

Il quaderno di navigazione di Luc Gellusseau¹

(traduzione di Giacomo Turolla)



Luc
Gellusseau,
campione di
Francia
1983

Forza del vento: inferiore a 7 – 8 nodi di apparente

Genoa e Randa

Principio fondamentale: la regolazione delle vele cambia con il cambiamento delle condizioni del mare². Se l'acqua è piatta, senza onda, le vele sono piatte, con le balumine tese. Al contrario la presenza di onda corta obbliga a dare pancia alle vele aprendo la balumina per dare maggiore potenza.

Deriva: contrariamente ai First Class resta sempre in posizione bassa con qualunque andatura o forza del vento. Tuttavia c'è un'eccezione, si tira su la deriva (4 giri) con aria forte al lasco.

Posizione dell'equipaggio: il timoniere è seduto al vento. Un membro dell'equipaggio sottovento con la scotta del genoa in mano. Gli altri due sono sotto coperta sottovento, il primo sulla cuccetta di prua e il secondo al centro di quella centrale.

Randa: con acqua piatta, l'inferitura è fine, la tensione della scotta è tale che l'estremità del boma stia a metà tra l'asse del timone e il bordo verticale del pozzetto sottovento. La regolazione corretta si evince dal regime degli scarichi mostrati dai segnamento sulla balumina ; devono essere orizzontali.

Con acqua mossa, con onda residua, a pari tensione della scotta, la base della randa è lasca per dare potenza alla vela.

Genoa: punto di scotta nel ¼ a prua del binario, portarlo avanti di un buco con onda.

Volanti: molli

Paterazzo: teso con acqua piatta, molle con onda per far aprire la vela e dare volume al genoa.

Forza del vento : 7 – 8 nodi di apparente

Genoa e randa.

Principio fondamentale: per gestire le raffiche Luc Gellusseau preferisce agire sulla randa piuttosto che sul timone. Sotto raffica si lasca la scotta della randa di qualche centimetro e poi si ricazza. Se non basta, per contenere lo sbandamento si riprende il paterazzo.

Posizione dell'equipaggio: il timoniere sta sopravvento seduto in falchetta, un solo membro dell'equipaggio sta seduto all'interno, al centro, per abbassare il centro di gravità del Fun. Il terzo sta seduto in falchetta sopravvento, il quarto nel pozzetto davanti al timoniere.

Randa: la tensione della scotta non cambia, il cunningham è cazzato per eliminare le pieghe sull'inferitura e per riequilibrare la tensione del tessuto. Il punto di scotta è a circa 5 cm dal segno di stazza sul boma.

Volanti: puntate.

Paterazzo: teso in mancanza di onda e molle con onda per far aprire la vela.

La virata: in queste condizioni di vento bisogna far dondolare il Fun ovvero accelerare il superamento del controvento. In pratica quelli che erano sopravvento prima della virata cambieranno bordo solo quando la manovra sarà terminata. Sarà il membro dell'equipaggio in fondo al pozzetto che lasca la scotta del genoa e quello che prima stava sopravvento che la cizzerà.

¹ Attualmente team manager di China Team per la prossima Coppa America

² o del lago nel nostro caso (n.d.t.)

Andatura lasco

Posizioni: identiche

Randa: “pieghettata” tenendo un po’ laschi il cunningham e l’inferitura

Genoa: il punto di scotta sarà portato avanti di un buco, e la drizza mollata di poco. La scotta del genoa sarà sostituita da quella dello spi armato con il barber, tecnica già sperimentata con il surprise.

Volanti; molli

Paterazzo: lasco per avanzare l’albero.

Andatura : gran lasco

Vele: Randa e spi

Posizioni: uno resta sempre sotto coperta. Il timoniere è sopravvento con la scotta della randa in mano. Gli altri due membri dell’equipaggio, vicino al tambuccio, in fondo al pozzetto, regolano uno la scotta e l’altro il braccio dello spi.

Volanti: molli

Paterazzo: completamente lasco. Anche se poco consigliata in regata a bordo del First Class o del Surprise, la rotta con il vento in poppa piena non è da escludere sul Fun. Grazie alle crocette in asse (quelle degli altri monotipi erano arretrate) la randa del Fun può essere completamente aperta.

