

# *MANUALE DEL*

# *SUNFISH*

OVVERO

*TRUCCHI E ASTUZIE PER MIGLIORARE LA BARCA*



**Rara immagine del n. 78 in testa - si ringrazia il fotografo**

## 3^ PUNTATA

### IN ACQUA

Nelle puntate precedenti abbiamo avuto modo di conoscere a fondo tutti gli elementi che compongono la barca, gli accessori da montare e soprattutto abbiamo aggiunto alcune manovre, ritenute indispensabili dai regatanti, per migliorare il rendimento della vela. In questa puntata, finalmente, si parlerà di come utilizzare al meglio l'imbarcazione in navigazione.

Chi mi conosce sa perfettamente che per quanto riguarda gli argomenti trattati in questa puntata non posso vestire i panni del "Professore", i miei risultati in regata d'altronde sono accessibili a tutti sul sito [www.classesunfish.it](http://www.classesunfish.it). Conscio dei limiti personali, anche se più pratici che teorici, per farvi stare tranquilli mi sono avvalso della consulenza di due bravi e disponibili timonieri: Luigi De Luca da Messina e Fabrizio Menghetti da Grosseto....io ho solo tradotto in romano le indicazioni ricevute.

Prima del varo conviene "adattare" la barca alle condizioni meteo del momento agendo su alcune manovre che, per come sono montate nel Sunfish ovvero per quel che permette il regolamento internazionale, è più facile eseguire a terra.

Si potrà obiettare che gli esperti possono eseguire qualsiasi regolazione anche in acqua, prima della partenza o tra una regata e l'altra. Questo però implica ammainare la randa ed agire velocemente e in poco spazio, manovra poco consigliabile ad un neofita a cui è dedicato questo manuale.

Dunque, per sommi capi, il concetto è quello di rendere più veloce la barca con vento debole/medio e meno "pesante" (faticosa) e con timone più neutro (meno attriti) con vento forte. Per ottenere questi risultati si interviene, comodamente a terra, su queste manovre:

*Snodo del boma (gooseneck).*

Facendo scorrere il boma verso poppa, in pratica diminuendo il triangolino di vela a proravia dell'albero, si otterrà una barca più orziera e quindi più adatta a venti deboli e medi. Contestualmente si potrà notare un innalzamento della parte terminale del boma che renderà la vela più grassa.

Diversamente, facendo scorrere il boma verso prua si andrà ad aumentare la superficie velica a proravia dell'albero rendendo più puggiera la barca, meno pesante il timone di bolina e quindi più adatta al vento forte. La parte posteriore del boma si abbasserà sensibilmente verso la coperta di poppa "tirando" la vela rendendola più magra.

Se avete dotato il vostro snodo di uno sgancio rapido questa è una regolazione che potrete eseguire (quasi) comodamente anche in acqua. Molte volte si effettua la prima regata con vento forte e magari nella seconda il vento diminuisce sensibilmente o viceversa.

#### *Caricabasso.*

Anche per questa manovra conviene andarsi a rileggere la puntata precedente. Viene eseguito con la drizza della randa e conviene non toccarla in navigazione perché si rischia di far crollare tutto il rig. In ogni modo più c'è vento più bisogna cazzarlo per spingere in basso lo snodo del boma, con poco vento basta appuntarlo. Soprattutto con vento forte questa manovra è complementare con la regolazione del gooseneck per facilitare lo smagrimento della randa e rendere il boma più parallelo possibile al piano di coperta.

#### *Penna della randa.*

Si tocca raramente. Viene fissata tramite la cimetta in dotazione. Normalmente è regolata a circa 10 cm. dalla estremità del picco per far “sentire” anche la regolazione del cunningham. Interessante l'esperimento fatto da Fabrizio Menghetti nel corso di una regata con circa 25 nodi di vento. Ha abbassato la penna a circa 20 cm. e ha cazzato l'inferitura della randa con il cunningham. Il risultato è stato ottimo, la barca era stabile senza eccessivi sforzi di bolina e comunque discretamente veloce in poppa.

#### *Altezza del boma.*

Oltre a regolare il boma lungo l'asse longitudinale dell'imbarcazione si può regolare anche l'altezza del boma dal piano di coperta.

Si deve agire sul collegamento picco-drizza. Come abbiamo visto nella puntata precedente normalmente il collegamento viene effettuato tra il sesto ed il settimo garroccio del picco (partendo dalla penna della randa). Facendo scorrere il nodo verso il settimo, cioè verso il basso, si avrà il contestuale innalzamento del boma e quindi del centro velico.

