
- bloccare lo scottino di ritenuta della macchinetta;

- mettere a prua dell'albero le zeppe necessarie a colmare il vuoto tra albero e mastra (non di più, non di meno).



La misurazione del prebend va fatta tendendo la drizza di randa (come fosse la corda di un arco) tra i due punti estremi fissati, uno, nella parte alta dell'albero, sulla superficie poppiera della canalina all'altezza del segno di stazza e, nella parte bassa, alla superficie poppiera della canalina all'altezza della trozza del boma.

Questa operazione, solitamente, si compie tendendo la drizza di randa verso il basso e puntandola, nella parte bassa, appunto, sulla canalina all'altezza della trozza del boma.

Tuttavia, per non sbagliare, è indispensabile rammentare che alcuni tipi di alberi, di nuova ma anche di vecchia generazione, hanno la puleggia della drizza di randa che sporge rispetto al filo della canalina; ragion per cui, effettuare la misurazione della pre-flessione senza tener conto di questa peculiarità significa, certamente, ottenere una misura diversa da quella che si pensa di aver effettuato.

Se si considera poi che le variazioni di preflessione si misurano in millimetri, l'aver sbagliato questa regolazione di 10 o 15

millimetri, in più o in meno, significa pregiudicare definitivamente il corretto funzionamento della randa, dal momento che le si dà una forma che non è quella progettata dal velaio e infine, cosa più grave, con questa disattenzione, pur avendo seguito, in teoria, tutte le indicazioni prescritte dal velaio, significherebbe avere una barca che non cammina senza riuscire a capacitarsi della vera causa di tale malfunzionamento.



Gli alberi che hanno questo tipo di caratteristica (quello, appunto, della puleggia della drizza di randa che sporge rispetto alla canalina dell'albero) sono:

- il Superspars (profilo M7 ed M7+);
- il Zetaspars (ormai in dotazione a pochissime barche);
- il Needlspars (di cui sono rimasti rarissimi esemplari).

In aggiunta a quanto appena detto, si badi anche al fatto non trascurabile che, pur in presenza di alberi dello stesso costruttore e dello stesso tipo, la sporgenza della puleggia di testa potrebbe non essere la stessa; ciò in conseguenza del fatto che se la canna dell'albero viene prodotta per estrusione, la parte alta viene rastremata artigianalmente e con operazioni che, per quanto ripetitive, non possono oggettivamente dare risultati, assolutamente identici.

Quindi, come si diceva, la misurazione del prebending si effettua, con la drizza di randa tesata come sopra, misurando la distanza tra la superficie della canalina e il bordo interno della drizza.

In caso di dubbio, quelli meno esperti potranno chiedere a qualcuno più esperto l'esatta modalità di questa misurazione; poi, quando ve l'avranno mostrata, per sicurezza, chiedete la stessa cosa anche a qualcun altro

perché, come pare dicano anche i gesuiti, “a pensar male si fa peccato ma ci si piglia quasi sempre”.

1.4 Mast-rake e pre-bending

Il *mast-rake* (che in seguito, per brevità, chiameremo semplicemente *rake*) è la distanza tra la “testa d’albero (segno di stazza) e la parte superiore centrale dello spigolo dello specchio di poppa.



Misurazione del mast-rake

La misura del rake, evidentemente in funzione del progetto e del taglio della randa e della lunghezza della balumina, viene di norma indicata dal velaio assieme a tutta una serie di altri parametri. Però,

anche in questo caso, ahimè, almeno per gli FJ, non tutti i nostri velaio non ci danno la giusta indicazione (probabilmente perché non hanno equipaggi che gli facciano i tests) e, poi, con buona certezza, in quanto agli equipaggi che i tests li hanno fatti, sebbene con le dovute eccezioni, bisogna proprio che ce lo diciamo, che (sempre con le solite eccezioni) si guardano bene dal diffondere quanto hanno sperimentato.

Comunque, la misurazione del rake viene effettuata, con ghinda tesata “a regime” (se ne parlerà più avanti), con l’albero libero da vincoli in coperta, issando il decametro (rotella metrica o, più volgarmente, bindella) e modificando le diverse variabili fino a ottenere la misura indicata dal velaio o quella sperimentata da noi stessi.

