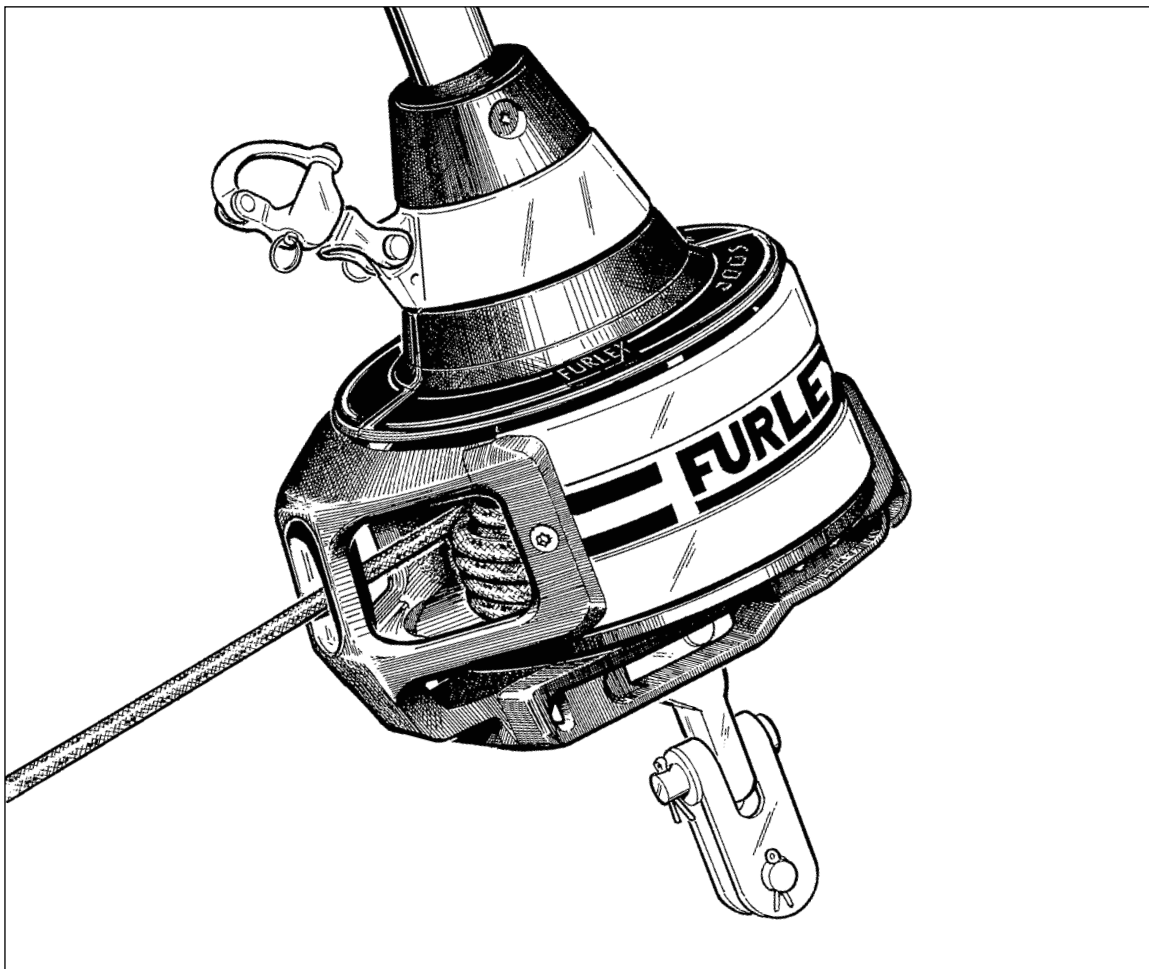


FURLEX

SELDÉN


Furlex *200 S & 300 S* Manuale di installazione e uso



SELDÉN

1 Introduzione

1.1 Manuale di installazione ed uso

- Per ottenere le migliori prestazioni e navigare piacevolmente sicuri con il vostro nuovo avvolgifiocco Furlex, vi raccomandiamo di leggere attentamente questo manuale.
- Il manuale è suddiviso in due parti, la prima dedicata all'INSTALLAZIONE, la seconda dedicata all'USO dell'avvolgifiocco. In alcuni casi una sezione rimanda all'altra tramite appositi riferimenti ed è molto importante leggere questa serie di riferimenti incrociati.
- Tutte le informazioni relative alle problematiche di sicurezza sono contrassegnate dal seguente simbolo: 
- Il presente manuale si riferisce ai modelli Furlex 200 S e 300 S. L'etichetta posta sulla parte superiore del tamburo indica il modello del vostro avvolgifiocco.
- La viteria utilizzata nel blocco inferiore rotante e nel cursore di drizza rotante ha la testa Torx che è caratterizzata dalla migliore presa di torsione oggi disponibile, ma non ancora di comune uso. Per tale motivo nella confezione dell'avvolgifiocco Furlex è fornito un set di chiavi a testa Torx. I formati delle viti TORX utilizzate sono:

Formato vite	TestaTorx
M5	T 25
M6	T 30
M8	T 40




Fig. 1.1.a



Seguire attentamente queste informazioni per evitare danni all'avvolgifiocco e rischi alle persone. La garanzia di 5 anni di cui gode l'avvolgifiocco Furlex è valida esclusivamente solo nel caso sia installato ed utilizzato correttamente come riportato nel presente manuale.



LEGGERE attentamente l'intero manuale prima di procedere al montaggio!

Seldén Mast AB garantisce il sistema Furlex per 5 anni. La garanzia copre difetti derivanti da errata progettazione, materiali ed assemblaggio difettosi.