Al contrario, cioè facendolo scorrere verso il sesto, il boma si avvicinerà verso la coperta. E' intuitivo che con la prima operazione si andrà a cercare vento pulito in alto mentre con la seconda ci si preoccuperà essenzialmente di abbassare il centro velico per riuscire più facilmente a tenere la barca piatta.

A dire il vero molti timonieri, fra cui alcuni molto bravi, posizionano il boma a circa quattro dita dalla coperta e lasciano la barca regolata in questo modo con qualsiasi condizione meteo. Visto i risultati che ottengono mi fanno venir voglia di cancellare questo paragrafo.

Per riepilogare quanto scritto finora si riporta la seguente scheda delle regolazioni da eseguire a terra:

REGOLAZIONI A TERRA	VENTO			NOTE
	LEGGERO	MEDIO	FORTE	
SNODO BOMA	38/40	43/48	48/56	1
CARICABASSO	appuntato	leggermente teso	teso	
PENNA RANDA	13	10	13	
ALTEZZA BOMA	20	13	7	2

**Nota 1-** Più è pesante il timoniere meno deve spostare il boma in avanti; comunque il timone deve risultare morbido. Misura asse gooseneck – congiunzione tappo/alluminio boma

**Nota 2-** Misurati dalla parte inferiore del tappo boma alla coperta

**RIFERIMENTI:** tutte le misure sono espresse in centimetri – il punto di partenza di tutte le misure è sempre la congiunzione tappo in gomma - alluminio

Concluse le regolazioni a terra si può scendere in acqua con la consapevolezza che la barca è abbastanza preparata per affrontare le condizioni meteo del momento. Il resto si potrà fare direttamente dal pozzetto regolando il tesa base ed il cunningham ma soprattutto posizionando il peso del corpo nella giusta maniera.

Se si esclude il piccolo traverso per l'approccio al traguardo, che per lo più diventa sempre una mezza bolina per non farsi coprire sopra vento dall'avversario che segue (qui ho dimenticato di chiedere la consulenza a Stefano Ferro), le andature necessarie per effettuare una regata di classe Sunfish sono la bolina e la poppa; in questa classe, infatti, le regate si svolgono su un percorso a bastone.

## **BOLINA**

E' la prima andatura da fare subito dopo il via.

In questa puntata il nostro interesse sarà focalizzato esclusivamente all'ottenimento della massima velocità e del miglior angolo possibile, tralasciando l'aspetto relativo alla tattica perché soggettiva e condizionata da numerosi elementi (avversari, imprevedibilità del vento, ecc.).

Comunque, anche se marginalmente e sempre con l'ausilio dei validi e plurivittoriosi consulenti, nella quarta ed ultima puntata si cercherà di fornire elementari nozioni di tattica e anche alcune semplici informazioni sull'uso della bussola in regata.

Per quanto riguarda le regolazioni, che, come anticipato, riguardano il tesa base ed il cunningham, preferisco allegare il seguente schema perché più efficace di mille parole:

REGOLAZIONI IN ACQUA	VENTO			NOTE
	LEGGERO	MEDIO	FORTE	
<b><i>BOLINA</i></b>				
TESA BASE	13	10	8	
CUNNINGHAM	LIBERO	APPUNTATO	CAZZATO	
PESO TIMONIERE	vicino al bozzello	CENTRALE	AVANTI	

**RIFERIMENTI:** tutte le misure sono espresse in centimetri – il punto di partenza di tutte le misure è sempre la congiunzione tappo in gomma - alluminio

Due parole invece le voglio spendere per dare alcuni consigli circa la distribuzione dei pesi. Quasi sempre, infatti, il peso della barca è inferiore a quello dell'equipaggio. E' logico, quindi, che il comportamento della carena sia molto condizionata dalla posizione del timoniere a bordo.

In linea di massima posso asserire che di bolina, con qualsiasi tipo di vento, se vi sedete più a prua possibile difficilmente sbagliate. La carena del Sunfish è molto piatta, solo nella zona a prua presenta una chiglia un po' più accentuata. Se si fa lavorare questa zona la barca subisce meno scarroccio, ha più direzionalità ed è più morbida sull'onda. Con vento leggero si diminuisce la superficie bagnata e si solleva la poppa eliminando dannose turbolenze.

**La foto n. 1** illustra chiaramente il perfetto assetto della barca di bolina con vento medio.

**Barca piatta**, che significa meno scarroccio e più superficie velica esposta oltre che timone neutro e quindi senza attriti e turbolenze.

**Randa leggermente grassa** per avere più potenza (notare le grinze verticali della randa).

**Peso avanti** (la gamba dx è a contatto della coperta).

Perfetta anche l'impugnatura dello stick del timone preso all'estremità e da sotto.