Ma come già detto, siccome non sempre questi dati sono di dominio pubblico, cercheremo, per quanto è possibile, di squarciare qualche velo in ordine al tipo di vele più diffuse in Italia.

E quindi:

- 1) Le vele di Michele Furlan (già North Sails, oggi Hannibal) abbisognano di una preflessione di 40 millimetri.
- 2) Le vele di Manuel Vaccari (OXO Sails già Nord-Ovest), per quanto si sia sentito che abbisognano di una preflessione quasi nulla o molto vicina

a zero millimetri, in realtà (provare per credere), hanno bisogno di una preflessione non inferiore a 20-25 mm.

- 3) Le vele della Veleria Challenger abbisognano di una preflessione di 30 mm.
- 5) Quelle di Francesco Cruciani (veleria 3FL) richiedono una preflessione di 35 mm.
- 6) Le vele One (già Halsey) richiedono una preflessione di 35 mm.

Per quanto riguarda la misura di mast-rake da usare, vale la pena di evidenziare come, proprio a causa delle moltissime differenze esistenti tra le varie barche, non è proprio possibile, fin qui, dare delle misure e delle indicazioni numeriche assolutamente esatte e universali.

Tuttavia, possiamo qui, almeno per ora, riferire essenzialmente quanto osservato e annotato nel corso delle nostre piccole esperienze salvo poi entrare in maggiori e più puntuali e circostanziati dettagli nei successivi aggiornamenti.

Orbene, tenendoci ancora sulle generali, in occasione delle regate fatte finora, abbiamo avuto modo di constatare che le barche più veloci, a prescindere dal cantiere, dalla posizione dell’albero, dal tipo di vele usate e/o dalla ghindatura del loro fiocco, tutte avevano il rake regolato in modo tale che il boma (a ghinda tesata) fosse sì parallelo alla linea della coperta ma con la estrema parte poppiera più alta di pochi centimetri rispetto alla posizione dell’altra estremità (quella vicino alla trozza).

Però, sempre tenendoci sulle linee generali ma considerando che è meglio avere qualche possibilità in più, sono state sperimentate alcune altre soluzioni.

- Con vento più leggero (sotto i 3 mt/sec) è conveniente alzare il rake (e quindi la parte poppiera del boma) di alcuni centimetri ancora, operando sulla lunghezza delle sartie. In questo caso, dopo aver alzato le sartie di un foro delle lande (o dei kandaar) dal momento che la balumina della randa, per conseguenza di questa variazione, si sarà chiusa un po’, sarà conveniente o chiudere un po’ le crocette o, cosa certo più semplice, dare più twist alla randa cazzando molto il cunningam lasciando il vang completamente lasco.

Invece, col vento più fresco (sopra i 7-8 metri), a meno che non siate un equipaggio pesante, sarà conveniente abbassare il rake di alcuni centimetri (un foro verso il basso).

Dopo queste variazioni, controllate sempre l'ampiezza del canale di uscita del fiocco e regolatelo come spiegato nei punti successivi.

Molto più pragmaticamente, per i settaggi, in relazione alla posizione dell'albero e all'intensità del vento, converrà attenersi alla tabella di Tuning Guide riportata in fondo.

2. IL FIOCCO

2.1. il punto di scotta del fiocco

E' ormai esperienza consolidata e diffusa che quando una barca fa poca prua o è poco potente e lenta sull'onda, o ha altre magagne di passo, nella maggioranza dei casi la causa di queste carenze è tutta da ricercare nella cattiva regolazione del fiocco.

Come sapete già, sul Nautivela (non così su alcuni altri plasticoni col doppio fondo che talvolta sono già dotati di punto di scotta del fiocco più interno), il punto di scotta del fiocco è posizionato su una rotaietta regolabile posta sulla parte interna della paratia laterale. Orbene, questa posizione del punto di scotta del fiocco, in relazione alle vele che il mercato offre qui in Europa (non è così in Giappone dove sono già stati messi a punto tagli di fiocco che consentono quella posizione), è, a dir poco micidiale e in specie con vento molto leggero e con onda.

