

- A cosa servono le crocette? Ad aumentare l'efficienza del sartame, lavorano in compressione e servono a limitare la flessione laterale dell'albero, possono essere acquartierate (inclinate verso poppa) o non acquartierate.
Le crocette da una parte aumentano l'angolo di attacco delle sartie e dall'altra distribuiscono uniformemente sull'albero il carico di tensione delle sartie, contrastando anche le flessioni trasversali dell'albero stesso.
- Centro velico e centro di deriva? Il centro velico è il punto di applicazione della risultante di tutte le forze del vento sulle vele, ogni vela ha il suo centro velico.
Il centro di deriva è il punto di applicazione della risultante di tutte le forze sul piano di deriva che si oppongono allo scarroccio.
Per avere una imbarcazione equilibrata il centro velico e il centro di deriva si devono trovare sulla stessa verticale. Ricorda che la randa è orziera e il fiocco è poggiero.
- Cosa dobbiamo fare in caso di imbarcazione troppo orziera o poggiera? Possiamo spostare l'inclinazione dell'albero longitudinalmente agendo sia sullo strallo di prua che di poppa, rigorosamente a barca ferma in porto.
- Perché è importante che un'imbarcazione sia orziera? Perché è più sicura. Esempio: nel caso in cui il timoniere, unico uomo a bordo, dovesse cadere in mare, se l'imbarcazione avrà una tendenza orziera, tenderà a mettersi prua al vento e si fermerà, consentendo all'uomo in mare di risalire a bordo; nel caso in cui abbia una tendenza poggiera di sicuro si allontanerà dall'uomo in mare, senza fermarsi.
- Vento reale, vento di velocità (relativo), e vento apparente? Il vento reale è il vento meteorologico che sentiamo nel caso di imbarcazione ferma, il vento relativo è il vento creato dalla nostra velocità, la sua direzione è sempre opposta al nostro movimento, il vento apparente è la risultante vettoriale tra vento reale e vento relativo (ricorda che di bolina il vento apparente è più forte del vento reale, e nelle andature portanti il vento apparente è minore del vento reale).
- Manovre fisse e correnti? Le manovre fisse sono tutti i cavi d'acciaio che servono a sostenere l'albero, quindi trasversalmente abbiamo le sartie e longitudinalmente abbiamo gli stralli. Le manovre fisse non prevedono regolazioni durante la navigazione. Le manovre correnti sono tutte quelle manovre che richiedono una regolazione durante la navigazione. A titolo d'esempio : scotte,

drizze, borose, amantiglio, paterazzo, trasto, punto di scotta, tesabase, cunningam, caricabasso etc.

- Come si avvolgono le scotte attorno ai verricelli (winch)? Sempre in senso orario, con almeno due/tre colli. Quando si lasca lentamente la scotta dal winch, si accompagnano dolcemente con una mano le volte, mentre l'altra mano tiene in tensione la scotta.
- Perché si usa il paterazzo? Per poter regolare l'inclinazione dell'albero. Tesando il paterazzo l'albero si flette verso poppa e gli effetti che si ottengono sono due: Il principale è quello di eliminare l'effetto "catenaria" (curvatura dello strallo di prua quando è sotto sforzo) sviluppatosi sullo strallo di prua (ovvero lo strallo di prua è lento dunque il profilo del fiocco è PIU' GRASSO), il secondario è che la randa si tende, appiattendosi, così diminuendo la portanza. Viceversa lasciandolo il Paterazzo l'albero si distende e la randa si ingrassa con un aumento della capacità di portanza della vela.
- A cosa serve il punto di scotta del fiocco? Per regolare lo svergolamento della vela di prua. Il carrello sulla rotaia per la regolazione del punto di scotta si posiziona in base al tipo di vela che si mette a riva. Idealmente dovrebbe essere regolato in modo tale che la scotta della vela di prua, a partire dal carrello segua idealmente la bisettrice dell'angolo di scotta per dare la giusta tensione alla base e alla balumina. Il carrello sarà più a poppavia dell'albero nel caso di vele ampie come il genoa, mentre verrà posizionato a pruavia dell'albero quanto si issano vele piccole. Inoltre, variando la regolazione del punto di scotta a parità di vela, si agisce sullo svergolamento della vela stessa: arretrando il carrello a poppavia si tesa la base della vela ma si apre la balumina diminuendo la portanza (caso di vento forte); viceversa spostando il carrello a pruavia si allenta la base della vela, che si ingrassa, e si tende la balugina (in caso di poco vento).
- A che serve il trasto? Per regolare il profilo della randa. Con vento forte e andature strette si può regolare la potenza della Randa agendo sul trasto; spostando il carrello del trasto sottovento si apre la randa che così regolata scarica l'eccesso di vento, riducendo la potenza e diminuendo come risultato lo sbandamento dell'imbarcazione, senza peraltro svergolare la balumina.
- Navigando a vela, se si rompe la drizza randa come posso sostituirla? Con l'amantiglio che serve solo quando la randa non sorregge il boma
- Navigando a vela con una rotta che impone una bolina, si rompe il

vang; è un problema? No Il vang serve nelle andature portanti per impedire che il boma si sollevi. Di bolina il boma non puo' salire per effetto della scotta di randa cazzata.

- Come si issa il fiocco?
- si conduce l'imbarcazione di bolina , e non prua al vento, altrimenti il fiocco non si aprirà agevolmente
- Con rollafiocco: mollare la cima del rollafiocco e contestualmente recuperare la scotta sottovento.
- Senza rollafiocco: Incocciare il grillo della drizza all'angolo di penna, inferire la caduta prodiera nell'apposita inferitura e contestualmente issare il fiocco tramite la drizza, tesando per ultima la scotta sottovento. N.B. il genoa rollabile, puo' essere rollato anche in andatura portante, situazione vantaggiosa con vento forte, perchè è sotto la copertura della randa, ed il vento apparente è poco.
- Come si issa la randa? Chiudere il tambuccio Incocciare il grillo della drizza all'angolo di penna. Timonare a motore per mettere la prua al vento alla velocità minima di governo. Con prua al vento ordinare di lasciare il vang e la scotta di randa. Controllare che sia in forza l'amantiglio. Togliere i ragni. Cazzare la drizza facendosi aiutare dall'uomo all'albero che agevola l'issata, e tesarla fino a tendere la balumina. Lasciare l'amantiglio, cazzare la scotta di randa ed appuntare la ritenuta del boma (vang)
- Come si issano e ammainano le vele? Si deve sempre ricordare che le operazioni vengono svolte in funzione della sicurezza, dunque si issa prima la randa (con la prua al vento) perché in caso contrario il genoa si metterebbe a collo, si dovrà ricordare che la randa è la prima vela da issare e l'ultima da ammainare, tranne che nei rientri in porto con forte vento di poppa, in tal caso si preferisce ammainare la randa ed a motore acceso si rientra cercando un'andatura di gran lasco.