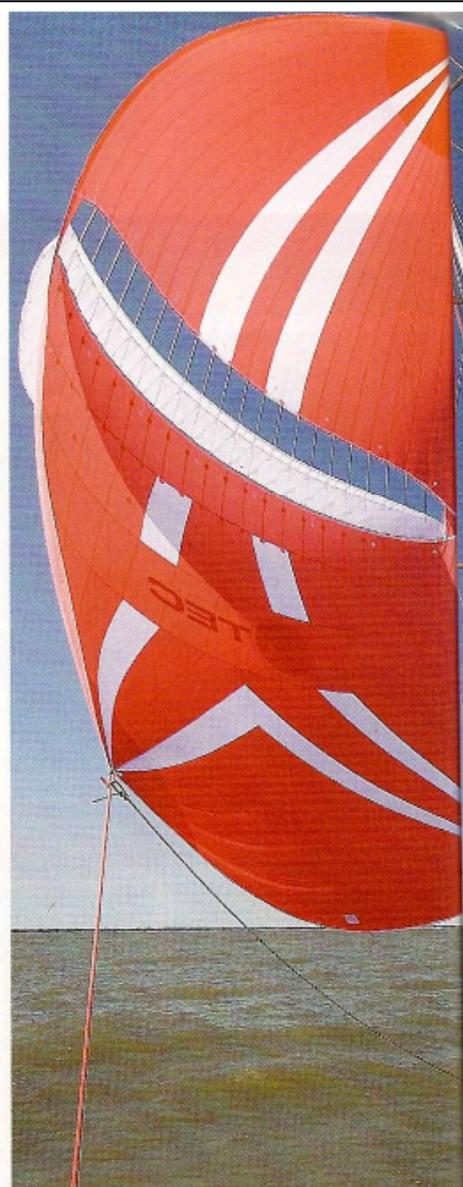


OnTest
 [vele]



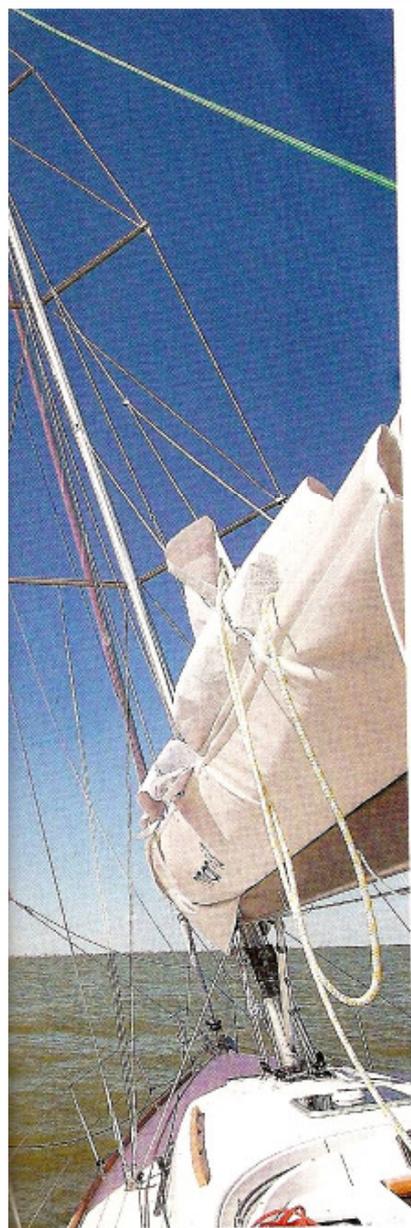
A gonfie vele

Un giorno in mare per testare Parasailor2 e Parasail. Due spinnaker simmetrici con un'apertura e un'ala tipo parapendio. Il primo, ideale con vento tra 10 e 30 nodi e l'altro con un range compreso tra 6 e 20

di Niccolò Volpati

La curiosità non mancava. La prima volta che abbiamo visto Parasailor è stato in uno stand del Mets di Amsterdam due anni fa. Da allora era rimasta la voglia di provarlo. È uno spinnaker, o meglio, assomiglia a uno spi. È simmetrico, ma al centro c'è una grossa apertura e un'ala tipo parapendio. I vantaggi sono la stabilità, la riduzione del rischio di strarza e strapoggia, la facilità di conduzione. Abbiamo provato