Infatti, come si è più volte avuto modo di appurare, per poter tenere la stessa bolina dei migliori, si deve regolare il fiocco cazzandolo quasi a ferro col risultato conseguente che, non appena il vento cala sotto i 4 metri/sec o si forma un po' d'onda, la barca perde immediatamente potenza e passo.

E' per questo che, dopo averlo ovviamente sperimentato, riteniamo che sia opportuno spostare il punto di scotta verso l'interno, adottando un barber sulla cassa della deriva (a circa 45 cm dalla canaletta dell'albero e in modo che, sotto pressione, di bolina, il bozzello si posizioni a circa 32 cm dall'asse della cassa della deriva.



Le tacche di regolazione devono essere segnate sulle scotte del fiocco con un pennarello e così l'angolo di tiro direttamente sul fiocco

Solo con questa soluzione è possibile riuscire ad "arrotondare" la forma del fiocco, a fare la giusta bolina anche con onda un po' formata. In aggiunta a ciò, è certamente il caso di dare alcune altre povere quanto importantissime informazioni e cioè:

I due punti di scotta del fiocco devono essere regolabili sia verticalmente che lateralmente. Infatti, osservando le barche dei più veloci, che, di norma, a prescindere dalle vele, il punto di scotta del fiocco (mentre normalmente è posizionato a circa 42-43 cm dalla canalina dell'albero, specie con vento più sostenuto, è conveniente spostarlo lateralmente, verso l'interno della barca, di qualche cm, accorciando contemporaneamente (sempre di qualche cm) lo scottino del barber; ciò soprattutto quando, specie con vento fresco, per tenere la barca in assetto e piatta, si è costretti a lasciare randa e portare il boma verso lo spigolo di poppa.

Oltre a ciò, vale la pena sottolineare che, per la determinazione dell'angolo di tiro del fiocco, il prolungamento della scotta deve seguire l'allineamento con la linea che, partendo dall'occhiello del punto di scotta del fiocco, va fino alla sua bisettrice che, sempre come di norma, può essere definita dividendo per due la lunghezza dell'ingresso del fiocco e congiungendo il punto così individuato con l'occhiello del fiocco stesso.



Una finestra sulla randa, posta subito sotto le crocette, permette al timoniere di tenere sempre sotto controllo il canale di uscita del fiocco.

Il risultato di queste misurazioni (che devono essere sempre ricontrattate a seconda delle condizioni di vento) deve portare ad avere, sempre, un canale di uscita del fiocco che sia costante per tutto la lunghezza della sua balumina e senza che vi sia twist soprattutto nella parte alta (considerate che il twist – lo svergolamento - nella parte alta del fiocco può essere a mala pena tollerabile con vento molto ma molto leggero e con acqua piatta; è assolutamente deleterio in tutte le altre condizioni a meno che il velaio non abbia proprio sbagliato il taglio).

Tornando a bomba, a maggior ragione i controlli dovranno essere fatti quando avrete modificato il mast rake per adeguare il settaggio della barca alle nuove condizioni di vento.

Col vento più fresco, come già accennato, poiché aumenta la pressione sulle vele, constaterete che sarà salutare per la vostra migliore bolina ridurre tale canale di un paio di centimetri.

E' ovvio che poter fare anche in acqua queste modificazioni di assetto (magari poco prima di una prova o tra una prova e l'altra) sarà opportuno che in barca non manchi mai un metro o che tali misurazioni siano state preventivamente preparate e segnate con pennarelli di diverso colore per poterle replicare, all'occorrenza, quasi meccanicamente e senza doverci pensare troppo.

Per i più pigri, o quando non vi sarà proprio possibile modificare in acqua il settaggio della barca, bisogna sempre ricordare che con vento leggero o con acqua

piatta, i punti di scotta (agendo sul barber) devono essere alzati per appiattare il fiocco; al contrario converrà abbassarli per ingrassare il fiocco e aumentare la sua potenza.

