



Con il secondo livello entriamo decisamente nel mondo degli skiff: le superfici veliche si fanno più ampie, i materiali sono più tecnici e fanno la loro comparsa le ali o le terrazze. Stiamo parlando di alcune delle classi più diffuse in europa, i Laser 4000, imbarcazioni monotipo con rigide regole di classe adatte per un approccio agli skiff da parte di velisti con già una buona esperienza sulle derive tradizionali.

Il concetto del Laser 4000 (Corso Jumping Skiff)

Nelle classi one design fino ad oggi si è regatato non considerando che i fattori peso ed altezza costituiscono vantaggi e svantaggi in base alle condizioni di giornata. Da oggi, grazie al sistema Laser **Crew Power Equalisation**, non avrete problemi se sarete i più leggeri in una tempesta oppure i più pesanti in una piatta; un sistema di terrazze regolabili e pesi correttori rimuovono il fattore "fisico" dalla formula vincente, un sistema ormai testato sui circuiti di regata.

Il Laser 4000 non richiede ulteriori spese per migliorare le sue prestazioni e le regole di classe lo impediscono, tutti i Laser 4000 sono identici. Design dell'ultima generazione, hi tech rig e gennaker fanno sì che il Laser 4000 si inserisca nella categoria **Skiff**. Proprio questo design così sofisticato fa sì che la barca si possa portare a velocità elevate in pieno controllo. Il timone è leggerissimo e perfettamente bilanciato.

Un'unica drizza controlla bompresso e gennaker che rientra nella sua sacca senza che il prodiere debba riporlo sia in issata che in ammainata. Il pozzetto autosvuotante e lo gnav liberano spazio vitale per timoniere e prodiere. Scotta cunningham e gnav sono rinviati sulla terrazza in modo da essere comodi anche per il prodiere. I carichi delle scotte sono demoltiplicati per poter essere utilizzati anche da equipaggi leggeri.

Navigare con il Laser 4000

Il Laser 4000 ha uno scafo molto performante, disegnato per planare quindi quando c'è molto vento dobbiamo solamente fargli fare il suo lavoro. In bolina la barca vuole essere portata sempre "allegra" cioè su quella linea tra la bolina stretta e quella larga, una via di mezzo che deve essere compresa con maggiore sensibilità sul timone.

In Bolina sul bordo

Il kicker/ vang dovrebbe essere ben fisso, se il boma si solleva quando lasciate scotta randa il kicker non è abbastanza cazzato. Quando il vento aumenta inoltre cazzatelo un po' di più. Il cunningam perderà tensione, quindi cominciamo a cazarlo man mano che il vento sale per "smagrire" il profilo della randa. P.S. se il vento cala mollatene un po' la tensione.

Virando

La rapidità non è la cosa principale. Prima di iniziare la virata cercate di avere un certa velocità e barca piatta.

Il timoniere lasca la randa per permettere al prodiere di rientrare ed iniziare la virata e la riporta in posizione appena dopo aver preso il vento; uscendo dalla nuova virata lasciate la randa un po' fuori (lasca) per permettere alla barca di ripartire velocemente per poi portarla alla regolazione ottimale. Uscire da una virata non con la randa cazzata farà solo sbandare la barca che scarroccierà mentre cercherete di riportarla piatta o, peggio, vi farà urlare contro il prodiere per aver scuffiato ancora ☺!

Il prodiere, appena il timoniere inizia la virata, si alza in piedi. Le prime volte può sembrare un po' strano ma il Laser 4000 ha molto più spazio sotto il boma rispetto alle altre derive. Appena siete fuori sulle altre mura uscite agganciandovi al trapezio oppure uscite tenendo il cavo nella mano e poi agganciatevi.

Poggiare e issare

Prima di raggiungere il giro di boa mollate il kicker e il cunningam. Questo farà aprire la balumina della randa spostando il centro velico avanti e rendendo così la barca poggiera.

Issare in poppa piena è molto più facile e perciò molto più veloce. Guardarsi attorno può aiutarvi nel prevenire inconvenienti che spesso capitano ed evitarvi di finire in acqua. L'issata per il prodiere è più veloce stando in piedi guardando avanti o, quando c'è molta onda, da seduti.