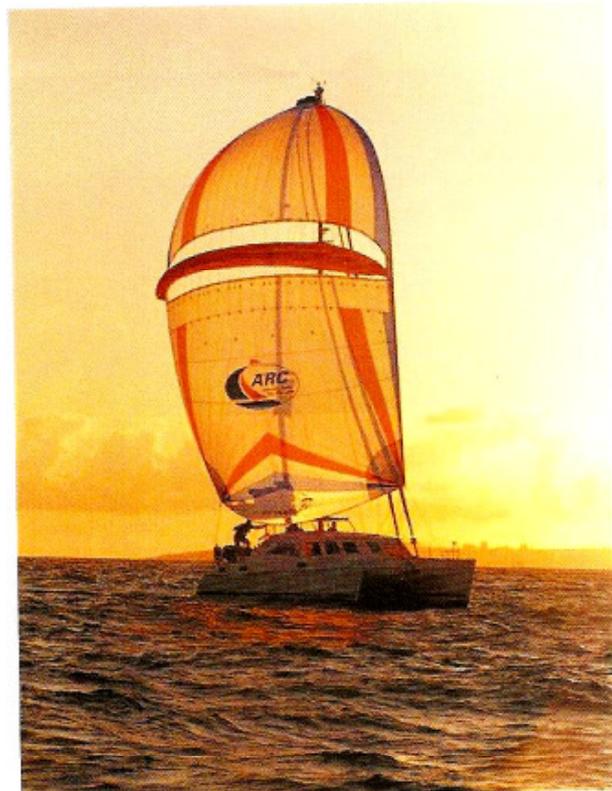
Parasailor2 e il nuovissimo Parasail a bordo di un Rimar 41.3. Il primo è particolarmente indicato per un range di vento apparente compreso tra 10 e 30 nodi, mentre Parasail dà il meglio di sé con regimi di brezza e aria compresa tra 6 e 20 nodi. Dobbiamo ammettere che prima di salire a bordo eravamo decisamente prevenuti. Da velisti un po' "duri e puri", un po' "conservatori", siamo abituati



a uno spi tradizionale, mentre quella roba lì, con un "buco" e un "alettone", ci lasciava un po' perplessi. Queste vele sono state brevettate dall'azienda tedesca Istec e pensavamo di doverle provare seduti in pozzetto con una lattina di birra in mano. La realtà della prova in mare ha smentito tutti i nostri pregiudizi. Ma procediamo con ordine cercando di capire quali sono le caratteristiche di queste due vele.

COME FUNZIONANO?

L'ala tipo parapendio produce sia una forza propulsiva, sia una spinta ascensionale. La risultante di queste due forze fa avanzare l'imbarcazione, sollevando contemporaneamente la prua dall'acqua. L'apertura inoltre, funziona da valvola. In caso di raffica di vento, la pressione sulla vela è minore e l'accelerazione della barca meno brusca. La prua sente meno i colpi e il beccheggio è sensibilmente ridotto rispetto a uno spinnaker tradizionale. Infine, l'ala tipo parapendio è portante e quindi stabilizza la vela e l'imbarcazione. Parasailor e Parasail sono semplici da portare. Promettono



➤ Sopra, uno dei tanti Parasailor in Atlantico durante la ARC 2007.

Per confrontare i prezzi, abbiamo chiesto alcuni preventivi di spinnaker, gennaker e gennaker con avvolgitore incluso, ad alcune velerie. Il senso non è quello di un confronto vero e proprio con Parasail e Parasailor2, ma piuttosto l'intenzione di valutare le alternative che si trova davanti un armatore. Nelle differenze di prezzo incidono molto, sia la quantità di tela, sia il taglio.