La scotta del fiocco, su ambedue i lati, al fine di facilitare il lavoro del prodire, ma per consentire al timoniere una efficace possibilità di controllo, deve sempre essere marcata con un pennarello e con colori che spicchino nettamente sul colore della scotta; la stessa cautela va utilizzata, per il controllo della giustezza dell'angolo di tiro della scotta, disegnando sul fiocco, per almeno 30-40 cm, la linea di congiunzione con la bisettrice e, sulla mastra dell'albero, il segno dei 42-43 cm. dalla canalina dell'albero che indica, di massima, l'ampiezza del canale del fiocco.

2.2 La tensione del gratile del fiocco

Quello della tensione del fiocco è uno dei punti dolenti delle regolazioni dei FJ e in specie di quelli italiani.

Si può facilmente verificare, non senza un certo stupore, che in Italia c'è sempre stata la tendenza (sempre con le solite e proverbiali eccezioni) a ghindare pochissimo.

La spiegazione che viene generalmente data è *"... che se no le barche si chiudono e si spaccano " e ancora " e poi non serve. "*

Questa poca tensione, però, spiega in modo inequivocabile come mai alcune barche, mentre sono veloci e fanno una buona bolina con vento leggero, le stesse barche, poi, con vento più sostenuto, hanno qualche problema a mantenere il passo e a stringere al vento.

Da quanto è stato possibile constatare, la causa di questa *discrasia* è da individuare proprio nella scarsa tensione che solitamente molti dei nostri equipaggi danno al fiocco.

Non è solo una questione di talento velistico o di bravura (che hanno certo la loro importanza), è anche una questione tecnica.

E quella della tensione del fiocco è una questione tecnica perché è ovvio che un fiocco con poca tensione, specie con vento fresco, farà necessariamente catenaria e farà, per forza, meno bolina e avrà meno potenza e velocità.

Quindi, ghindate, ghindate e ghindate! E se temete che la barca possa chiudersi, ebbene, correte ai ripari e attrezzatela con qualche marchingegno (come, per esempio, una efficiente mastra dell'albero) che contrasti la tendenza delle lande a chiudersi e a chiudere la barca.

Senza questo accorgimento, pur con la barca ben settata, potrete avere qualche *chance* con poco vento; ma appena ci saranno più di 3-4 metri al secondo e appena ci sarà un po' d'onda formata, saranno dolori.

3. LA DERIVA

3.1 Qualora doveste notare di essere sovrapotenziati (se non altro per il fatto che non riuscite più a tenere piatta la barca e per il fatto che, nelle andature portanti, non riuscite a farla surfare), l'alzare un po' la deriva renderà immediatamente la barca meno "nervosa" più facile da portare.

Sulle onde, quando bisogna cambiare ritmicamente traiettoria per avere il massimo di velocità, la posizione della deriva è ancora più importante e la sua regolazione può essere spesso differente, da un bordo rispetto all'altro, in funzione della direzione delle onde.

Ciò significa che la posizione della deriva deve essere facilmente e agevolmente modificabile anche di bolina o al traverso sotto spi (quando la pressione dell'acqua rende le cose un po' più difficili) ed anche da parte del timoniere che, col prodire al trapezio, non può certamente fermarsi per correggere l'inclinazione della deriva stessa. In ogni caso, se proprio non fosse possibile fare diversamente, è comunque preferibile mollare un po' e correggere la posizione della deriva piuttosto che continuare la regata con una barca dura da tenere, al limite della corretta governabilità, sbandata e che "ara" il campo di regata.

E' certamente utile annotare sulla testa della deriva, con delle tacche a pennarello, la giusta regolazione per poterla riprodurre rapidamente a seconda delle andature.

3.2 E' parimenti importante che, specie di bolina, la barca non sia eccessivamente sotto-potenziata.

Si intende, con ciò, che, anche con vento e onda formata, bisogna evitare che il prodire si ostini a rimanere al trapezio come un "gatto di marmo" e senza assecondare l'onda e il vento.

