

MANUALE DEL

SUNFISH

OVVERO

TRUCCHI E ASTUZIE PER MIGLIORARE LA BARCA



Campionato Italiano 2008 - Manfredonia

2^ PUNTATA

MIGLIORAMENTO DEL RIG E RELATIVI ACCESSORI

Nella puntata precedente c'eravamo occupati dell'assemblaggio dei componenti di serie della barca versione standard, utilizzando tutti gli accorgimenti e le piccole migliorie studiate nel tempo dai timonieri Sunfish per ottimizzare il montaggio e rendere la barca più fruibile.

Una volta messa in acqua e fatte le prime uscite ci si renderà conto che la barca è stabile, veloce, sicura e...molto semplice. Proprio la semplicità è il suo pregio maggiore e il motivo di tanto successo. Volendo continuare ad utilizzarla per diporto pochi noteranno la completa assenza delle regolazioni della vela, anzi apprezzeranno il fatto di doversi concentrare solo sulla scotta della randa.

Per chi invece, dopo aver superato questa fase diportistica, desidera confrontarsi con altri timonieri, inizierà a pensare a quali modifiche apportare per sfruttare tutte le potenzialità della barca in relazione alle mutevoli condizioni meteorologiche.

Ovviamente come in tutte le classi esiste un regolamento da rispettare; nel nostro caso potete leggere la traduzione del regolamento Internazionale cliccando "la classe" sul sito www.classesunfish.it.

In questa puntata ci occuperemo quindi del miglioramento dell'armamento montando tutti gli accessori permessi dal regolamento per poter adattare al meglio la vela in base alla forza del vento. Come già accennato nella puntata precedente, la casa costruttrice ha in listino una versione più costosa denominata "racing" che prevede molte delle modifiche che andremo ad analizzare. Questa versione è in commercio da poco tempo e quindi non ancora molto diffusa tra i regatanti. Si differenzia sostanzialmente per essere corredata dalla vela bianca, dal timone in vetroresina, dallo snodo del boma regolabile, da due clamcleat e dai garrocci in tessile. Tranquillizzo chi abbia da poco acquistato la barca standard: si tratta della stessa barca (il sunfish è un monotipo) ed è da dimostrare che la vela bianca, cosiddetta "racing", sia effettivamente più performante in tutte le condizioni rispetto a quella colorata. Comunque tutti gli accessori della racing si possono montare sulla standard.

Partiamo proprio dalla modifica più costosa.

Sostituzione della randa.

Credo che quello che sto per scrivere mi attirerà parecchie critiche. Spero siano oggetto di discussione sul forum.

Sono stato uno dei primi ad utilizzare la randa bianca ma non sono sicuro di averne tratto dei vantaggi consistenti. Forse per il taglio più grasso della vela (ferzi diversi) risulta più veloce con vento leggero ma bisognerebbe fare comunque dei confronti strumentali che, come tutti sappiamo, non sono facili da effettuare. A conferma di quello che asserisco molte volte il regatante con la vela colorata vince o si piazza bene. E' vero che mi riferisco ai migliori della categoria ma, visto il proliferare di vele racing rispetto a quelle colorate, questo è un dato statistico da non sottovalutare. Poi ci sono i professionisti, quelli che non lasciano niente al caso, quelli che in pratica hanno due rig già montati sui relativi boma e picco e usano la racing con vento leggero e la colorata con vento forte. Però così è come voler correre con la Fiat 500 spendendo il budget del challenge Ferrari.

Io personalmente imporrei a tutti di ritornare alla randa colorata perchè:

- è un simbolo di distinzione rispetto a tutte le altre classi veliche;
- è un simbolo di distinzione tra i timonieri;
- i campi di regata sono più belli;
- la vela standard costa quasi la metà (circa 300 euro contro 500).
- se di monotipo si tratta che monotipo sia.
- mia figlia dalla spiaggia non mi riconosce più.



randa colorata



randa racing

Sostituzione dei garrocci.

Come abbiamo visto quelli in dotazione sono in plastica; sono pratici ed affidabili. Tuttavia hanno il difetto di non essere molto scorrevoli sul boma e sul picco. Questa caratteristica non li rende idonei a supportare le modifiche che andremo ad effettuare, volte alla regolazione della base randa e del cunningham.

I garrocci in tessile invece garantiscono la massima scorrevolezza sul boma agevolando l'uso del tesa base. Inoltre rendono più "libera" e "leggera" (passatemi i termini) la randa permettendogli di stendersi in modo naturale. Il regolamento non permette l'uso del bozzello per la demoltiplica del tesa base e quindi molti, per diminuire lo sforzo della manovra, usano delle cimette senza calza ritenute più scivolose. Io rendo il boma più scorrevole applicando periodicamente la cera al teflon, la stessa utilizzata per la carena.