SPI, GENNAKER, PARASAILOR E PARASAIL: ECCO I PREZZI

Marca	Modello	Mq di tela	Prezzo vela Iva esclusa	Euro x mq	Prezzo calza Iva esclusa	Indirizzo
Istec	Parasailor2	140+20,5 di ala	5.798	41,4	689	www.fbyachting.it
Istec	Parasail	155+17,2 di ala	4.638	29,9	689	www.fbyachting.it
Elvstrom	Spinnaker	122	2.800	22,9	520	www.negrinautica.com
Elvstrom	Gennaker	115	2.570	22,3	520	www.negrinautica.com
Elvstrom	Gennaker avvolgibile c/ avvolgitore	99	3.435	34,6	-	www.negrinautica.com
Zadro	Spinnaker	134	2.826	21	-	www.zadro.it
Zadro	Gennaker	113	2.245	19,8	450	www.zadro.it
Zadro	Gennaker avvolgibile c/ avvolgitore	102	2.994	29,3	-	www.zadro.it
Doyle	Spinnaker	196	5.100	26	-	www.doyle.it
Doyle	Gennaker	160	4.000	25	450	www.doyle.it
North Sails	Spinnaker	111	3.380	30,4	530	www.northsails.org
North Sails	Gennaker	98	2.960	30,2	530	www.northsails.org

OnTest

[vele]



Parasail e Parasailor vengono forniti con la sacca. Qui sopra, la preparazione prima dell'issata.

di non fare "orecchie" alla minima variazione di vento e con pochi centimetri di onda.

QUALI SONO LE DIFFERENZE?

Il tessuto è di origine aeronautica, prodotto in esclusiva per la Istec e per la casa madre Swing, che

non a caso è specializzata nella realizzazione di parapendii. Il primo ad arrivare, pochi anni fa, fu Parasailor, recentemente è stato presentata Parasail. Questa ha tre principali differenze: costruttiva, nel range di vento di utilizzo e nel prezzo. Costruttiva perché, se la forma è simile, l'apertura è un po' più piccola e l'ala risulta più chiusa verso il basso. L'ala di Parasailor è tridimensionale, fatta a cassoni, cioè canali, collegati fra loro. Quella di Parasail, invece, è a "pelle" unica, in tela giunta in ferzi. Di conseguenza, cambia il range di vento di utilizzo. Parasail ha una resa migliore con poco vento. Cinque o sei nodi di apparente sono sufficienti per farla lavorare bene, mentre Parasailor ha bisogno di una decina di nodi. La spinta ascensionale, fino a 10 nodi, premia Parasail che ha un'ala più leggera. Con l'aumento del vento apparente, invece, migliora la spinta ascensionale dell'ala di Parasailor. Ovviamente, anche il limite massimo di utilizzo

è differente: Parasail arriva a 20 nodi di apparente, Parasailor a 30. Anche il range in gradi non è esattamente identico. Parasail, dalla poppa piena (180°), può stringere fino alla bolina larga (50°), mentre Parasailor si ferma un po' prima e cioè a 60°. Infine, il prezzo. Parasail è meno caro di Parasailor. Sul Rimar 41.3 della prova, con una I di 16,30 e una J di 4,56, Parasailor costa 5.789 euro più iva, mentre Parasail 4.638 euro sempre iva esclusa. Il prezzo, in entrambi i casi, comprende la borsa e un'uscita in mare con F&B Yachting (l'importatore) per testare la vela. Non è compresa la calza che costa altri 689 euro più iva. Parasail ha un prezzo di listino più contenuto, perché la lavorazione dell'ala tridimensionale di Parasailor è molto complessa e richiede ben cinque giorni di lavorazione.