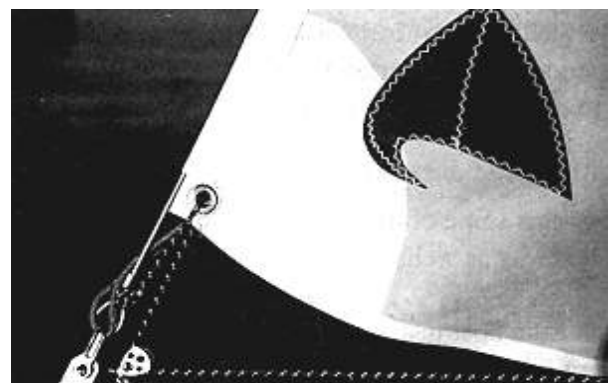
Questo eccesso di assetto, anche a causa della limitatezza della superficie velica esposta e di quella poco portante della deriva assai ridotta (non dimentichiamo che deve sporgere dallo scafo per non più di 71 cm), vi

farà certamente scadere di molti metri nell'arco di una manciata di secondi.

4. IL CUNNINGHAM

La regolazione del cunningham della randa ha una grande influenza sulla forma della vela e sulla velocità della barca.

Per questa ragione, il cunningham deve essere usato con attenzione e con misura in quanto troppa tensione sul cunningham, portando il grasso in avanti, chiude il canale tra fiocco e randa con gli effetti facilmente immaginabili.



Anche il cunningham del fiocco deve essere rinvioato in modo da poter essere regolato.

E' indispensabile quindi rammentare che il cunningham della randa:

- deve poter essere agevolmente regolato per adeguare la forma della randa alle condizioni del vento e del mare, deve essere rinvioato al timoniere;
- deve essere cazzato solo con vento fresco per aiutare la parte superiore della balumina ad aprirsi e scaricare.

5. IL TESA-BASE (la borosa)

Con vento leggero, di bolina come al traverso, la cosa migliore è cazzare bene il tesa-base in modo che si formi una piccola grinza orizzontale al piede della randa, parallela al boma (una sorta di "grempiule" sulla base della randa).

Con vento medio (sopra i 6-7 mt/sec), si cazza ancora di più il tesa base in modo che il grempiule sia più evidente.

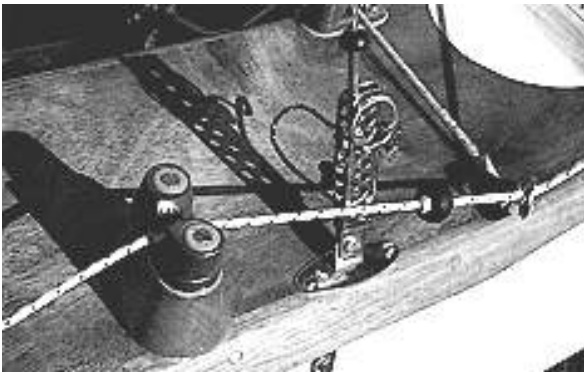
Con vento più forte (sopra i 10 mt/sec), si cazza "a ferro" al punto da formare, appena sopra al boma, una grande ed evidente piega (lungo tutta la lunghezza della base).

6. ANDATURE PORTANTI (traverso, lasco, gran lasco e poppa).

Nelle andature portanti, il tangone deve essere, sempre, più al vento possibile in modo che lo spinnaker esponga la massima superficie progettata.

6.2 Andature portanti con vento medio

Con vento medio, al limite della *surfata*, controllate sempre la posizione del prodiere al trapezio in modo che possa rientrare rapidamente, senza tuttavia dover andare sottovento.



Rammentate che la rotta più diretta verso la boa non è necessariamente la più veloce, specialmente se vi sono onde e raffiche.

Continuate sempre a tenere sotto controllo la surfata, orzando nelle mollane e poggiando sulle raffiche; questa azione/andatura, per così dire, "a falce", permette di navigare più a lungo con vento più forte.

Un FJ che non *surfa* seguendo le onde è certamente molto più lento di un FJ che riesce a farlo.

6.2 Andature portanti con vento forte

Il timoniere deve essere seduto in posizione arretrata mentre il prodiere arretra anch'egli (piazzandosi quasi all'altezza della normale posizione del timoniere) per poter meglio seguire le onde.