La garanzia è valida esclusivamente se l'avvolgifiocco Furlex è stato installato, utilizzato e mantenuto in efficienza attenendosi al presente manuale e non sia stato sottoposto a carichi superiori a quelli indicati nell'opuscolo e nelle istruzioni.

La garanzia cessa di validità nel caso l'avvolgifiocco sia manomesso da personale che non siano rivenditori e punti di assistenza autorizzati dalla Seldén Mast AB.

Seldén Mast AB si riserva il diritto di modificare il prodotto senza preavviso.

Indice

	Pagina		Pagina
1 Introduzione			
1.1 Manuale di installazione ed uso	2	7.2 Profilo della vela per l'avvolgifiocco	30
1.2 Informazioni preliminari e caratteristiche del Furlex	4	7.3 Come determinare la lunghezza dello stropo di prolunga penna	31
INSTALLAZIONE		MANUALE D'USO	
2 Lista di controllo della confezione		DELL'AVVOLGIFIOCCO FURLEX	32
2.1 Scatola kit Furlex	6	10 La drizza di genoa	33
2.2 Tubo stralli estrusi	8	10.1 Introduzione	33
2.3 Utensili necessari per l'installazione	8	10.2 La puleggia passadrizza ad incasso	34
3 Preliminari per una corretta installazione		10.3 La drizza dello spinnaker	34
3.1 Principi guida per gli attacchi dello strallo	9	11 In navigazione con l'avvolgifiocco Furlex	
3.2 Attacco all'albero	9	11.1 Issare la vela	35
3.3 Attacco alla landa di prua	9	11.2 Svolgere la vela	36
3.3.1 Dimensioni del blocco inferiore rotante	10	11.3 Avvolgere la vela	37
3.3.2 Dimensioni del terminale a occhio dello strallo	10	12 Ridurre la vela	
3.3.3 Tabella dimensioni degli snodi e delle prolunghie opzionali	11	12.1 Il punto di mura rotante	38
3.4 Installazione del Furlex sottocoperta	12	12.2 Ridurre la vela in navigazione	38
3.5 Calcolo della lunghezza dello strallo di prua	13	12.3 Ridurre la vela a partire dalla vela completamente avvolta	39
3.5.1 Tabella 1: Calcolo della lunghezza del nuovo strallo di prua	13	12.4 Regolazione della posizione del punto di scotta	39
3.6 Calcolo della lunghezza dello strallo estruso	14	13 Uso dell'avvolgifiocco Furlex in regata	40
3.6.1 Tabella 2: Calcolo della lunghezza dell'ultimo strallo estruso superiore	14	14 Regolazione della lunghezza dello strallo di prua	
4 Assemblaggio dell'avvolgifiocco Furlex		14.1 Furlex con terminale regolabile interno	41
4.1 Assemblaggio dello strallo estruso	16	14.1.1 Misure di regolazione del terminale regolabile	42
4.2 Montaggio del terminale fisso o regolabile dello strallo	18	14.2 Furlex con terminale fisso	42
4.2.1 Terminale fisso/Terminale regolabile	18	15 La manutenzione dell'avvolgifiocco Furlex	
4.3 Montaggio del tamburo di avvolgimento e del guidacima	21	15.1 Pulizia e ingrassaggio del blocco inferiore rotante	43
5 La drizza del genoa		15.2 Ingrassaggio del cursore di drizza rotante	44
5.1 Il passadrizza	23	15.3 Pulizia dell'avvolgifiocco Furlex	44
5.2 La puleggia passadrizza ad incasso	24	15.4 Disarmo invernale del Furlex	44
5.2.1 Puleggie passadrizza ad incasso disponibili	24	16 Armamento a bordo del Furlex	
5.3 La drizza dello spinnaker	24	16.1 Installazione del Furlex su un albero già armato	45
5.4 Montaggio del guidadrizza	24	16.2 Come armare l'albero con il Furlex installato	46
6 La cima di controllo di avvolgimento		17 Smontaggio del Furlex	
6.1 Descrizione funzionale	26	17.1 Il cursore di drizza rotante	46
6.2 Avvolgimento del cavo sul tamburo	26	17.2 Il feeder	46
6.3 Percorso della cima di avvolgimento in coperta	27	17.3 Il guidacima del tamburo di avvolgimento	47
6.4 Montaggio dei bozzelli da candelieri per Furlex modello 200 S	28	17.4 Il tamburo avvolgicima	48
6.5 Montaggio dei bozzelli da candelieri per Furlex modello 300 S	28	17.5 Il blocco inferiore rotante	48
7 La vela per l'avvolgifiocco		17.6 Il terminale strallo	49
7.1 Modifica della vela per l'avvolgifiocco Furlex	29	17.7 Lo strallo estruso	49
7.1.1 Tabella per le misure del genoa per il Furlex	30	18 Guida alla soluzione dei problemi	50
		19 Controlli da effettuare prima di salpare	
		19.1 Lista dei punti da controllare	52

1.2 Informazioni preliminari e caratteristiche del Furlex

Fino dalla sua apparizione sul mercato nel 1983 Furlex costituì immediatamente un prodotto di riferimento nel settore degli avvolgifiocco per imbarcazioni a vela, introducendo una serie di caratteristiche di progetto, di materiali utilizzati e prestazioni che ne garantivano la massima affidabilità di funzionamento senza inconvenienti e la minima manutenzione. Il primo avvolgifiocco installato è tuttora perfettamente funzionante a riprova della bontà originale del progetto e della sua realizzazione. Furlex divenne rapidamente il prodotto leader nel settore degli avvolgifiocchi e tuttora mantiene questo primato a dimostrazione anche del metodo corretto utilizzato nel suggerire il suo dimensionamento per ciascuna imbarcazione. Tale metodo consiste innanzitutto nel calcolare il momento raddrizzante dell'imbarcazione ottenuto come risultante del dislocamento, peso in chiglia, baglio massimo e pescaggio. Quindi in base al dimensionamento dello strallo di prua, alla potenza fornita dall'invelatura si determinano i carichi e gli sforzi a cui verrà sottoposto l'avvolgifiocco Furlex.