Al Lasco sul bordo

Il bompresso del gennaker può ruotare grazie ad un sistema di paranchi consentendo di "quadrare" e "strallare" la vela, è importante che i cimini per l'orientamento dello stesso siano ben strozzati. Il kicker ed il cunningam devono essere entrambi lasciati puntati. Il modo migliore per il timoniere di vedere se la barca è ben regolata, è quello di strozzare la randa e lasciar andare la barra del timone. Normalmente la regolazione ottimale di poppa dovrebbe consentire al timone di non avere peso da contrastare.

Non cazzare la randa abbastanza è uno dei problemi più comuni e le persone non riescono a realizzare quanto stiano andando veloci o quanto giri in prua il vento apparente. Usate i filetti nella parte alta della balumina della randa per giudicare la regolazione ottimale. Se sono ancora tutti stesi, cazzate un po' di scotta randa.

Strambando

Più veloci navigate meglio è. Ricordate che la velocità del vento apparente quando strambate, è la velocità del vento reale meno la velocità della barca.

Timoniere: dite al prodiere che volete strambate; appena lui rientra dal trapezio cominciate a poggiare con le vele finché non siete in fil di ruota, quindi strambate e fermare la manovra con il timone. L'obiettivo è venir fuori dal punto morto di strambate nel minor tempo possibile.

Prodiere: tenete la vela gonfia quando rientrate in barca. Appena siete in poppa non mollate tutta la scotta e cazzatela appena siete fuori sull'altro bordo. Non dovrebbe essere necessario andar fuori alla maniglia dopo la strambata. E' molto più importante cazzare la vela come prima cosa per la velocità. Nessun prodiere sarà mai abbastanza veloce da compensare un timoniere che stramba male.

Ammainare il Gennaker

Vale sempre il pensare in anticipo. Appena il prodiere rientra dal trapezio si deve tenere ben tesa la scotta della vela in modo che il gennaker resti pieno il più a lungo possibile o dare la scotta al timoniere prima di rientrare. PIU' VELOCITA' = PIU' CONTROLLO = MENO NUOTO.

Range e regolazioni

Le seguenti regolazioni sono date come guida base standard. Riprodurre le stesse sulla vostra imbarcazione non è una garanzia di velocità in tutte le andature. Fattore più importante è tuttavia data dalla risposta d'insieme ai cambiamenti del vento e delle onde. Spesso razionalizzare le tensioni, le vele, le regolazioni e i movimenti a bordo apportano bilanciamento e leggerezza sul timone.

Vento da 0 a 4 nodi

Poca potenza nel vento. Tuttavia mantenere il flusso attraverso le vele è prioritario. Se le vele sono troppo grasse o troppo cazzate si arresterà semplicemente il vento facendo stallare le vele. Partire con le vele in perfetto assetto e aiutarle ad aprire il profilo, aumenta il flusso. Molto dolcemente chiudere la balumina della randa cazzandola. Se il timone spinge e la barca sbanda state utilizzando la forza del vento. Se invece il timone è neutrale e la barca sembra "morta" in acqua, dovete mollare le vele per far loro prendere il vento con l'angolo giusto.

Per raggiungere questa ottimizzazione delle vele e un ragionevole ammontare di tensioni delle attrezzature è necessario favorire la curvatura dell'albero che regolato a dovere ci permetterà di avere un ottimo profilo della randa. Di conseguenza sarà più difficoltoso mettere in tensione il fiocco (ghinda) ma sarà sempre meglio che avere una randa troppo grassa.

Vento da 5 a 8 nodi

C'è già una certa brezza ma si sta ancora navigando con vento leggero. Qualche piccolo sforzo aiuterà a tenere in assetto la barca, cercando di anticipare raffiche e scarsi facendo i necessari movimenti per tenere in assetto la barca. Una certa curvatura dell'albero è necessario per dare profondità alla randa. E' estremamente importante non usare troppo vang finchè non c'è molto vento. Questa è una particolarità della classe 4000 in quanto con poca aria la balumina della randa ha bisogno di essere aperta per evitare di mandarla in stallo e se il vang è troppo cazzato è impossibile. E' anche possibile mollare 1 centimetro di scotta randa per averne sulla balumina 3-4 e far si che prenda il vento.

