

IL MANUALE

DEL



OVVERO

TRUCCHI E ASTUZIE PER MIGLIORARE LA BARCA

PREFAZIONE

Lo scopo che si prefigge questo “manualetto” e quello di far avvicinare al Sunfish un numero sempre più consistente di appassionati che, dalla lettura di queste pagine e dalla visione delle fotografie, potranno diventare, spero, estimatori di questa semplice e godibile imbarcazione che tante soddisfazioni sta regalando a chi già la possiede.

In America, dove viene prodotta, è più diffusa dei pedalò delle nostre coste. Viene utilizzata in regata da ragazzi, da arzille signore e da esperti velisti, magari già affermati campioni di altre classi considerate da noi europei più blasonate. Si organizzano campionati del Sud America, del Nord America, della costa est e di quella ovest. Ogni regata vede la partecipazione di un numero impressionante di timonieri.

Finora il campionato mondiale si è sempre svolto in America o nelle vicinanze con il numero degli iscritti calmierato a 100. Il prossimo anno molto probabilmente la manifestazione si disputerà in Italia, forse sul lago di Como. Il numero massimo degli iscritti verrà ridotto a 75 per facilitare il compito degli organizzatori.

A livello Europeo la classe è viva soprattutto in Olanda ed in Italia dove la flotta più numerosa risiede in Sicilia. Da un paio di anni anche in Toscana e nel Lazio si sono formate delle consistenti e attive flotte.

Secondo un recente accordo stipulato tra il cantiere americano Vanguard ed il cantiere inglese Performance (lo stesso che produce il Laser), quest'ultimo costruirà e distribuirà i Sunfish in Europa. Si prevede pertanto nell'immediato futuro un significativo incremento della classe nel Vecchio Continente.

Questo manuale è rivolto a quanti sono interessati a possedere un Sunfish per diporto o per regata, volendone conoscere il modo migliore per armarlo e condurlo avvalendosi delle soluzioni già sperimentate da altri.

Per chi già lo possiede e ci regata, potrà essere una base di partenza, per un fattivo confronto, con la possibilità d'intervenire sul sito descrivendo le proprie modifiche (magari supportate da foto), rendendo in tal modo l'argomento trattato ancora più completo e fruibile a tutti.

Stiamo parlando di un'imbarcazione che fa della semplicità il suo cavallo di battaglia ma si sa, il segreto per ottimizzare il rendimento di una barca semplice risiede nell'accuratezza e nel miglioramento (permesso dal regolamento) di ogni singolo componente. Per tale motivo si cercherà di trattare, anche e soprattutto con il Vostro apporto, qualsiasi argomento relativo al Sunfish senza dare niente per scontato.

E' intenzione di chi scrive e del gestore del sito pubblicare a puntate questo lavoro, sia per l'impegno necessario alla stesura dello stesso, sia per creare

quella sorta di attesa che, spero, renda il sito della classe più frequentato e più vivo.

Di seguito si riporta l'indice con gli argomenti trattati in ogni singola puntata.

MANUALE DEL SUNFISH

1^ PUNTATA

Piccole accortezze per l'assemblaggio dei vari componenti.

2^ PUNTATA

Miglioramento del rig.

3^ PUNTATA

In acqua.

4^ PUNTATA

Varie.

1^ PUNTATA

Piccole accortezze per l'assemblaggio dei vari componenti.

E' noto che gli Americani sono famosi per vendere i loro prodotti, anche gli spazzolini da denti, corredati da esaurienti manuali d'uso, e la Vanguard non fa eccezione. Sul sito:

[http://www.laserperformance.com/euro/images/stories/pdfs/Sunfish/Sunfish\(US\).pdf](http://www.laserperformance.com/euro/images/stories/pdfs/Sunfish/Sunfish(US).pdf) potrete infatti trovare in formato pdf 15 pagine illustrate dedicate al corretto assemblaggio del sunfish.

Per quanto ci riguarda invece andremo ad analizzare i singoli componenti cercando di posizionarli nella maniera più razionale e funzionale possibile.

Chi avrà la fortuna di acquistare un Sunfish nuovo di fabbrica si vedrà recapitare un pacco del genere:



Nello scatolone troverete tutto il necessario per rendere la barca navigabile. Se siete al vostro primo Sunfish e lo scopo è quello di montare, per il momento, esclusivamente le dotazioni di serie, dovrete mettere in preventivo circa tre ore di lavoro.