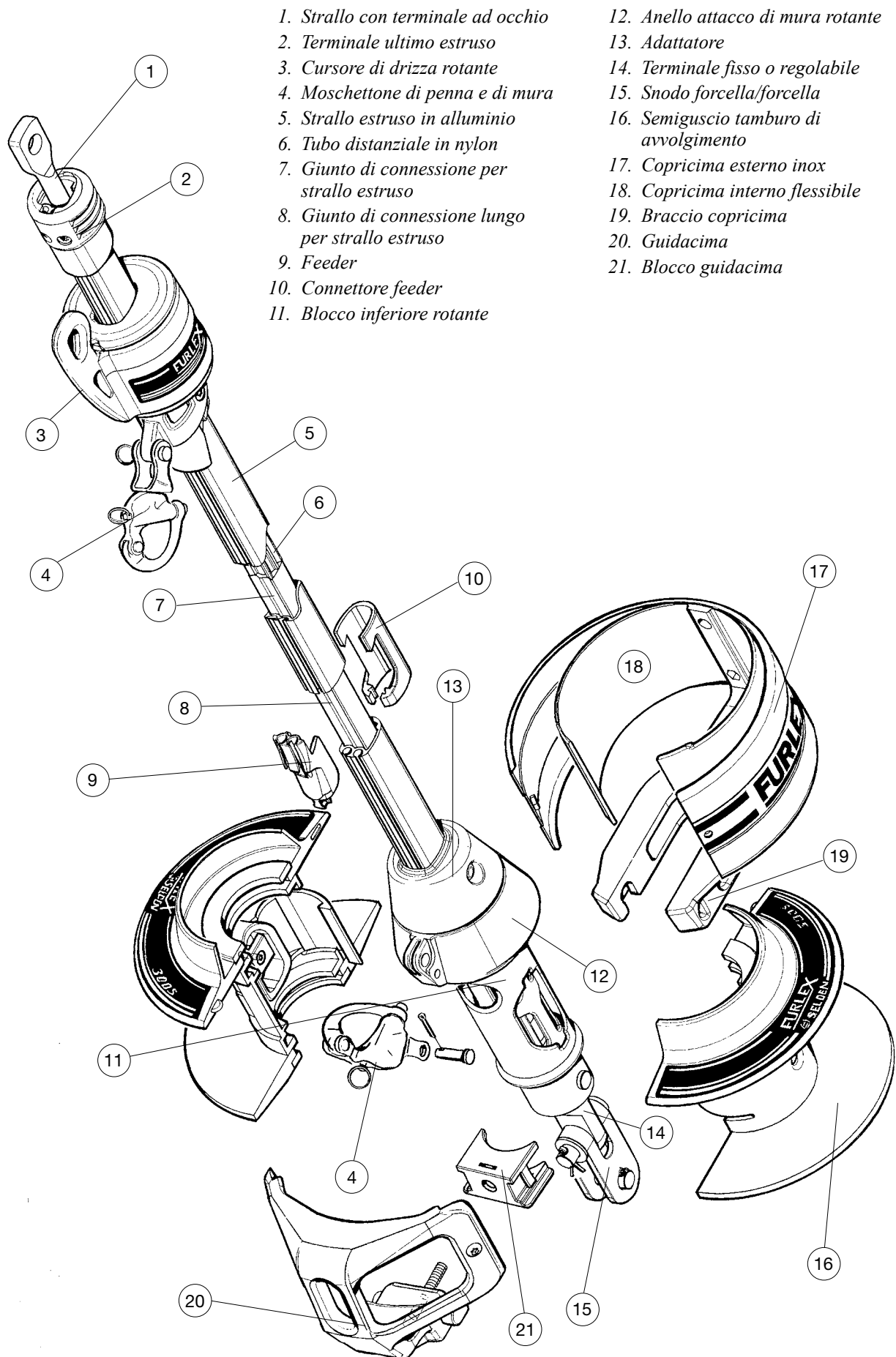
Furlex è commercializzato esclusivamente attraverso una rete di rivenditori locali autorizzati in grado di seguire il cliente per quanto riguarda la corretta installazione, l'eventuale modifica della vela o utili consigli per la realizzazione di una nuova vela di prua.

Il nuovo modello dell'avvolgifiocco Furlex incorpora modifiche e miglioramenti derivati dalla lunga ed estensiva esperienza accumulata e rappresenta quanto di meglio il mercato possa offrire nel settore degli avvolgifiocchi.