LA PROVA IN MARE

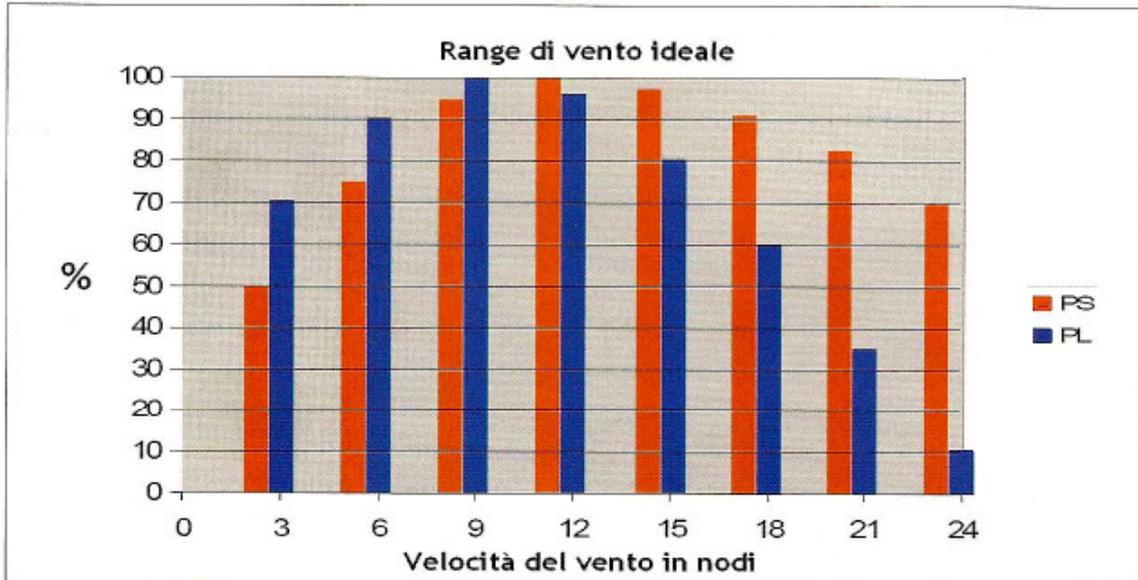
Ezio Grillo di F&B Yachting si è

TUTTI I PASSAGGI PER FAR GONFIARE PARASAIL E PARASAILOR2

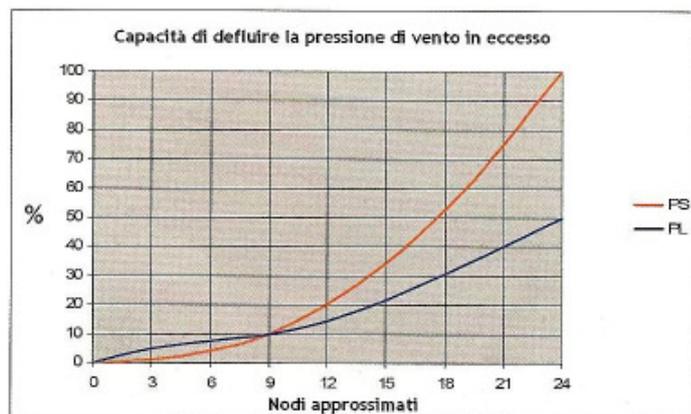
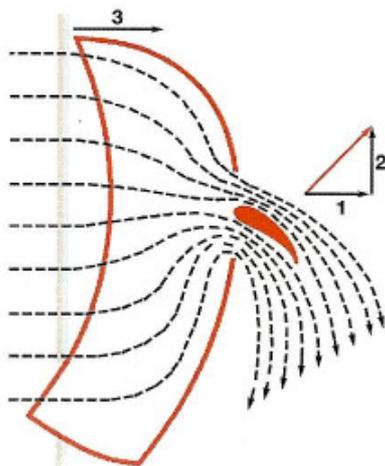
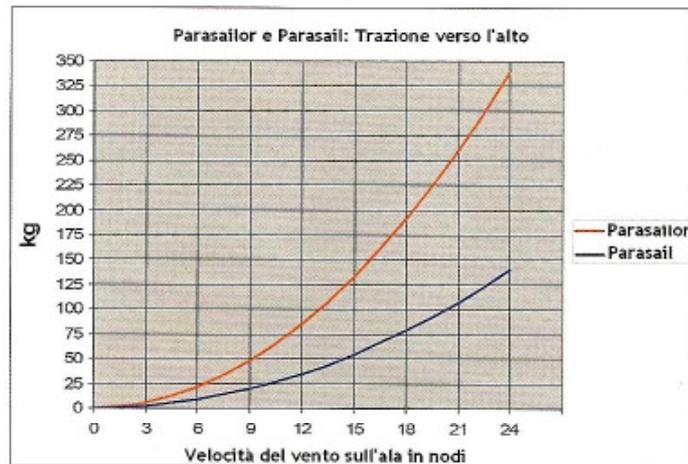


