



LINEE GUIDA PER LA GESTIONE DELLE IMBARCAZIONI WASZP A TERRA E IN ACQUA

A TERRA – barche in rimessaggio

Le barche possono essere rimessate con le terrazze aperte o chiuse a seconda del tipo di telo copri barca. Per la grande maggioranza, i proprietari di barche dispongono di teli copri barca con terrazze aperte.



telo copri barca con terrazze aperte



telo copri barca con terrazze chiuse

Le barche vengono rimessate in spiaggia sul proprio carrello d'alaggio ed è opportuno che vengano fissate a terra su punti fissi di ancoraggio o, in mancanza, legate a pesi secondo gli schemi seguenti:



Come pesi possono essere utilizzate taniche di acqua da almeno 25 litri (n.2 minimo per ogni imbarcazione) o blocchetti in cemento come da foto.



Alberi smontati in due parti e vele arrotolate – entrambi riposti nelle rispettive sacche - possono essere infilati sotto ai teli copri barca durante il rimessaggio, in mancanza di altro posto dove riporle.

Le barche necessitano di manutenzione e controlli prima di uscire, quindi gli atleti spesso dispongono di cassette degli attrezzi che per comodità andrebbero lasciate vicino alla barca. In caso di cassette piccole e leggere possono essere riposte sotto al telo copri barca insieme a vela, albero e accessori di abbigliamento, poiché vi è sufficiente spazio. Ma in considerazione di ciò è opportuno che la zona di rimessaggio sia sottoposta a vigilanza.



In caso di barche armate, le stesse possono essere lasciate con le vele su, senza collegare i circuiti della randa, del tesa base e del Cunningham, in modo da permettere alla vela di orientarsi liberamente al vento.

In caso di vento sostenuto o forte è comunque opportuno non lasciare le barche con le vele armate anche se libere di ruotare, poiché possono comunque scuffiare.

OPERAZIONI DI ALAGGIO

Per entrare e uscire dall'acqua si può utilizzare sia una spiaggia che uno scivolo di un porto.

Importante è che lo specchio d'acqua antistante il punto di ingresso e di uscita sia protetto da frangenti o moti ondosì. La consuetudine per i velisti è portare le barche in acqua e poi scuffiarla a 90° per togliere il carrello d'alaggio (fissato allo scafo con dei cordini e degli strozzatori) e abbassare i foil. Completate queste operazioni la barca viene raddrizzata con le appendici foil in acqua per poter iniziare la navigazione.

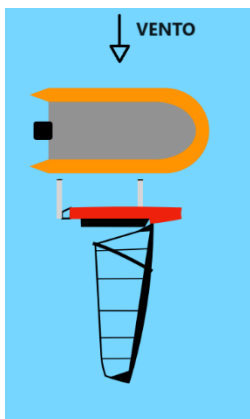
In partenza i velisti più esperti riescono a partire senza dover scuffiare. Ma la gran parte della flotta procede con la scuffia. Al rientro tutti i velisti scuffiano per chiudere le appendici.



In presenza di una spiaggia con ampi spazi di rientro, più imbarcazioni riescono a scuffiare contemporaneamente. Nel caso di scivoli stretti o con passaggio limitato, le barche vengono scuffiate e fatte uscire dall'acqua una alla volta.

Le altre imbarcazioni che attendono in acqua il loro turno per poter rientrare hanno due alternative: scuffiare e attendere oppure navigare. In quest'ultimo caso i spazi devono essere ampi poiché le manovre e la navigazione risultano difficoltose. In condizioni di vento attendere in prossimità della riva in dislocamento è molto difficile in quanto le barche tendono a prendere subito velocità e decollare. In

caso di scivoli all'interno di porti è opportuno valutare se ci sia abbastanza spazio per far scuffiare più barche o se fuori dai porti ci sono zone sicure con poco vento e poca onda dove i velisti possono attendere il loro turno per entrare. Aprire o chiudere i foil con le barche scuffiate e mettere o togliere i carrelli con onde e risacca è quasi impossibile e si corre il rischio di danneggiare gravemente le barche.



In caso di percorsi vincolati all'interno dei porti che richiedono manovre o andature da tenere, è opportuno valutare se ci sia vento sufficiente e che tipo di andatura deve essere tenuta per entrare e uscire. In caso di dubbi è sempre opportuno entrare con l'assistenza dei gommoni.

Particolare attenzione all'interno dei porti alle catenarie e agli ormeggi delle altre imbarcazioni, poiché le appendici foil possono facilmente incagliarsi.

Se si sta trainando un WASZP e lo si deve far scuffiare, ricordarsi di farlo scuffiare sottovento al gommone. Fare allontanare il WASZP almeno di un metro e mezzo dal gommone per evitare che durante scuffia i foil vadano ad urtare la chiglia del gommone.