Normalmente si usano spezzoni in spectra lunghi 25-30 cm del diametro di 2-2,5 mm. Anche una normale cimetta può andar bene l'importante è che sia *morbida*, scorrevole ed abbia un'ottima tenuta al nodo.

Una volta tagliati a misura gli spezzoni necessari (circa una a trentina), unire il boma all'occhiello della randa facendo un semplice nodo piano.



dal sito animatedknots.com

Di solito si cerca di serrare i garrocci lasciando sempre lo stesso spazio tra boma e base randa. Io ho cercato, ma ammetto che è un'operazione maniacale, di serrare le cimette in maniera tale da lasciare meno spazio alle estremità del boma e più "aria" nella parte centrale; per il picco non c'è bisogno. Questo dovrebbe permettere alla vela di prendere una forma leggermente più concava con il tesa base mollato senza compromettere la sua efficacia con il tesa base cazzato. Inoltre, permette ai garrocci di scavalcare facilmente i clamcleat che normalmente vengono posizionati nella zona centrale del boma. A questo punto basta tagliare il superfluo e saldare le estremità con un accendino. Consiglio di lasciare un paio di centimetri oltre il nodo per facilitare eventuali successivi serraggi. Prima di ogni regata controllare l'integrità dei nodi; uno o due garrocci slegati sul picco non permettono di fare una buona bolina.



garrocci in tessile

Tesa base e cunningham.

Per realizzare queste manovre bisogna procurarsi due clamcleat molto piccoli, possibilmente bassi, circa dieci metri della solita cimetta da 2-2,5, trapano (anche a mano), idonea punta a ferro e cacciavite a croce.



Normalmente gli strozzatori si fissano sulla parte inferiore del boma per facilitarne l'uso su qualsiasi mura, avendo cura di posizionarli in corrispondenza del pozzetto senza peraltro interferire con i garrocci. Nella foto che segue si potrà notare che l'apparente interferenza è dovuta al fatto che la vela è in posizione di riposo, cioè con il tesa base tutto mollato e quindi a fine corsa (situazione limite di poppa), cazzando la base tutti i garrocci potranno scorrere verso poppa senza alcun impedimento. Come ulteriore riferimento, nella foto si può notare la quasi perfetta simmetria rispetto al bozzello della scotta randa. In questa posizione sarà meno difficoltoso raggiungere gli strozzatori anche con il boma fuori bordo essendo, quest'ultimi, più vicini al fulcro (albero).



maniglie sferiche

Alcuni preferiscono posizionare queste manovre sul lato destro del boma.

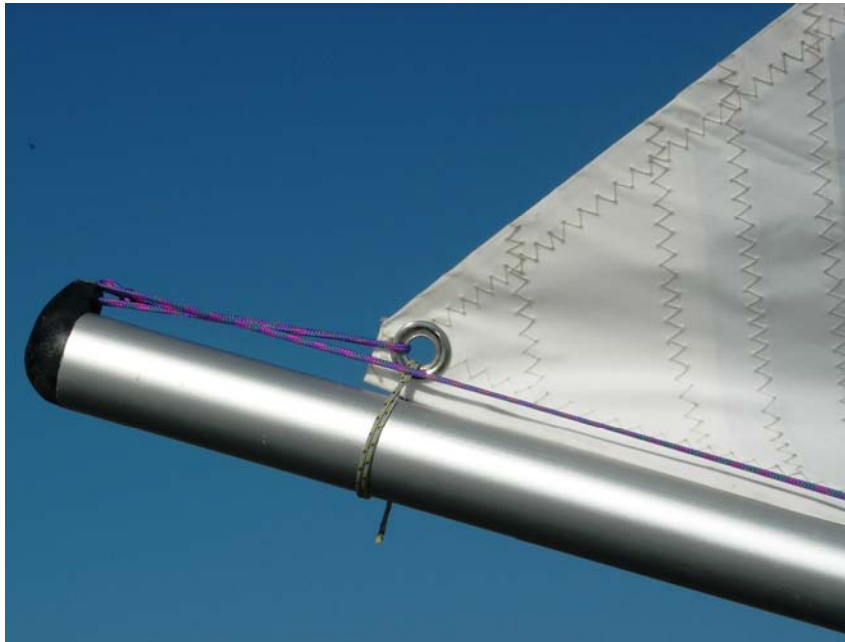


Una volta individuata la migliore posizione e avvitati i clamcleat si proseguirà con i collegamenti utilizzando la citata cimetta.

Per il tesa base il percorso da eseguire è:

tappo del boma (gassa) - bugna - tappo del boma – clamcleat.