A prua si prepara Parasail (foto 1). La penna è ricoperta da una fascia in neoprene (foto 2). La calza è stata tirata su (foto 3). Cazzando la scotta, si srotola la calza e si gonfia la vela (foto 4 e 5). La penna della calza è in carbonio per ridurre i pesi (foto 6). Per gonfiare Parasailor2 le operazioni sono le stesse (foto 7, 8, 9 e 10).

A gonfie vele



Sopra, il grafico evidenzia la prestazione ideale in rapporto all'intensità del vento apparente. In rosso Parasailor e in blu Parasail. Questi istogrammi mostrano che Parasail raggiunge la resa del 100% con 9 nodi di vento, mentre Parasailor con 12. Ampio anche il range di utilizzo, che garantisce buone prestazioni già con 6 nodi di apparente. A destra, sopra, la curva mostra la trazione verso l'alto delle due vele e cioè l'effetto dell'ala tipo parapendio. La trazione verso l'alto contribuisce alla stabilità e diminuisce rollio e beccheggio. Ovviamente, aumenta all'aumentare dell'intensità del vento. A destra, sotto, il grafico evidenzia la capacità delle due vele di far defluire la pressione del vento in eccesso. Si tratta della capacità potenziale di prevenire la strarza e la strapoggia all'aumentare del vento. Nel disegno qui sotto, il principio di funzionamento di Parasailor e Parasail. La risultante della forza propulsiva (1) e della spinta ascensionale (2) produce una linea obliqua che rappresenta l'avanzamento della barca con contemporaneo sollevamento della prua dall'acqua. La forza orizzontale sulla drizza (3) risulta notevolmente diminuita.



OnTest

[vele]

presentato al porto di Marinara, in Adriatico, con tutta l'attrezzatura e molti pezzi di focaccia, sfornati poche ore prima in Liguria. Non ci venderemo per così poco! I nostri pregiudizi, anche al momento di uscire dal porto erano ancora ben presenti. Fuori dalla diga ci aspettava un bel vento tra 12 e 15 nodi, l'ideale per testare Parasailor2. Senza randa e senza tangone lo issiamo in testa d'albero. Il tangone avrebbe garantito una performance migliore, per contro, l'assenza, rende ancora più semplici le manovre. Entrambe le vele dispongono di una calza particolare realizzata da Istec. Si differenzia da quelle tradizionali perché ha un imbuto in carbonio che alleggerisce sensibilmente il peso in testa d'albero quando la calza è issata.

Inoltre, ha una forma ovale che favorisce lo scorrimento e la cima è completamente esterna per facilitare le operazioni con ogni condizione di mare. Una volta issata la calza, si cazzano le scotte in pozzetto e a questo punto siamo pronti per dispiegare la vela. Si gonfia immediatamente e si stabilizza in pochi secondi. Non ci si accorge del vento rafficato, la vela è sempre gonfia. Da poppa c'è un po' d'onda, che con uno spinnaker tradizionale avrebbe causato un bel beccheggio. Con Parasailor2 questo fenomeno è praticamente assente. Proviamo allora a stringere il vento e riusciamo a tenere la vela tranquillamente fino a 60°. I nostri pregiudizi iniziano a sgretolarsi. Non ci resta che strambare, ma anche in questo



L'intensità del vento durante la prova è stata ideale per testare sia Parasailor2, sia Parasail.