Con questa impugnatura il timoniere ottiene il duplice scopo di poter "uscire" senza condizionare la rotta e può utilizzare anche le dita della mano sx per tenere la scotta mentre con la dx cazza la randa.



[www.sunfishclass.org](http://www.sunfishclass.org)

Figura 1

Diversamente, ma non me ne voglia il caro amico inquadrato che credo fosse alla prime regate, la **foto n. 2** illustra alcuni errori da evitare. **Il peso** è tutto spostato in avanti e va bene ma non contrasta la raffica (**che bisogna sempre anticipare**). **La randa** è troppo cazzata (notare il boma a centro barca); **lo stick** è tenuto come in un cabinato da crociera e quella mano non sarà di aiuto all'altra. Ne consegue che la barca è sbandata e non rende (notare la pala del timone e relative turbolenze).



Figura 2

L'abbigliamento in compenso è impeccabile, dal cappellino all'orologio da polso (tutto firmato).

Per concludere il discorso bolina:

barca sempre piatta, peso avanti, scotta sempre in mano perché bisogna regolare la randa in continuazione. Giusta impugnatura dello stick (preso da sotto) proprio perché bisogna aiutare l'altra mano per le continue regolazioni della scotta.

Il Sunfish stringe bene fino a circa 40° ma è una barca che preferisce la velocità, molte volte conviene rinunciare a qualche grado e mollare alcuni centimetri di scotta.

Con il vento molto debole sbandare la barca sottovento.



Quando il mare o il lago è uno specchio la barca riesce ancora a camminare....basta cazzare a morte il tesa base (Zanchi docet); si ho scritto bene....**cazzare**.

Essere morbidi sull'onda, magari poggiando un pochino prima di salire sulla cresta.

Anticipare sempre la raffica uscendo con il corpo, se possibile in queste occasioni orzare di qualche grado per guadagnare metri alla boa. Cercare di navigare sempre liberi ed agli incroci, se siete con mura a dritta, chiedete acqua urlando perché, vista l'età media dei regatanti, sono tutti sordi (o ci fanno). Fra l'altro ho notato che alcuni, ovviamente i meno esperti, nel caos degli incroci, vanno in confusione e non sempre si rendono conto su che mura stiano navigando. Ho visto gente che con mura a dritta lasciava la precedenza all'avversario perché quest'ultimo strillava più forte e

viceversa, timonieri con mura a sinistra convinti di aver diritto di rotta. Una regoletta semplice da ricordare, valida anche di poppa, è questa: **se tieni la scotta della randa con la mano destra navighi con mura a dritta; se tieni la scotta della randa con la mano sinistra navighi con mura a sinistra.** Quello che sapevo ve l'ho detto, spero di non aver dimenticato nulla altrimenti ricordatemelo sul forum.

## POPPIA

Questa era l'andatura che preferivo perché il vento apparente annulla quello reale e potevo accendere la sigaretta tranquillamente. Ho usato "preferivo" e "potevo" perché poi sono arrivati i toscani e ho dovuto faticare anche di poppa. Nel Sunfish, comunque, per chi vuole essere competitivo, questa andatura non è mai stata tanto rilassante. Il motivo non è da ricercare nella stabilità della barca perché la sicurezza che trasmette è impressionante, bensì per la posizione innaturale e stancante che bisogna assumere per sfruttare al meglio la carena e il rig.

Nella foto che segue sono immortalati tre noti rappresentanti del Sunfish italiano: Luigi De Luca (Camp. Italiano 2006), Renato Ghezzi (Camp. Italiano 2008) e Ubaldo Vecchi (sempre ai vertici delle classifiche).





Come potrete notare tutti sbandano la barca sopravento. Fanno scorrere la barca sullo spigolo che divide l'opera viva dall'opera morta ma soprattutto cercano di alzare il più possibile la maggior quantità di superficie velica.

Il sedere deve sentire l'acqua e si cerca di non cadere tenendosi alla maniglia della deriva che deve essere tutta alzata. Un lungo bordo di poppa fatto in questa maniera è abbastanza stancante ma la barca in questa posizione risulta molto più veloce rispetto a chi non adotta tale tecnica e rende possibili rimonte impensabili.

In una regata affollata si potrà assistere allo spettacolo della seguente foto.



notare la distanza tra il n. 78 (sfocato per la lontananza) e il n. 96082 (mezzo sigaro)

La barca in primo piano sintetizza l'assetto ottimale che deve assumere il Sunfish di poppa, la vela disegna una V sull'acqua.