Le operazioni di chiusura dei foil, fissaggio del carrello di alaggio e raddrizzamento dell'imbarcazione possono richiedere dai **5 ai 10 minuti**. Fatto questo da tenere in particolare considerazione in presenza di scivoli che permettono l'uscita e l'entrata di una barca alla volta. **In caso di emergenza, se si rende necessario liberare velocemente gli scivoli o tirare fuori le barche dall'acqua, è possibile anche tirarle fuori dall'acqua sollevandole dalla posizione di scuffia a 90°.** Basta cazzare completamente la randa e fare un nodo provvisorio sulla scotta per evitare che la randa gratti a terra e poi due persone possono sollevare la barca e riporla scuffiata a terra, appoggiando una terrazza e la penna dell'albero. Poi si possono richiudere i foil e mettere il carrello di alaggio.

Con le appendici foil completamente in acqua. I Waszp hanno un **PESCAGGIO di circa 1,5 metri**. In caso di **FONDALI BASSI** le barche devono uscire con le appendici sono in parte abbassate e rientrare nelle stesse condizioni. Ciò significa che il fondale basso deve essere segnalato con **BOE** e/o **SEGNALI VISIVI** in modo che i velisti possano o scuffiare prima di arrivare nei fondali bassi o comunque (per i più capaci)

alzare parzialmente le appendici foil.

I gommoni di supporto devono poter arrivare nelle vicinanze del punto di rientro in modo da poter trasportare i velisti in caso di necessità

Trasporto dei WASZP con gommoni di soccorso e appoggio

I WASZP NON possono essere trainati! Le barche possono essere solo trasportate con le terrazze appoggiate sui tubolari dei gommoni.

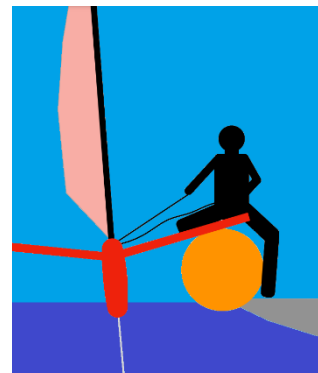
In caso di trasporto i foil possono essere anche sollevati, ma bisogna far attenzione che le appendici non urtino i foil. È anche opportuno chiudere e legare la WAND per evitare che si rompa. In caso di trasporto con i foil abbassati è opportuno sganciare i RHA per evitare che la barca decolli. È opportuno anche in questo caso chiudere e legare la WAND per evitare che si rompa.



RHA



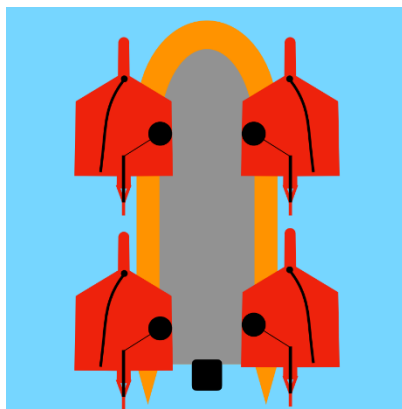
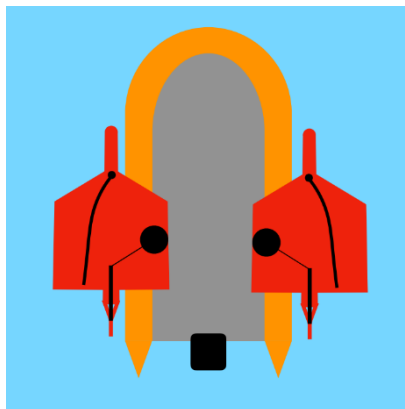
la wand



NB: In condizioni di sicurezza la barca può anche foilare appoggiata la gommone.

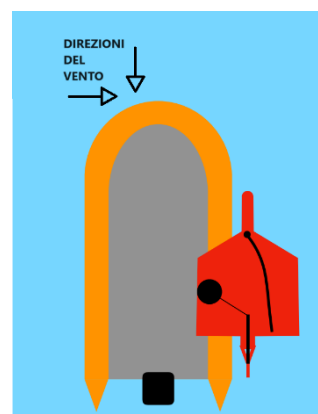
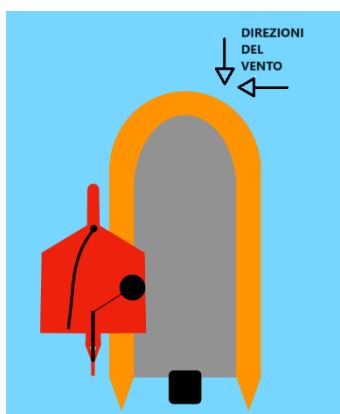


Non possono essere utilizzate per il trasporto barche di supporto con scafo rigido, tipo pilotine o gozzi.