- Furlex, a differenza di altri prodotti, viene fornito in un kit completo di tutti i particolari necessari all'installazione ed al suo impiego.
- Il sistema di cuscinetti a sfera del cursore di drizza è caratterizzato da un dispositivo per la distribuzione del carico, un sistema unico e brevettato che distribuisce il carico di drizza uniformemente su tutte le sfere del cuscinetto. Questo permette di garantire la massima scorrevolezza di avvolgimento anche nelle condizioni più gravose, riducendo nel contempo notevolmente l'usura dei cuscinetti.
- Furlex è disponibile nella versione con terminale arridatoio fisso o con terminale regolabile interno.
- La sezione rotante ed avvolgente del Furlex ha dimensioni costanti sull'intera lunghezza della vela a partire dal punto di mura. Questo garantisce una forma perfettamente performante della vela man mano che si procede alla sua riduzione.
- Il "punto di mura rotante" permette di ottenere un progressivo smagrimiento della vela mentre si riduce la sua superficie.
- La possibilità di smontare rapidamente il tamburo inferiore rotante ed il braccio guidacima permettono di trasformare in breve tempo il vostro avvolgifiocco Furlex in uno strallo cavo per la regata e di utilizzare in tal modo la lunghezza totale dello strallo.
- La doppia canaletta di cui è fornito l'estruso rotante del Furlex permette di utilizzare una coppia di vele gemellate a farfalla nelle andature di poppa in crociera ed il rapido cambio delle vele in regata.
- Il pre-feeder a scomparsa nell'apposito alloggiamento di cui è dotato il Furlex facilita l'inferitura del genoa e non intralcia nel suo avvolgimento.
- L'estruso in lega leggera rotante è totalmente isolato dallo strallo in acciaio inox lungo tutta la sua lunghezza. I giunti di connessione sono anch'essi rivestiti all'interno in nylon per prevenire l'usura e la corrosione dello strallo.
- Il guida-cima, guidando la cima di avvolgimento sul tamburo, ed il copricima interno flessibile, mantenendo una leggera pressione sulla cima stessa, garantiscono un regolare avvolgimento e l'ordinata distribuzione della cima stessa sul tamburo.
- L'avvolgifiocco Furlex è prodotto dalla svedese Seldén Mast, il produttore leader mondiale nel settore degli alberi e attrezzature per barche a vela.



Seguire attentamente le istruzioni di montaggio.

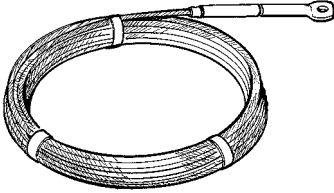
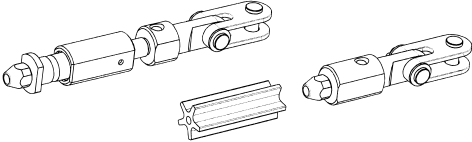
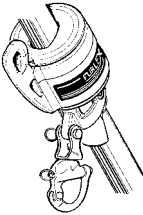
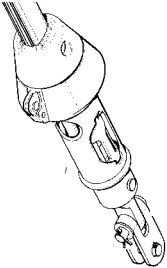
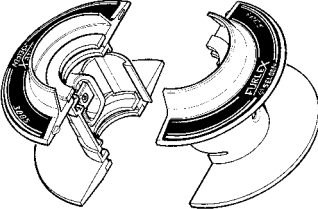
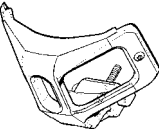


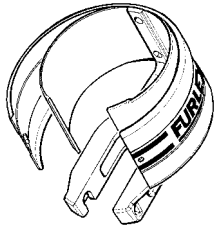

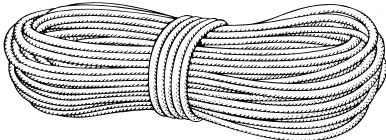
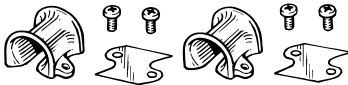

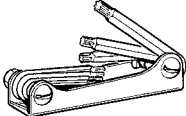
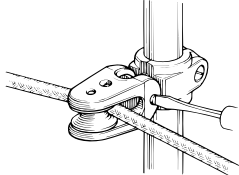
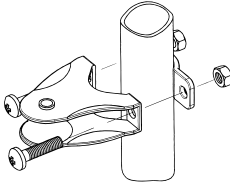


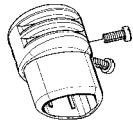

- | | |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. Strallo con terminale ad occhio | 12. Anello attacco di mura rotante |
| 2. Terminale ultimo estruso | 13. Adattatore |
| 3. Corsore di drizza rotante | 14. Terminale fisso o regolabile |
| 4. Moschettone di penna e di mura | 15. Snodo forcella/forcella |
| 5. Strallo estruso in alluminio | 16. Semiguscio tamburo di avvolgimento |
| 6. Tubo distanziale in nylon | 17. Copricima esterno inox |
| 7. Giunto di connessione per strallo estruso | 18. Copricima interno flessibile |
| 8. Giunto di connessione lungo per strallo estruso | 19. Braccio copricima |
| 9. Feeder | 20. Guidacima |
| 10. Connettore feeder | 21. Blocco guidacima |
| 11. Blocco inferiore rotante | |

INSTALLAZIONE

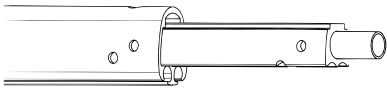
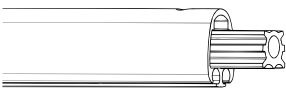
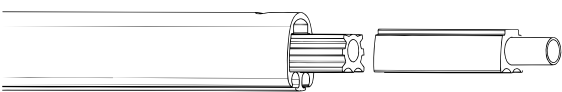
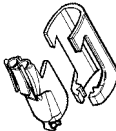
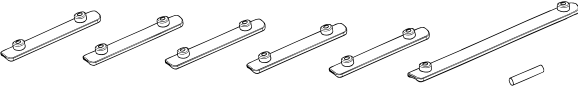
2 Lista di controllo della confezione