Il primo consiglio che mi permetto di dare è quello di lavorare il più comodamente possibile. Quindi, se già non lo avevate fatto, montate il

carrello di alaggio e posizionateci la barca sopra. In alternativa utilizzate il cartone dell'imballo per non rovinare la carena.



Svuotatore

Si procede con il montaggio dello svuotatore utilizzando per il serraggio una chiave a "pappagallo". Una volta installato nel pozzetto, il suo asse dovrà essere parallelo a quello della carena per limitare al massimo turbolenze negative. Accertarsi che nello svuotatore sia presente la pallina e ovviamente che la parte aperta dello stesso sia rivolta verso poppa.



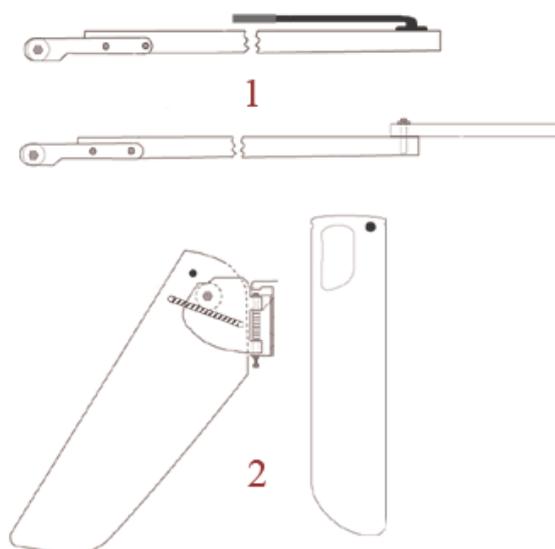
svuotatore visto dalla carena

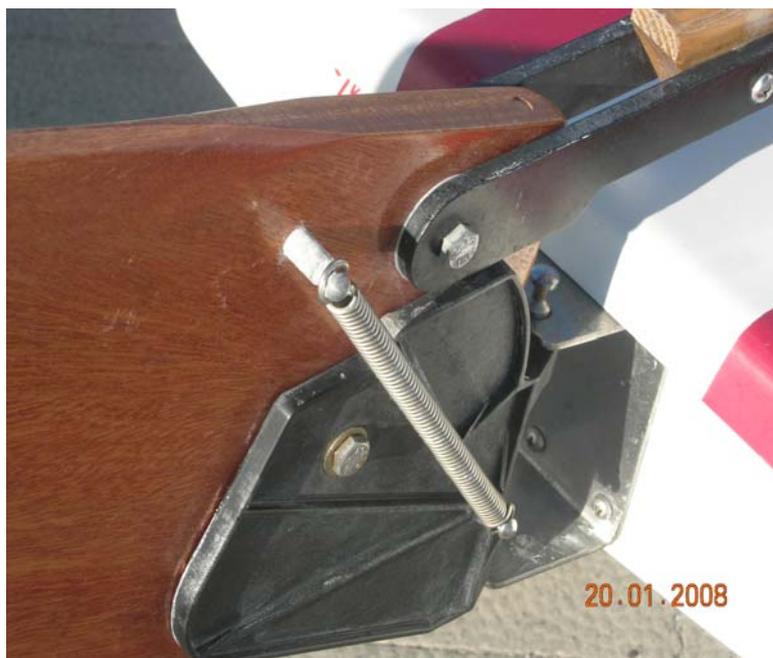


svuotatore visto dal pozzetto **Il tappo di gomma è solidale con la guarnizione.**

Timone

La fase successiva sarà quella di assemblare il timone. Seguendo le istruzioni in dotazione e utilizzando una coppia di chiavi a stella risulterà un'operazione abbastanza semplice. L'unica accortezza sarà quella di posizionare nella giusta maniera le due rondelle di teflon che hanno la funzione di distanziare la guancia del timone dalla pala pivottante. Una volta serrati i bulloni, le rondelle renderanno più scorrevole il movimento della pala. Avendo i dadi autobloccanti, si potrà serrare il bullone passante fino ad ottenere la giusta pressione (la pala dovrà abbassarsi con un leggero sforzo della mano).