Forza del vento: 15 nodi di apparente

Genoa e randa

Posizioni dell’equipaggio: timoniere sopravvento all’altezza della torretta, uno dietro di lui con le gambe fuori. Gli altri due davanti. Con onda, Luc preferisce alzare un po’ la prua e quindi propone di arretrare tutti i pesi mobili. Due anziché uno staranno a poppa del timoniere, sempre con le gambe fuori³.

Randa: la tensione della scotta è media, l’apertua della balumina è controllata con le volanti mentre il volume (pancia) è controllato con il paterazzo, più questo sarà cazzato più diminuisce la pancia. Sul boma, il punto di scotta arriva a un paio di centimetri dal limite di stazza.

Genoa: la balumina tocca le crocette e la scotta è molto cazzata.

Volanti: molto cazzate per avere uno strallo teso e dare inclinazione all’albero. Il volantista dovrà stare in piedi per dare massima tensione alle volanti.

Paterazzo: durante la navigazione il suo ruolo può essere paragonato a quello di una valvola. Non appena il timoniere fa fatica sull’onda e ha troppa tela, bisogna recuperare di paterazzo. Se questa manovra non dovesse bastare si può arretrare il punto di scotta per aprire la balumina.

Al lasco

Posizione dell’equipaggio: identica

Randa: se il Fun diventa difficile da controllare al timone appiattare la superficie della Randa.

Genoa: aprire la balumina del genoa, lasciando di qualche centimetro il barber della scotta spi (che in questo caso controlla il genoa, vedi sopra *n.d.t.*).

Volanti: Non saranno tese come di bolina, ma sempre in tensione visto che la “sopravvivenza” dell’albero dipende da loro.

Al gran lasco

Posizione dell’equipaggio: immutata.

Volanti: molli

Paterazzo: lasco, il barber sottovento della scotta spi è completamente aperto.

³ Si consiglia di effettuare il famoso esercizio con le sedie per migliore.

Strambata: quello che ha la scotta prende anche il braccio e lasca entrambe per far avanzare lo spi a prua. Quello che prima regolava il braccio va a prua dopo aver lascato il carica alto. Le volanti sono completamente lasche, l'albero sta su esclusivamente grazie al paterazzo; chi sta a poppa del timoniere fa passare la randa appena il tangone viene sganciato dall'albero.

Forza del vento: da 15 a 25 nodi di apparente

Fiocchetto e randa

Posizioni dell'equipaggio: due persone a poppa del timoniere, e tutti (tranne il timoniere) con le gambe fuori.

Randa: cunningham cazzato, inferitura tesa.

Fiocchetto: con poca onda, in bolina, il punto di scotta sarà verso il centro della barca, con il carrello. Al contrario con onda, il fiocchetto sarà più aperto e il carrello verso l'esterno.

Al lasco

Deriva: fatta risalire di 4 giri.

Posizione dell'equipaggio: la scotta randa è in mano alla persona che sta a poppa del timoniere (il volantista) che quindi starà seduto all'interno del pozzetto.

Randa: con il cunningham lasco

Fiocchetto: completamente scarrellato

Volanti e paterazzo: leggermente cazzate

Al gran lasco

Randa e spi

Posizioni dell'equipaggio: due persone in pozzetto davanti al timoniere, uno con la scotta, l'altro col braccio in mano. Il quarto sta seduto fuori all'altezza del candeliere e deve esercitare il massimo di raddrizzamento.

Randa: lasca su inferitura e base

Caricabasso: in tensione

Volanti: appena puntate

Paterazzo: cazzato, in tensione

Forza del vento: 30 nodi

Randa con una mano e fiocchetto

Prima di prendere una mano di terzaroli, con vento forte, il paterazzo dovrà essere molto cazzato, anche se una trazione troppo forte può provocare una piega nella randa. Se l'azione sul paterazzo non dovesse bastare, ovvero non è possibile navigare con la randa cazzata correttamente, allora la mano di terzaroli diventa necessaria.

Randa: la balumina è controllata dal vang che sarà molto cazzato

Fiocchetto: completamente scarrellato.

Volanti: molto cazzate

Paterazzo: teso

Di poppa

Tutto l'equipaggio farà il possibile per raccogliersi al centro del pozzetto per abbassare il centro di gravità del Fun.