2.1 Scatola kit Furlex

<input type="checkbox"/> Strallo inox 1 x 19 con terminale ad occhio	
<input type="checkbox"/> Terminale regolabile o terminale fisso con bussolotto distanziale (in base al modello ordinato)	
<input type="checkbox"/> Corsore di drizza rotante con moschettone di penna	
<input type="checkbox"/> Blocco inferiore rotante con moschettone di mura	
<input type="checkbox"/> 2 Semigusci tamburo di avvolgimento di cui uno con blocco cima di avvolgimento	
<input type="checkbox"/> Guidacima	

<input type="checkbox"/> Copricima completo	
<input type="checkbox"/> Blocco guidacima	
<input type="checkbox"/> Cima di avvolgimento	
<p>200 S:</p> <input type="checkbox"/> 2 guidarizza 508-159 completi di guarnizione isolante e 4 viti <input type="checkbox"/> Punta da trapano Ø 5.3 mm <p>300 S:</p> <input type="checkbox"/> 2 guidarizza 508-128 completi di guarnizione isolante e 6 viti <input type="checkbox"/> Punta da trapano Ø 5.3 mm	 
<input type="checkbox"/> Set di cacciaviti a testa Torx	
<p>200 S:</p> <input type="checkbox"/> 4 bozzelli da candeliere 538-971-02	
<p>300 S:</p> <input type="checkbox"/> 4 bozzelli da candeliere 538-210-01 e un bozzello da pulpito 538-971-01	
<input type="checkbox"/> Prefeeder	
<input type="checkbox"/> Flacone di frena-filetti <input type="checkbox"/> Tubetto di grasso lubrificante	
<input type="checkbox"/> Terminale ultimo estruso completo di 2 viti	
<input type="checkbox"/> Manuale di istruzione <input type="checkbox"/> Elenco completo parti di ricambio <input type="checkbox"/> Certificato di garanzia	

2.2 Tubo stralli estrusi

<input type="checkbox"/> 1 strallo estruso da 1000 mm completo di tubo distanziale in nylon e giunto di connessione.	
<input type="checkbox"/> 1 strallo estruso da 2000 mm completo di tubo distanziale in nylon e giunto di connessione.	
<input type="checkbox"/> Stralli estrusi da 2400 mm completi di tubo distanziale in nylon e giunto di connessione (Il loro numero dipende dalla lunghezza di strallo ordinata).	
<input type="checkbox"/> Feeder e connettore feeder	
<input type="checkbox"/> 1 piastrina di connessione corta per ogni strallo estruso da 2400 mm e 2000 mm <input type="checkbox"/> 1 piastrina di connessione lunga per il feeder <input type="checkbox"/> 1 spinotto di blocco 3 x 25 mm per l'estruso da 1.000 mm	

2.3 Utensili necessari per l'installazione

Utensili necessari per l'installazione:

- Cacciavite
- Seghetto con lama HSS per acciaio inox
- 2 chiavi inglesi regolabili
- Un paio di pinze di tipo "Polygrip"
- Nastro adesivo
- Lima semitonda
- Pennarello indelebile
- Set di cacciaviti a testa Torx (incluse nella confezione del Furlex)
- Doppio decametro metallico (20 mt.)
- Coltello

Utensili necessari per il montaggio del passadrizza:

- Cacciavite grosso testa a croce Phillips
- Trapano
- Punta da trapano Ø 5.3 mm (inclusa nella confezione Furlex)

3 Preliminari per una corretta

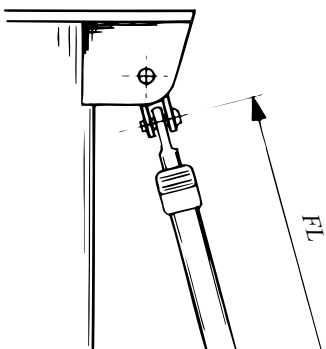
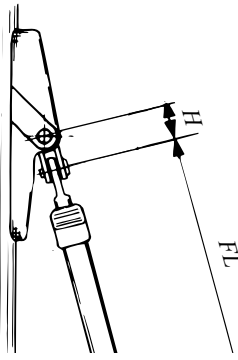
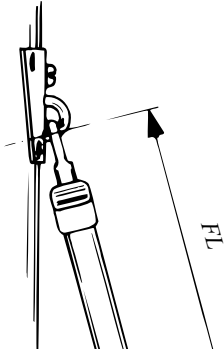
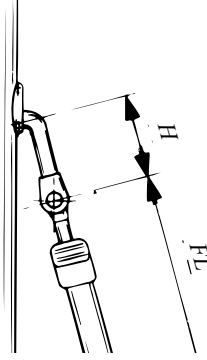
3.1 Principi guida per gli attacchi dello strallo

3.2 Attacco all'albero



Gli attacchi dello strallo all'albero e alla landa di prua devono garantire un'articolazione sufficiente in tutte le direzioni. In molti casi è sufficiente installare uno snodo fra lo strallo del Furlex e gli attacchi strallo all'albero e alla landa di prua.

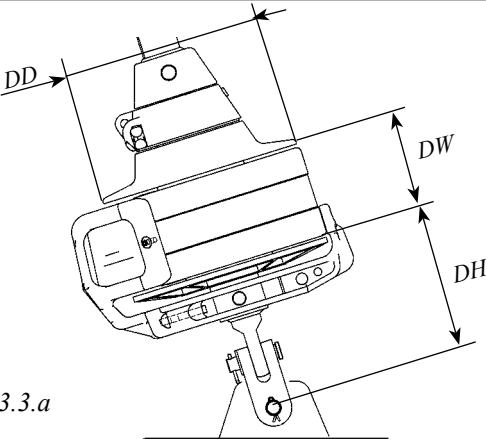
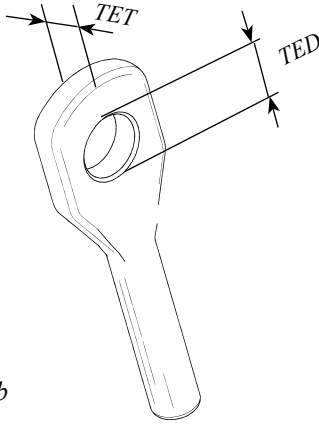
Nelle figure sottostanti sono raffigurati alcuni attacchi strallo opzionali Seldén che è possibile utilizzare nelle diverse possibili situazioni. Per le correzioni H da considerare nel calcolo della misura del nuovo strallo vedi tabella 3.3.3.