nella foto si vede una delle rondelle in teflon

Per completare l'opera si potrà utilizzare l'ormai famoso nastro adesivo impermeabile per formare una sorta di pomello nella parte terminale dello stick, molto utile per capire al tatto quando l'impugnatura è ormai finita. Indispensabile di bolina quando si è alle cinghie o di poppa con vento leggero quando si cerca di spostare il peso più a prua. Con lo stesso nastro, che utilizzeremo in seguito per molte altre cose, si potrà rivestire la parte della barra in legno in corrispondenza dell'archetto, per evitare che lo sfregamento possa danneggiarla. Si consiglia, infine, di apporre il proprio nome sia sul timone che sulla deriva perché in manifestazioni affollate possono essere scambiati con altri concorrenti. Si può adoperare il pennarello indelebile o le targhette plastificate della Dymo. Per quanto riguarda la deriva l'unica operazione da fare consiste nel montaggio dei due tamponi di fine corsa.



L'archetto incrocia la barra del timone

Da pochi anni la Vanguard produce anche una versione Racing del Sunfish che ha in dotazione il timone in vetroresina. Non credo ci siano vantaggi nelle prestazioni, forse è più robusto e necessita di una minore manutenzione. Per quanto riguarda l'estetica personalmente preferisco quello con la pala in legno.



Timone in VTR

Bozzello della randa

La barca viene fornita di serie con un bozzello per la randa di buona qualità ma senza la relativa molla. Conviene procurarsela della giusta misura meglio di forma conica e montarla insieme al bozzello affinché quest'ultimo lavori sempre nella giusta posizione. Consiglio una molla abbastanza "dura" in quanto quelle morbide non riescono a mantenere il bozzello dritto. La rigidità della molla non agevola la facilità di montaggio per cui si consiglia l'aiuto di un amico per inserire e serrare con la dovuta calma e precisione il grillo. Per chi vuole fare tutto da solo, che poi è la filosofia che spinge ad acquistare questo genere di barca, basta serrare al massimo la molla e tenerla chiusa con l'ausilio di due cimette. Una volta posizionato il bozzello basterà sciogliere o tagliare le cimette e la molla riprenderà la sua forma originale.



Bozzello montato con la molla

Cinghia fermapiedi

La cinghia è già imbullonata all'attacco di prua e basta bloccarla, dopo averla ben tesa, alla piastra di poppa utilizzando le cimette in dotazione. Alcuni la preferiscono molto lenta, altri, come me, si sentono più a loro agio con la cinghia molto tirata che permette "schienate" più efficaci senza correre il rischio di farsi lo "shampoo". L'importante è che si riesca ad infilare le caviglie velocemente quando serve. Per sollevare la cinghia dal fondo del pozzetto (vedi foto precedente) si utilizza un robusto elastico legato alla base del bozzello della randa. Per gli amanti dei particolari e per chi non vuole vedere la cinghia con le grinze "strozzata" dall'elastico, si può inserire il tubicino presente nei rotoli della calcolatrice come nella foto successiva.



Albero

L'albero di alluminio è dotato di tappi in gomma nera vulcanizzata che non lo rendono stagno. A causa delle onde che vanno a riempire il bicchiere della coperta o a seguito di una scuffia non è raro trovare (sentire) acqua dentro l'albero. Onde evitare il ristagno conviene praticare con il trapano due fori di idoneo diametro al tappo inferiore in maniera da far colare tutto il liquido prima di riporre l'albero nella sacca.

Altra modifica da apportare all'albero di serie riguarda il montaggio di una bitta, anche in plastica dura, da utilizzare per il bloccaggio della drizza. Andrà ovviamente fissato in linea con il foro passa-drizza del tappo superiore dell'albero e ad un'altezza pari a quella delle spalle del timoniere quando l'albero è correttamente armato sulla barca e la stessa poggia sul carrello di alaggio.

Il montaggio di questa bitta ha il duplice scopo di non scaricare tutta la tensione della drizza sull'anello passacavi della coperta e di poter lavorare con calma e precisione sul pre-tensionamento del boma avendo già fissato il picco in maniera stabile.