caso Parasailor2 è promosso a pieni voti. La manovra è semplice, e al cambiamento di mura, la vela rimane sempre gonfia. Dall'esterno potremmo sembrare un equipaggio di Coppa America e invece abbiamo fatto una strambata senza nemmeno troppo impegno. Avvicinandoci alla costa, il vento inizia a calare leggermente. È il turno di Parasail. Stessa procedura per issare la calza e per aprire la vela. Anche in questo caso la stabilità è ottima. Non sente nemmeno i buchi di vento che iniziano a presentarsi. Il range di angolo di utilizzo è abbastanza impressionante. Siamo di bolina larga, qualcosa in meno di 50° e Parasail è ancora al suo posto, bello gonfio e senza "orecchie". I nostri pregiudizi sono definitivamente sgretolati. Non ci resta che addentare la focaccia. Con le mani unte d'olio, rimaniamo esterrefatti nel constatare la stabilità di rotta che queste vele garantiscono alla barca. Non solo possono essere utilizzate con il pilota automatico, ma molto spesso, non c'è alcun bisogno di azionarlo. Stacciamo tranquillamente le mani dal timone, non dobbiamo preoccuparci di regolare la scotta, possiamo insomma leccarci le dita, tanto la barca continua ad avere la prua ben fissa sul porto che dobbiamo raggiungere. ■

Parasail in navigazione in Adriatico, issato sul Rimar 41.3 durante la nostra prova.



A gonfie ve

ARC, che vento!

Chi legge Mondo Barca lo sa, ci piace testare le barche e gli accessori che proviamo. Mentre noi navigavamo per un solo giorno in Adriatico con Parasail e Parasailor2, qualcuno attraversava l'Atlantico con queste vele. Quale migliore occasione, quindi, per raccogliere il suo parere? La possibilità si è concretizzata grazie allo Yacht Club Milano e al suo segretario generale Franco Gherra, che ha ospitato Clifford Dammers, comandante di uno degli equipaggi che hanno partecipato alla ARC 2007 e ha navigato per 2000 miglia con Parasailor.

Durante la regata, quali vele avete usato?

A bordo avevamo un genoa avvolgibile sovrapposto, una tormentina, il Parasailor2 da 125 mq e uno spi all round. In banchina abbiamo lasciato uno spi e un fiocco da vento forte. Avevamo bisogno di spazio per acqua e cibo e nessuna intenzione di sacrificare la cambusa per imbarcare troppe vele.

Parasailor lo avete usato con o senza randa?

Solo una volta, in giugno, al largo del Portogallo, abbiamo usato Parasailor con la randa. Era abbastanza difficile da gestire e, su consiglio



➤ Sopra, Clifford Dammers e il suo equipaggio. Sotto, la partenza con un Parasailor in primo piano.

di Thomas Wibberenz, l'abbiamo poi issata sempre senza. Ovviamente eravamo leggermente più lenti e meno performanti, ma la barca era meno nervosa e instabile.

Tra le vele di prua, quali avete usato più spesso?

Abbiamo scelto Parasailor2 perché volevamo ridurre il rollio in navigazione. Ci siamo fidati del consiglio di chi aveva fatto la ARC un paio di anni prima servendosi di questa vela. L'edizione 2007 della ARC è stata molto ventosa. Quasi tutte le notti abbiamo incontrato temporali e spesso anche durante il giorno. Per i primi tre giorni di traversata abbiamo issato spesso Parasailor2. Poi però, a causa delle cattive condizioni, eravamo costretti ai cambi di vela. Quindi abbiamo optato per il genoa avvolgibile, molto più pratico considerato che l'equipaggio era di sole quattro persone e non avevamo

nessuna intenzione di battere il record di traversata atlantica.

In quale range di vento avete usato Parasailor2?

Fino a oltre 30 nodi di apparente. Al largo del Portogallo lo abbiamo tenuto issato con più di 35, ma l'equipaggio era, in quel momento, composto di sette persone.

Dopo averlo usato in Atlantico, cosa pensi di questa vela?

Siamo diventati dei fans accaniti di Parasailor2. Quando le condizioni meteo lo hanno consentito, lo abbiamo tenuto su anche per 48 ore consecutive. Riduce il rollio, è facile da gestire e da riparare. È leggermente più lento di uno spi tradizionale, ma è più stabile. Mi dispiace non averlo potuto usare più spesso. In ogni caso, in futuro, lo preferirò a uno spinnaker tradizionale.