<p><i>Fig. 3.2.a</i></p>  <p>Attacco strallo con armamento in testa d'albero: utilizzare sempre uno snodo per garantire la massima articolazione dello strallo.</p>	<p><i>Fig. 3.2.b</i></p>  <p>Attacco strallo per armamento frazionato tipo Seldén 505-018 per stralli da Ø 6 e 7 mm: utilizzare uno snodo occhio forcilla. Con attacco strallo 505-020 per stralli Ø 8 e 10 mm: utilizzare lo snodo esistente.</p>
<p><i>Fig. 3.2.c</i></p>  <p>Attacco strallo con attacchi albero Seldén O-35 (517-905) e O-50 (517-911): montare direttamente all'attacco che garantisce la necessaria articolazione.</p>	<p><i>Fig. 3.2.d</i></p>  <p>Attacco strallo con terminale a T: utilizzare un terminale a T/forcilla come da tabella 3.3.3.</p>

2.4 Attacco alla landa di prua

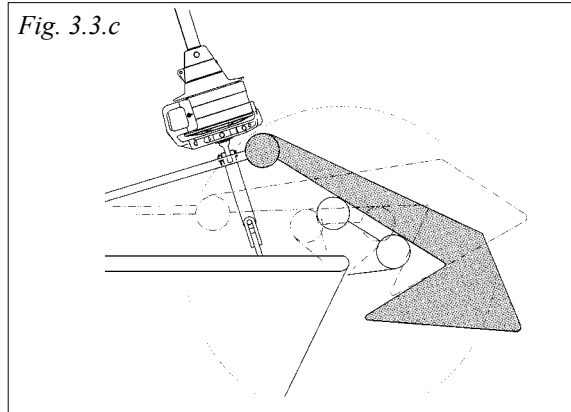
L'avvolgifiocco Furlex è fornito come standard con un terminale inferiore snodato a forcilla. Questo terminale può essere fissato direttamente alla landa di prua.

Controllare che il tamburo inferiore ed il guidacima non interferiscano con il pulpito, con le luci di via con l'ancora o con altri accessori di coperta.

3.2.1 Dimensioni del blocco inferiore rotante (mm)				3.2.2 Dimensioni del termiale a occhio dello strallo		
 <p>Fig. 3.3.a</p>				 <p>Fig. 3.3.b</p>		
Modello Furlex	DD	DH	DW	Dimensioni dello strallo	TED	TET
200 S	Ø 186	120	95	Ø 6	12.2	6
				Ø 7	13.5	7
				Ø 8	16.5	10
300 S	Ø 216	150	115	Ø 8	16.5	10
				Ø 10	16.5	10

Nel caso che il blocco inferiore rotante intralci la manovra dell'ancora a prua, potrebbe rendersi necessario alzare in modo permanente il blocco rotante inferiore. Nella tabella 3.3.3. sono riportate le lande di prolunga disponibili.

Nel caso si utilizzi una landa di prolunga occhio/forcella è comunque necessario che essa venga fissata alla landa di prua tramite uno snodo per garantire la necessaria articolazione.

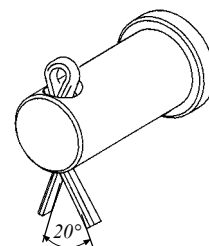


Le prolunghie occhio/forcella non garantiscono la necessaria articolazione. E' indispensabile interporre uno snodo fra la prolunga e la landa di prua dell'imbarcazione.



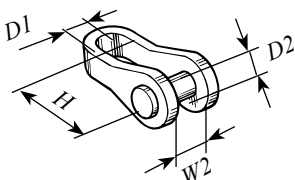
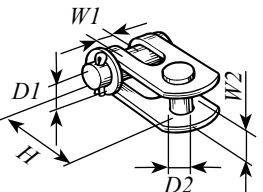
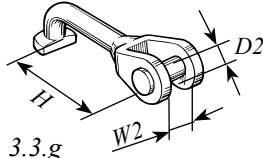
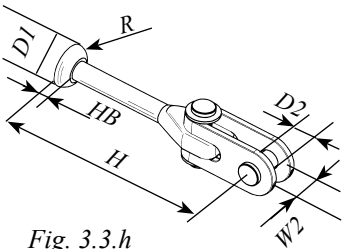
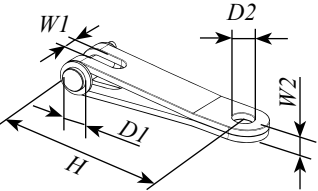
Assicurarsi che la coppia di blocco dello snodo, a montaggio avvenuto, venga divaricata come in figura 3.3.d.

