



Utili o inutili?

Diciamo indispensabili

E' detto comune che una carena che necessiti di flaps sia una carena sbagliata, ma in realtà sbagliata è questa leggenda metropolitana, perché in alcune situazioni di navigazione i flaps sono un aiuto decisamente valido e irrinunciabile.

 Testo di **Benedetto Rutigliano** - Foto di **Stefano Navarrini**

Che l'assetto di navigazione di uno scafo sia un fattore estremamente importante non è nozione di dominio esclusivo dei pescasportivi dalla barca, bensì di chiunque abbia una sufficiente esperienza diportistica. Concetto più sottile e meno considerato all'atto dell'acquisto dell'imbarcazione è, invece, la valutazione dell'assetto di "avanzamento" della stessa. Con tale formula ci si riferisce all'intera configurazione dinamica del movimento di uno scafo in rapporto alla sua ripartizione di pesi, propulsione, forme dell'opera viva, a bassa o modesta velocità (dunque

in fase di dislocamento).

Chi pratica la traina sa che è peculiare che la barca consenta di supportare velocità al limite della planata, nel range dai 6,5 ai 10 nodi, con un assetto neutro (o quasi). Questo requisito, infatti, è essenziale affinché la scia ne risulti quanto più possibile piatta, per consentire di posizionare un congruo numero di lenze in pesca e che, soprattutto, queste restino esattamente sulla linea di scia dove vogliamo che restino, senza accavallarsi a quelle adiacenti, per scongiurare tediosi imparruccamenti che provocherebbero tempi morti rubati ai preziosi attimi di una giornata in altura... E vai a vedere che il groviglio capit

proprio nel momento in cui cominciamo a vedere le prime bollate, dopo ore di sole e di sonnolenta attesa!

Correggere l'andatura

Premesso che, nella maggior parte dei casi, la causa principe degli imparruccamenti sia da addebitare ad un assetto di filatura delle lenze errato (quando non completamente improvvisato o inesistente), una volta essersi posti "a parte civile" da questo punto di vista, è necessario che non vi siano fattori esterni e poco controllabili dallo skipper, che una scia sporca, disordinata ed "antialieuti-

► In apertura: ad andature medio-basse sul filo della planata, tipiche delle fasi di ricerca dei grandi banchi di pelagici in altura, soprattutto con carichi importanti in pozzetto l'ausilio dei flaps agevola la visibilità dal ponte di comando, in quanto l'assetto sarà, in tali condizioni, tendenzialmente appoppato. A destra: in condizioni di moto ondoso favorevoli, una carena equilibrata spesso non richiede l'utilizzo dei flaps, a meno di una ripartizione dei pesi a bordo errata (leggasi barca sbandata).



ca" possa guastare.

Taluni fisherman, in verità, così come diverse barche da diporto con una certa vocazione per la pesca sportiva, presentano carenze naturali alle basse e medio-basse andature e, men che meno, nella manovra veloce: le caratteristiche di un buon progetto orientato alla pesca sportiva vengono, infatti, esaltate proprio quando allo skipper è richiesto di assecondare angler e preda allamata durante le concitate fasi di combattimento.

Immaginate di dover trainare a 8 nodi con la barca eccessivamente cabrata (o appoppata), spostamenti dei carichi mobili a bordo (igloo, borse, attrezzature) schiacciati contro lo specchio di poppa, confort opinabile per l'equipaggio e scia alta e confusa. Tutto ciò è risolvibile, se non completamente, almeno in buona parte con una coppia di correttori di assetto, in gergo chiamati flaps o trim

tabs.

Ovviamente l'incidenza sull'assetto aumenta più che proporzionalmente all'aumentare della velocità, ma nel caso di andature basse (in particolare alle velocità che ci interessano in traina con gli artificiali in altura) rendere i flaps negativi dal 70% al 100% della loro corsa abbasserà la prua, agevolando la visibilità allo skipper e, ciò che è più importante per la qualità dell'azione di pesca, appiattirà la scia.

Un po' di manutenzione

Oggi in commercio, oltre ai tradizionali flaps idraulici, sono reperibili anche correttori con attuatori elettromeccanici,

estremamente affidabili, di installazione assai più semplice rispetto ai primi, oltreché meno ingombranti (proprio perché mancano dell'impianto idraulico e della vaschetta dell'olio).

Gli attuatori elettromeccanici hanno il vantaggio di non soffrire della vulnerabilità dei pistoni idraulici alle classiche rigature: questi, infatti, il più delle volte sono intaccati dai segni causati dai depositi e concrezioni che si formano sugli stessi, se permangono in posizione estesa per lunghi periodi. La precauzione, raccomandata dai meccanici di lungo corso, di riportare i pistoni nella posizione "0" prima di lasciare la barca al pontile, è proprio dovuta a questa predisposizione degli impianti idraulici (non a caso tale accortezza è

► Un indicatore di posizione del powertrim del motore, da non confondersi con l'indicatore di inclinazione dei correttori di assetto (che si vedono nella pagina successiva).