Una volta raggiunto lo strozzatore tagliare la cima a misura considerando l'escursione di esercizio e, se non si vogliono utilizzare le sfere in plastica, quanto necessario per la realizzazione della maniglia. Il regolamento non ammette l'uso di bozzelli.

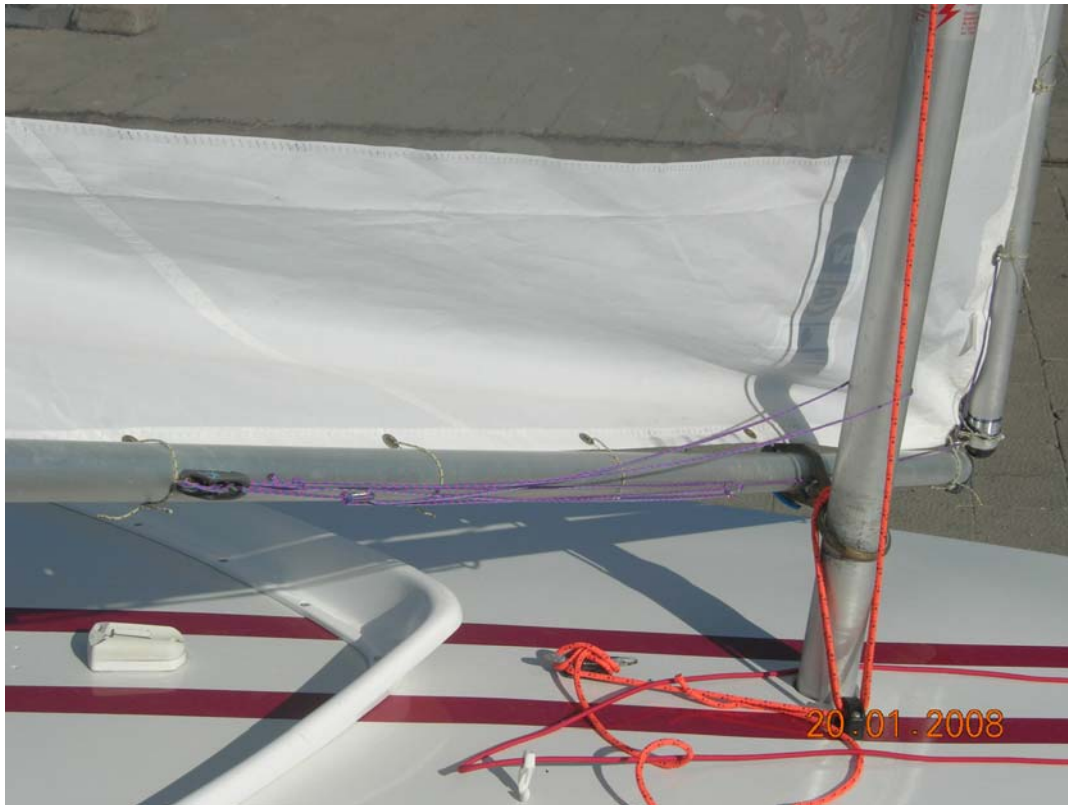


Per il cunningham il percorso da eseguire è:

occhiello di giunzione boma-picco (gassa) - primo anello randa - occhiello di giunzione – strozzatore. Anche qui, prima di tagliare la cima, fate le stesse considerazioni del tesa base.



Queste appena descritte sono le soluzioni più semplici per realizzare il tesa base e il cunningham ma si sa, la fantasia e l'ingegno umano non conoscono confini e quindi sui campi di regata potrete trovare soluzioni più sofisticate e, spero, più efficaci, come quella di seguito rappresentata.



Drizza.

In una barca così semplice e con un regolamento molto restrittivo come quello del Sunfish, dove non è permesso montare neanche una bussola digitale, bisogna fare di necessità virtù e ingegnarsi al massimo.

Questa semplice manovra, indispensabile ma fine a se stessa nelle altre imbarcazioni, nel Sunfish riveste particolare importanza per la centratura del rig. Infatti, oltre ovviamente a rizzare la randa, si utilizza per realizzare una sorta di vang o meglio un caricabasso per regolare il grasso della vela. Inoltre, variando il punto di collegamento con il picco, permette di spostare il centro velico più in basso o più in alto. Sono regolazioni comunque da eseguire a terra prima della partenza o in acqua tra una manche e l'altra dovendo però, in questo caso, abbattere la randa in pozzetto.