Fig. 3.3.d



3.3.3 Tabella dimensioni degli snodi e prolunghe opzionali

(Snodi disponibili presso il rivenditore di zona Furlex)

Tipo di snodo		Dimensioni dello strallo di prua				
		Ø 6	Ø 7	Ø 8	Ø 10	
Snodo occhio/forcella  Fig. 3.3.e	Codice Articolo	174-104	174-105	174-106	174-107	
	Lunghezza (H)	40	45	50	65	
	Ø Occhio (D1)	11	13	16	16	
	Ø Perno (D2)	11	13	15,8	15,8	
	Larghezza della forcella (W2)	12	12	12	20	
Snodo Forcella/forcella  Fig. 3.3.f	Codice Articolo	517-046-02	517-047-02	517-048-02	517-060-02	
	Lunghezza (H)	40	40	50	55	
	Ø Perno (D1)	12	12	14	16	
	Larghezza della forcella (W1)	11	11	14	14	
	Ø Perno (D2)	10	12	14	16	
Snodo a T/forcella  Fig. 3.3.g	Codice Articolo	174-122	174-123	174-124		
	Lunghezza (H)	80	90	100		
	Ø Perno (D2)	11	13	15,8		
	Larghezza della forcella (W2)	12	14	16		
Terminale a semisfera/occhio  Fig. 3.3.h	Codice Articolo	517-066-01	517-067-01	517-097-01	517-068-01	517-068-02
	Lunghezza (H)	152	157	153	197	202
	Ø Semisfera (D1)	26	34	26	34	34
	Spessore semisfera (HB)	8	9	11	9	9
	Raggio (R)	10	15	13	15	15
	Ø Perno (D2)	10	12	12	16	16
	Spessore occhio (W2)	11	12,5	12,5	15,5	16
Lande di prolunga occhio/forcella  Fig. 3.3.i	Codice Articolo	517-063-01	517-063-01	517-062-01	517-062-01	
	Lunghezza (H)	90	90	130	130	
	Ø Perno (D1)	12	12	16	16	
	Larghezza della forcella (W1)	11	11	14	14	
	Ø Occhio (D2)	12	12	16,5	16,5	
	Spessore (W2)	6	6	10	10	

3.4 Installazione del Furlex sotto coperta

Il blocco inferiore rotante può essere montato sottocoperta all'interno della cala catene di prua. In tal modo è possibile sfruttare la massima lunghezza di inferitura del genoa e si facilita l'accessibilità allo strallo estruso.

Tale installazione presenta lo svantaggio di un più complicato percorso del rinvio della cima di avvolgimento e di un possibile aumento della sua frizione e dell'attrito nelle operazioni di avvolgimento del genoa. Le sottoriportate figure illustrano vari possibili metodi di installazione.

- Il primo rinvio della cima di avvolgimento deve essere posizionato ad almeno 300 mm dal guidacima per garantire che la cima stessa si avvolga correttamente sul tamburo.
- Il punto di mura del genoa deve essere posizionato il più vicino possibile sopra il livello della coperta.
- Qualsiasi soluzione venga adottata nell'installazione, il blocco inferiore rotante deve poter ruotare liberamente all'interno del gavone di prua.
- Evitare di far passare la cima di avvolgimento attraverso tubi o canalizzazioni di coperta, perché questo aumenterebbe l'attrito e l'usura della cima stessa.
- Utilizzare un bozzello su cuscinetti a sfera di grande dimensione per il rinvio in modo da minimizzare gli attriti.
- Il gavone di prua deve assicurare un buon drenaggio dell'acqua di mare.



Per evitare di danneggiare l'avvolgifiocco Furlex e l'imbarcazione assicurarsi che l'avvolgifiocco non venga a contatto con il bordo della coperta o le pareti interne del gavone durante la navigazione.

Bordo superiore del tamburo a livello coperta.

È richiesto un foro in coperta sufficientemente largo per il tamburo dell'avvolgifiocco. Occorre installare un bozzello di rinvio e una puleggia passa-coperta a livello del ponte.

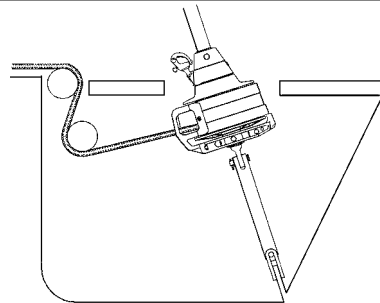


Fig. 3.4.a

Moschettone di mura a livello coperta.

Richiede un foro più piccolo in coperta. Utilizzare una puleggia passa-coperta a pruvia dell'avvolgifiocco oppure un bozzello su sfere di grandi dimensioni e una puleggia passa-coperta a poppavia.

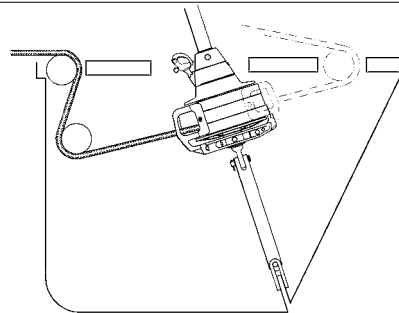


Fig. 3.4.b

Blocco inferiore rotante sul fondo del gavone dell'ancora con prolunga in fettuccia.

Questa soluzione sottopone a maggiori sforzi e sollecitazioni lo strallo estruso.

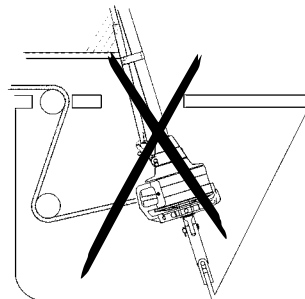
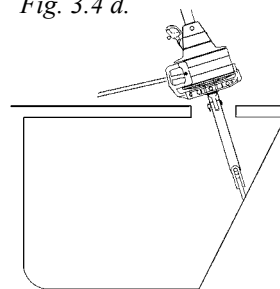


Fig. 3.4.c.