Vela

La barca in versione standard viene fornita con una delle tante e bellissime vele colorate e i garrocci in plastica. Montare la vela è molto semplice ma bisogna dotarsi di parecchia pazienza edi un pollice di scorta. L'unica

consolazione e che si tratta di un lavoro “una tantum”. Si procede svolgendo completamente la vela su un bel pratino pulito. Si prende boma e picco e si aprono a compasso (sono incernierati fra loro) facendo coincidere (ovviamente) la base randa con il boma. A questo punto si inizia a montare i garrocci partendo da una estremità. Sarà utile l’utilizzo di una pinza per far “scattare” senza troppa fatica quella sorta di “automatico” presente nel garroccio. Finito il lavoro, con le cimette in dotazione si fisserà la penna e la bugna, servendoci magari dei nodi illustrati nel menzionato manuale Vanguard. L’unica accortezza riguarda il fissaggio dell’anello della vela in corrispondenza della cerniera tra boma e picco. Il costruttore ha previsto un gancio metallico ma, l’esperienza ha evidenziato, non è la soluzione più affidabile. Volendolo comunque utilizzare conviene stringerlo con una pinza fino alla chiusura totale degli anelli. In alternativa eseguire un bloccaggio in tessile come illustrato nella foto.

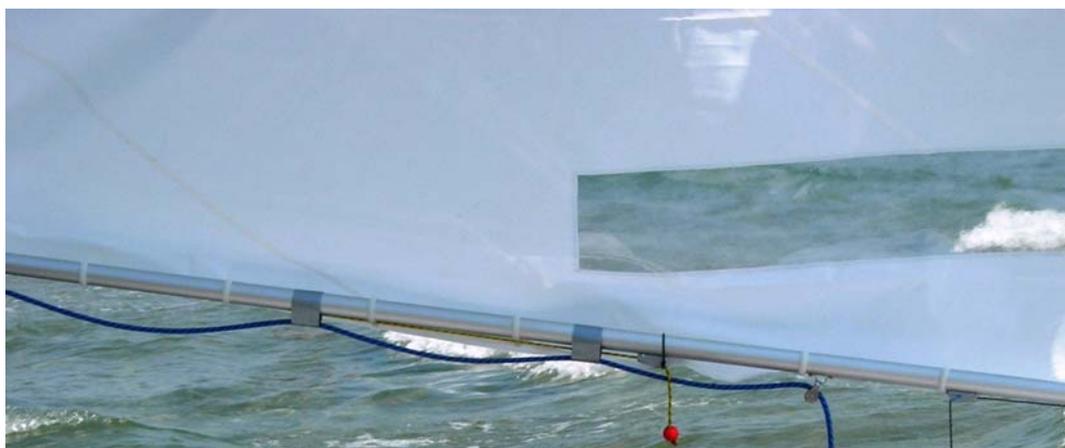


Boma

Per poter virare e abbattere in sicurezza bisogna posizionare sul boma almeno due passa scotta per la randa, non previsti tra le dotazioni di serie. Molteplici le soluzioni che vanno dalla semplice sagoletta alla più raffinato foglio in teflon o ritaglio di vela in kevlar. Sono tutte valide basta che soddisfino queste due necessità:

- siano ben posizionate, ovvero non interferiscano con la regolazione della base randa;
- assicurino il regolare scorrimento della scotta.

Per garantire la prima esigenza consiglio di cazzare a ferro la base randa e posizionare i passa scotta pochi centimetri a poppavia del garroccio ricadente nella zona interessata. In questo modo, volendo lasciare la base randa avremo la possibilità di usufruire di tutto l'intervallo tra un garroccio e l'altro. Per quanto riguarda la seconda esigenza ritengo molto valida e semplice la soluzione da me adottata utilizzando il famoso nastro adesivo.



nastro adesivo parzialmente rivestito



altra soluzione

Archetto di scotta

La Vanguard non fornisce alcun bozzello per il collegamento scotta- archetto. Nella dotazione è presente una sorta di moschettone molto pesante a sgancio rapido da unire alla scotta tramite una gassa. Alcuni regalanti inseriscono un bozzello nell'archetto come nella foto 1. Altri, tra cui quasi tutti i big della categoria, adottano il sistema della foto 2. Questa soluzione si è dimostrata alla lunga quella più semplice, leggera ed efficace. Basta infatti una semplice gassa ed è tutto fatto. La scorrevolezza è assicurata e, come si dice nelle corse motoristiche, quello che non c'è non si rompe. Oltretutto non rovina la coperta.



foto 1



foto 2