Il timoniere non interviene se non quando si accorge che la randa non porta al meglio e, se necessario, riprende rapidamente la scotta di randa nelle mollane.



Tutte le regolazioni, per quanto è possibile, devono essere rinviate al timoniere sulla cassa di deriva

Con vento forte, prima ancora di virare la boa al vento (la boa di bolina, ovviamente), bisogna che pensiate subito al problematico bordo sotto spi che seguirà.

Verificate quindi che la manovra di fermo dell'albero (puntone, macchinetta o zeppe che siano) sia ben fissata e nel punto giusto; ciò al fine di impedire all'albero di flettersi al contrario sotto la spinta del tangone.

Avere l'albero ben fermo permette ugualmente che la randa resti piatta anche dopo aver mollato il vang.

Bisogna anche dare molto cunningham per appiattare la vela (portando il grasso verso l'albero) e aprire la balumina.

Col vento forte, nelle andature portanti, il tangone deve essere tenuto basso e al traverso è necessario riprendere un po' il braccio per tenerlo un po' distanziato dallo strallo del fiocco.

GLI ERRORI DA EVITARE

1. Credere di essere sotto-potenziati e riprendere l'albero, raddrizzandolo, usando il puntone o la macchinetta; questa manovra col puntone, raddrizzando la parte bassa dell'albero, sposta il grasso verso l'albero e chiude il canale.
2. Lasciare che il tangone tocchi lo strallo del fiocco; questo fa derivare la barca invece di farla avanzare.
3. Essere sovra-potenziati nelle andature larghe sotto spinnaker. Per evitarlo, badate a mollare il vang e, se necessario, con vento forte, tesate molto il cunningham della randa.

4. L'instabilità della barca nelle strambate col vento fresco. Per mantenere la stabilità della vostra barca durante la strambata con vento fresco, ma soprattutto con vento forte, è indispensabile che il prodiere, poco prima della strambata, porti al centro ambedue i barber dello spi (di braccio e scotta) evitando così che lo spinnaker, oscillando in modo incontrollato da una parte e dall'altra, non destabilizzi l'equilibrio della barca facendola rollare o, peggio, straozzare.

Ricordatevi, naturalmente, dopo la strambata, di lasciare il barber della nuova scotta di spi.

CONCLUSIONI

Ora che tutte queste regolazioni (o quanto meno quelle che io sono riuscito a verificare) non hanno più nulla di misterioso per voi, non esitate (ma sempre con una certa misura) a modificarle e a verificarle il più spesso possibile in funzione di quello che già sapete o che avrete imparato nel frattempo.

E' questo il modo migliore per progredire e per costruirvi la vostra propria e personalissima esperienza.

Questo è quanto, per ora.

Buon vento e buon divertimento.

TUNING GUIDE DELLE VELE "INTERNATIONAL FJ"

MISURA BASE (A)	TENSIONE FIOCCO	PREBENDING (preflessione)	RAKE	RAKE	RAKE
	Misurata sul gratile del fiocco diam. 3 mm e non sulle sartie	A seconda delle vele oggi normalmente usate	Da 0 a 6 mt/sec. (Vento Leggero)	Da 7 a 9 mt/sec. (Vento Medio)	Da 10 e oltre mt/sec. (Vento Forte) per equipaggi leggeri
cm	kg	mm	cm	cm	cm
245,0	100-110	Da 30 a 40	593,0 ± 1	588,0 ± 1	583,0 ± 1
246,5	100-110	Da 30 a 40	589,5 ± 1	584,5 ± 1	579,5 ± 1
248,0-249,5	100-110	Da 30 a 40	586,5 ± 1	581,5 ± 1	576,5 ± 1
250,5-251	100-110	Da 30 a 40	583,0 ± 1	578,0 ± 1	573,0 ± 1

Misura Base (A) Serve per definire il Rake rispetto alla posizione del vostro albero ed è misurata tra la faccia poppiera dell'albero (canalina) e il filo esterno dello specchio di poppa.



Misura Base A