Figura 1



Figura 2

Indicativamente la centratura media si ottiene collegando la drizza sul picco sotto il sesto garroccio (**fig.1**) partendo dalla penna della randa. Il boma avrà una distanza dalla coperta di circa 7 cm. (**fig.2**). In caso di vento forte si farà scorrere il collegamento verso il sesto garroccio, abbassando automaticamente il boma verso la coperta di qualche altro centimetro. Viceversa, con vento leggero, si farà scorrere il collegamento verso il settimo garroccio, il boma si allontanerà dalla coperta alzando il centro velico permettendo alla randa di lavorare in zone d'aria più pulite.

Come precedentemente accennato, la drizza può assumere anche la funzione di caricabasso. Ovviamente si tratta di una manovra fissa e non regolabile in navigazione, anche se alcuni regatanti stanno cercando una soluzione al problema.

Di seguito illustro il metodo attualmente più usato per la realizzazione del caricabasso utilizzando il capo libero della drizza.



Una volta fissata la drizza sulla bitta dell'albero



farla passare attraverso l'occhiello della coperta, risalire fino allo snodo del boma quindi ripassare per l'occhiello e andare fino alla bitta della coperta. A questo punto, prima di fissare la drizza alla bitta, eserciteremo una pressione sul boma per regolare il caricabasso. Con poco vento poca pressione (solo "appuntato") con molto vento molta pressione.

Per curiosità una volta ho provato a non utilizzare tale sistema lasciando libero lo snodo del boma...alla prima abbattuta il boma è salito verso il picco facendo una bella "caramella".

Io invece adotto un sistema insegnatomi dai messinesi. Dall'occhiello vado alla base dell'albero dove eseguo tre nodi parlati; vado allo snodo del boma e riscendo all'occhiello per poi andare alla bitta.



Penso che spostando il *vincolo* verso l'asse dell'albero la tensione della drizza sullo snodo del boma rimanga costante su tutte e due le mura.

Snodo del boma (gooseneck).

Si tratta di sostituire il bullone che serra lo snodo per bloccare il boma con uno *sgancio rapido* come quello di colore azzurro della sottostante foto.



Permette, senza l'ausilio di chiavi, di far scorrere il boma verso prua o verso poppa rispetto alla perpendicolare dell'albero. Con questo dispositivo, facilmente raggiungibile dal pozzetto, si può regolare il boma anche in acqua tra una regata e l'altra. E' un accessorio originale Vanguard ma, vista per ora la non sempre facile reperibilità dei ricambi, si può adattare allo scopo anche il classico sgancio rapido delle ruote da MTB acquistabile presso qualsiasi negozio di biciclette.



L'utilizzo di questa regolazione sarà uno degli argomenti trattati nella prossima puntata. Per sommi capi posso anticipare che abitualmente si fa scorrere il boma verso prua con vento forte e verso poppa con vento leggero.

Arrivati a questo punto abbiamo migliorato notevolmente la barca, soprattutto in funzione di un utilizzo agonistico. Per completare l'opera si possono montare i seguenti accessori:

Segnavento



Si fissa sul picco. Economico, facile da montare e smontare, utile soprattutto nell'andatura di poppa

Bussola



Analogica, come da regolamento, da montare tra il frangi onda e la scassa della deriva
Nella foto si può notare anche il cronometro montato a dritta per essere più visibile durante le partenze.

Strozzascotte



Strozzascotte fisso

Io l'ho posizionato molto a prua perché di bolina mi sposto più possibile in avanti. Rimpiango invece di averlo messo un po' troppo esterno (per addolcire l'angolo della drizza con il bozzello) perché nell'uso il braccio assume una posizione scomoda. Indicativamente è posizionato a una lunghezza di pacchetto di sigarette dal bordo e a una larghezza di pacchetto di sigarette dallo spigolo del frangi onda (d'altronde è l'unico *metro* che porto sempre con me e poi i non fumatori non hanno bisogno dello strozzascotte).

Per chi non volesse bucare la barca questo è il metodo pensato e realizzato da Stefano Ferro e Fabrizio Menghetti.



Strozzascotte mobile

Lavora a contrasto e permette, oltretutto, di regolare su i due assi la posizione dello strozzascotte.

Torretta



Non è molto usata dai regatanti

Idee Geniali

Sportello Gavone



Chiusura del gavone - acciaio flessibile e rete



Incernierato con una semplice cimetta

Pensato e realizzato da Stefano Ferro. L'acciaio rivestito in gomma è flessibile. Quando è chiuso aderisce perfettamente ai bordi del pozzetto. Evita di trovarsi con la bottiglia dell'acqua tra i piedi.

Rivestimento snodo



Evita che lo snodo rovini l'albero – Barca di Ubaldo Vecchi

Tasca nel pozzetto



Barca di Ivo Molli - Realizzato da Turbolenza

A questo punto abbiamo veramente finito di coccolarci la barca. Non rimane che il varo e fare una bella veleggiata. E' proprio quello che faremo nella puntata successiva.