■ UTILI O INUTILI? DICIAMO INDISPENSABILI

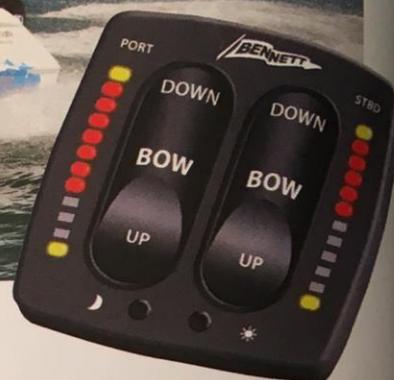


► Il perfetto assetto di questa barca lanciata in piena velocità denota il buon disegno della carena. In queste condizioni, dato anche lo stato del mare, i flaps non hanno alcuna funzione e vengono portati a zero.



consigliata anche sui piedi poppieri, i cui pistoni trim, essendo idraulici, soffrono della medesima problematica). Il problema della rigatura degli steli è spesso risolvibile con la revisione degli stessi e con la sostituzione dei kit di tenuta.

Di contro, i moderni elettroattuatori non consentono revisione. È lo scotto da pagare se vorremo dotare di flaps la nostra bar-



ca in tempi rapidi, in caso di spazio carente a bordo e di difficile accesso alle zone dove l'impianto idraulico delle trim tabs tradizionali necessiterebbe di essere installato. Attualmente esistono, inoltre, dei moduli elettronici che consentono la regolazione automatica dell'assetto ma anche la memorizzazione di diverse posizioni delle tabs, in base alle condizioni di carico a

► Un assetto visibilmente cabrato è indice di cattivo, quanto mancato utilizzo dei flaps. L'antiestetività di una barca così appoppata costituisce solo la punta di un iceberg fatto di problematiche prettamente funzionali (inerenti il drenaggio delle acque reflue di bordo in navigazione, deflusso dei gas di scarico e possibile ingestione di acqua di mare dagli stessi). Nella pagina a destra, in alto: anche in condizioni di dislocamento veloce (si pensi alla traina veloce d'altura) le micro-correzioni di un assetto non perfettamente neutro possono senz'altro giovare alla qualità dell'azione di pesca.





bordo (si pensi ai piccoli center console con specchio di poppa aperto, in cui, molto spesso, il cantiere ricava vani di capienza appena sufficiente allo stivaggio delle batterie).

Un grande aiuto

Prendendo la parentesi sofisticato-poetica alla quale mi faccio volentieri trascinare quando scrivo su tematiche tecniche inerenti il fisherman, occorre, dunque, porre alcuni punti fermi che assieme rendono ragione dell'importanza di questo importante accessorio di ausilio alla manovra ed alla navigazione spesso dato per scontato, quando non addirittura trascurato: i flaps sono un ausilio alla navigazione

"reale", riferita cioè a quei contesti che nulla hanno a che spartire con ciò che si vede nelle prove in mare ufficiali, nelle videobrochures ed in genere in tutte quelle sedi in cui il modello di barca specifico viene mostrato al pubblico in video "impacchettati" per vendere il prodotto. La navigazione di tutti i giorni è "sporcata" da carichi imprevisti, da mare avverso con moto ondoso disordinato, quando non da malaugurate avarie propulsive che costringono ad un'andatura non ottimale. In tutti i casi sopra contemplati, senza flaps sarete condannati a navigazioni cabrate o sbandate e, dunque, ad affrontare il mare in maniera errata, arrecando disagio all'equipaggio e stress meccanico alle strutture dello scafo stes-

so che, senza le opportune correzioni di assetto, affronterà il moto ondoso in maniera problematica.

Una barca senza flaps ha un comportamento dinamico completamente diverso da un esemplare di identico modello e motorizzazione, ma provvista di flaps. Nell'ambiente di chi mastica le gioie ed i dolori della nautica da diporto, vige il famoso detto secondo il quale "ciò che non c'è, non si rompe". È, però, questo il caso di correggere leggermente il tiro e chiosare in risposta "a volte, ciò che non c'è, ti rompe"... in tutti i sensi! Ben vengano, dunque, i flaps, dispositivi essenziali per preservare la qualità della navigazione, dell'esperienza a bordo e l'efficacia dell'azione di pesca.

► *L'assetto cabrato non va confuso con l'effetto ottico generato da scafi con cavallino rovescio molto pronunciato, come nel caso di questo convertible di scuola americana.*