Con vento debole, medio e anche qualcosa in più di medio la posizione da assumere è quella delle foto precedenti, con il timoniere più avanti possibile. In molti casi, quando si regata con le bave, addirittura ci si siede o ci si sdraia sulla coperta a prua del pozzetto.

In presenza di onda, anche minima, la rotta da seguire non sarà mai rettilinea ma verrà disegnato sul campo di regata un continuo zig-zag per sfruttare la spinta dell'onda. Normalmente quando l'onda raggiunge lo specchio di poppa si orza e si cazza leggermente per accelerare; quando l'onda è a mezza barca si puggia e si lasca per sfruttare la planata. Se l'onda lo permette in questa fase conviene buttare giù la prua spostando il peso ancora più avanti.

Nel caso di vento forte e onda formata conviene invece restare seduti più a poppa possibile per evitare di ingavonare la prua. In casi estremi sedersi sulla coperta a poppa del pozzetto cercando comunque di non ostacolare la manovrabilità della barra del timone e di stabilizzare la barca sotto raffica.

Inutile dire che fare un bordo di poppa con vento sostenuto e onda formata con questa barca è una vera e propria goduria. Nell'ultimo Campionato Italiano a Manfredonia abbiamo avuto situazioni simili e le planate duravano svariati secondi.

La foto che segue può far immaginare solo il 50% di quello che dico.



**Fabio Schifilliti in planata**

La poppa è l'unica andatura che mi fa rimpiangere di essere contrario (per partito preso) all'acquisto di un segnamento, quelli per intenderci che vanno applicati a prua sul picco.

La decisione di non utilizzare i fili di lana sulla randa e qualsiasi tipo di segnamento è scaturita, molto probabilmente, dalla presunzione che la barca si deve sentire con il sedere ed il vento con le orecchie.

Per capire quali siano le mura più vantaggiose per affrontare il bordo di poppa senza il conforto del segnamento io mi regolo in questa maniera: partendo dal presupposto che il superamento della boa di bolina deve avvenire sempre con mura a dritta, se effettuando tale manovra mi trovo su un "buono" significa che il vento è girato a destra e quindi affronterò il successivo lato di poppa con mura a sinistra; viceversa se il giro di boa avviene su uno "scarso" significa che il vento è girato a sinistra e quindi affronterò il lato di poppa con mura a dritta. All'atto pratico poi non si utilizza né il

segnavento né il metodo appena descritto perché in regata sei così tanto condizionato dalla tattica e dagli avversari che per stare tranquillo imposti il bordo quasi sempre con mura a dritta.

Si riporta di seguito la scheda riepilogativa relativa alle regolazioni per l'andatura di poppa:

REGOLAZIONI IN ACQUA	VENTO			NOTE
	LEGGERO	MEDIO	FORTE	
<b><u>POPPA</u></b>				
TESA BASE	15	13	10	
CUNNINGHAM	LIBERO	LIBERO	APPUNTATO	
PESO TIMONIERE	vicino al bozzello	CENTRALE	DIETRO	

Come anticipato a inizio puntata mi sono avvalso della consulenza di Menghetti per la compilazione delle schede (prendetevela con lui) e del parere di Luigi De Luca di cui riporto integralmente le considerazioni inviatemi via mail:

“Ciao Ludovico,

*provo a riassumerti le mie considerazioni sul file che mi hai inviato (riferendosi alle schede –ndr), basandomi sul quello che faccio io di solito. Probabilmente sono meno "scientifico" di Fabrizio (Menghetti ndr).*

**REGOLAZIONI A TERRA:**

- *snodo del boma: non dovrebbe stare tra le regolazioni a terra. Lo snodo si regola dopo aver provato le andature a mare; ok per le misure anche se la regola è: lo snodo è ok quando il timone è neutro;*
- *caricabasso : anche questo non dovrebbe stare tra le regolazioni a terra; il caricabasso io, se serve, lo regolo anche in regata.*
- *penna randa: io non la muovo mai. La misura che uso e' 10; con più vento tiro il cunningham ma non tocco la penna.*
- *boma coperta: io lo tengo sempre basso (circa un pugno), anche con vento leggero; la barca stringe meglio il vento.*

**REGOLAZIONI IN ACQUA:**

**BOLINA:**

- *tesa base: mi dispiace ma non so darti una misura; il grasso da lasciare dipende molto anche dall'onda; anche con vento hai bisogno di potenza.*
- *cunningham: ok*
- *peso timoniere: io con vento forte vado dietro non avanti.*

**POPPA:**

- *stesse condizioni per il tesa base; ok per il resto.*

Ciao Luigi”