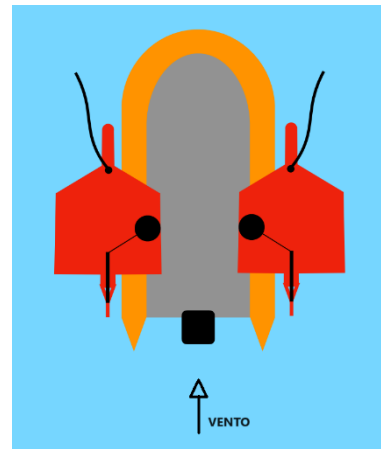
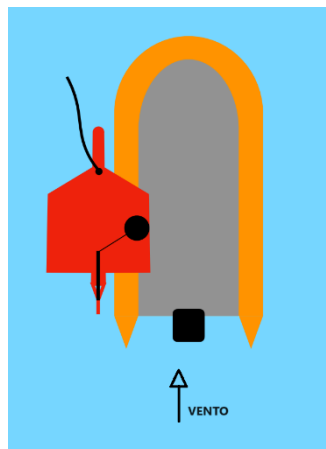


In caso di condizioni meteo marine facili (**acqua piatta e poco vento o assenza di vento**) è possibile trasportare n. 2 WASZP per gommone (1 per lato). In caso di esperienza del conducente e gommone adatto si riescono anche a trasportare n. 4 WASZP per gommone. (2 per lato)

In caso di condizioni meteo marine avverse (**onda e vento**) è possibile trasportare n. 1 WASZP per gommone. La velocità a cui può procedere il gommone con il waszp appoggiato è comunque ridotta.



In caso di trasporto in andatura di poppa è necessario sciogliere il nodo di bugna della scotta randa, fare uscire la scotta dal bozzallo dell'archetto di poppa e quando la scotta è libera fare un nodo savoia per evitare che la scotta si sfilì dalla tasca della vela. Lasciare inoltre cunningham e tesa base (senza sganciarli onde evitare il rischio di perdere l'albero).



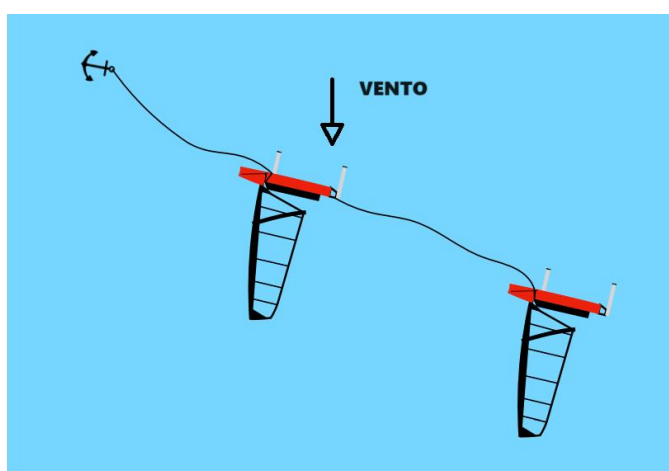
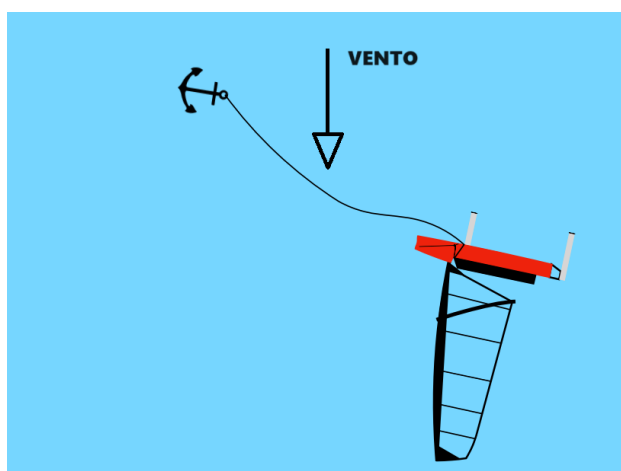
A tal fine è opportuno riconsiderare i parametri di sicurezza nel rapporto gommoni / barche in acqua, riducendo il rapporto da 1 gommone / 10 barche come avviene per le altre discipline veliche a 1 gommone / 4 barche massimo.



In caso di FORTUNALE, trasportare dentro i WASZP con le modalità sopraindicate può essere controproducente sia per il numero ridotto delle barche per ogni trasporto, sia per la velocità di navigazione dei gommoni con le barche appoggiate.

L'ORDINE DELLE PRIORITÀ in caso di mal tempo in arrivo sono le seguenti:

- 1) Non esitare o attardarsi nel sospendere l'evento e mandare tutti dentro. A parità di condizioni. Le barche foil sono molto più difficili da gestire.
- 2) Se c'è vento per volare e i velisti riescono a farlo, farli volare tutti dentro con il bordo più diretto. Barche che navigano a 20 nodi rientrano più velocemente in volo che trasportate sui gommoni a bassa velocità e poche alla volta. I gommoni faranno da chiusura del gruppo a supporto dei velisti meno esperti o più in difficoltà.
- 3) In caso di impossibilità a rientrare in volo e mancando il tempo per trasportare le barche dentro, far scuffiare i WASZP a 90 e portare dentro solo i velisti. Se possibile legare i WASZP a un'ancora e dare fondo all'ancora.



Personale di supporto

È opportuno avere persone (ragazzi) disponibili a prestare assistenza nel momento di rientro, sia per la sistemazione dei carrelli di alaggio che per dare ausilio ai velisti nel gestire la barca.

Per maggiori info:

Associazione italiana Classe Waszp Asd

Web: Waszp.it

Email: segreteria@waszp.it

Whatsapp: +39 329 20 69 457