Per comprendere le effettive condizioni del vento si può adoperare un trucco. Cazziamo la randa fin quando vediamo la barca sbandare troppo. Quindi laschiamo quando il timone diventa duro ed otterremo come risultato l'immediata ripartenza della barca verso la sua velocità ottimale e allora cazziamo per la nostra andatura. Comunque sempre capire quando si va in stallo e si scarroccia per le vele troppo cazzate; ovviamente molliamole in questi casi.

Dettagli

Regolazioni della barca e movimenti: timoniere e prodiere devono essere iperdinamici altrimenti la velocità massima che si vuol raggiungere non sarà ottenuta. Anticipare le raffiche e gli scarsi, avvantaggerà sicuramente la barca nella velocità e reattività. Ricordate che non c'è un equipaggio al mondo in grado di raggiungere il totale anticipo e soprattutto la costanza in questo, i movimenti perfetti sono impossibili ma gli equipaggi che hanno questo sono tra i più veloci in acqua.

Mast rake: 7360 mm.

Lowers: no tension

Mast rake: 7350/7360 mm.

Rig tension: 36/37 on Loos gauge

Lowers: 5 on Loos gauge Pre-bend: 50/60 mm.

Jib tracks: 3 or 4 holes showing at the front depending on conditions.

Vento da 8 a 10 nodi

E' la condizione in cui la velocità di una barca fa la differenza nella flotta. Il timoniere deve schienare frequentemente ed il prodiere deve stare completamente disteso e i piedi a martello. In questo caso il prodiere potrà chiamare "massima estensione" e il timoniere saprà che ogni ulteriore aumento del vento potrà essere contrastato solo con la timonata o mollando la le vele.

Vento da 11 a 18 nodi

Più potenza del normale. Prestare sempre attenzione sulla massima leva da applicare (altezza dell'archetto) a seconda delle condizioni. Navigare piatti con le vele molto chiuse quando l'acqua è piatta renderà lo scafo molto veloce ed ogni minima variazione, anche solo delle onde, influirà sull'assetto; in questo caso sarà sufficiente mollare un po' di randa per mantenere il corretto bilanciamento. Con onda corta e formata e barca lenta è opportuno navigare con vele più potenti e un twist maggiore. Mai depotenziare all'eccesso le vele perché ciò causerà l'arresto della barca specialmente nei buchi di vento soprattutto sulla linea di partenza. Il settaggio sarà identico a quello della condizione +5 naturalmente aumentando un po' le tensioni.

Mast rake: 7320/7330 mm.

Lowars: just off Loos gauge

Rig tension: 34/35 on Loos gauge

Pre-bend: 50/60 mm.

Jib tracks: 3 or 4 holes showing at the front depending on conditions.

Vento oltre i 18 nodi

Attenzione a tenere sempre la randa che lavori e non fileggi. Molto cunningam e molto gnav aiuteranno la balumina della randa a restare chiusa il giusto assicurando il controllo. Ricordate che se state combattendo con la barca probabilmente è settata male. Concentratevi sulla potenza del vento, bilanciate la barca con l'assetto e cercate di sentirlo sul timone.

I più grandi errori sono causati dall'albero troppo curvo (rake) che causa straozate sbilanciando tutto l'assetto della barca. Qualche sforzo potrebbe essere richiesto per mantenere la barca in assetto, ma questo permetterà alla barca di rimanere in perfetta sbandatura mantenendo la velocità massima.

Mast rake: 7290 mm.

Rig tension: 35/36 on Loos gauge

Lowars: just off Loos gauge

Pre-bend: 50/60 mm.

Jib tracks: 4/5 holes showing at the front

Infine cercate di non creare troppi "nodi" al vostro settaggio, il vero segreto per ottenere la velocità massima è attraverso la comprensione delle condizioni del vento e delle onde che sono dinamiche. Quello che noi facciamo è semplicemente adattarci a ciò che viene definito veloce e lento.