Furlex montato al di sopra della coperta e landa di prolunga fissata nel gavone dell'ancora.

E' necessario utilizzare una apposita prolunga con snodo Furlex. Nel caso sia necessaria una prolunga molto lunga occorre venga realizzata appositamente, utilizzando una barra in acciaio inox di dimensioni appropriate tali da contrastare efficacemente il momento torcente che si viene a creare nell'avvolgimento della vela. Evitare l'uso di stroppi di prolunga in cavo metallico, dal momento che i carichi dello strallo di prua non verrebbero distribuiti in modo uniforme ed il cavo stesso non resisterebbe alla torsione prodotta nell'avvolgimento della vela.

Fig. 3.4 d.



3.5 Calcolo della lunghezza dello strallo di prua

1. Regolare l'assetto corretto dell'albero tendendo il tesapaterazzo di poppa e l'arridatoio di prua.
2. Allentare il più possibile il paterazzo di poppa, assicurandosi però che l'asta filettata del tenditore sia comunque visibile nella parte interna dello stesso. Non modificare la regolazione dell'arridatoio di prua. Nel caso sia necessario modificare tale regolazione per permettere lo smontaggio dello strallo, marcare con del nastro adesivo sulla filettatura dell'arridatoio il punto di regolazione della stessa.
3. Appruare la testa dell'albero mettendo in tensione la drizza del genoa, assicurando la drizza stessa ad un punto di forza sufficientemente solido della coperta mediante un grillo a "D". Per motivi di sicurezza, non utilizzare il moschettone di drizza.



Utilizzare sempre un robusto grillo a "D" o annodare in modo sicuro la drizza !

4. Smontare lo strallo di prua. Nel caso sia stata modificata la regolazione dell'arridatoio, ripristinare la precedente regolazione riportandola alla posizione segnata con il nastro adesivo.
5. Misurare la lunghezza dello strallo (FL) da perno attacco albero a perno attacco landa avendo cura che lo strallo abbia una tensione sufficiente a mantenerlo diritto.
6. Annotare la lunghezza misurata dello strallo nella **Tabella 1** sottostante, nella colonna "Nuovo strallo di prua", nella riga denominata FL.
7. Calcolare la lunghezza del nuovo strallo WL nella Tabella 1, prendendo a riferimento l'esempio riportato nella colonna a fianco "Esempio".

3.5.1	Tabella 1: Calcolo della lunghezza del nuovo strallo di prua	Nuovo strallo di prua	Esempio Furlex 200 S Ø8 con terminale regolabile al 50% dell'estensione															
FL	Lunghezza dello strallo esistente (FL) arridatoio compreso (Vedere alla Fig. 3.5 a)		13.000															
T	Detrazione fissa per il terminale inferiore: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Terminale fisso:</th> <th>Terminale regolabile:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">200 S</td> <td>Strallo Ø 6 mm: 110 mm</td> <td>Strallo Ø 6 mm: 200 mm</td> </tr> <tr> <td>Strallo Ø 7 mm: 110 mm</td> <td>Strallo Ø 7 mm: 200 mm</td> </tr> <tr> <td>Strallo Ø 8 mm: 110 mm</td> <td>Strallo Ø 8 mm: 195 mm</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">300 S</td> <td>Strallo Ø 8 mm: 130 mm</td> <td>Strallo Ø 8 mm: 230 mm</td> </tr> <tr> <td>Strallo Ø10 mm: 130 mm</td> <td>Strallo Ø10 mm: 235 mm</td> </tr> </tbody> </table>		Terminale fisso:	Terminale regolabile:	200 S	Strallo Ø 6 mm: 110 mm	Strallo Ø 6 mm: 200 mm	Strallo Ø 7 mm: 110 mm	Strallo Ø 7 mm: 200 mm	Strallo Ø 8 mm: 110 mm	Strallo Ø 8 mm: 195 mm	300 S	Strallo Ø 8 mm: 130 mm	Strallo Ø 8 mm: 230 mm	Strallo Ø10 mm: 130 mm	Strallo Ø10 mm: 235 mm	-	195
	Terminale fisso:	Terminale regolabile:																
200 S	Strallo Ø 6 mm: 110 mm	Strallo Ø 6 mm: 200 mm																
	Strallo Ø 7 mm: 110 mm	Strallo Ø 7 mm: 200 mm																
	Strallo Ø 8 mm: 110 mm	Strallo Ø 8 mm: 195 mm																
300 S	Strallo Ø 8 mm: 130 mm	Strallo Ø 8 mm: 230 mm																
	Strallo Ø10 mm: 130 mm	Strallo Ø10 mm: 235 mm																
H	Deduzioni per eventuali snodi o prolunghe aggiuntive (Vedere alla tabella 3.3.3.).																	
WL	Lunghezza del nuovo strallo di prua da segnare con il pennarello indelebile sul cavo.	=	= 12.805															

3.6 Calcolo della lunghezza dello strallo estruso

1. Riportare la misura WL ottenuta dalla **Tabella 1** precedente nella **Tabella 2** sottostante.
2. Calcolare quindi il numero degli stralli estrusi da 2.400 mm necessari e la lunghezza dell'ultimo strallo estruso superiore.

3.6.1 Tabella 2: Calcolo della lunghezza strallo estruso		Il mio estruso	Esempio Furlex 200 S Ø8 con terminale regolabile																		
WL	Lunghezza del nuovo strallo di prua (come da Tabella 1)		12.805																		
A+B	Detrazione fissa (A+B): <table border="1" data-bbox="336 701 1043 927"> <thead> <tr> <th></th> <th>Terminale fisso:</th> <th>Terminale regolabile:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>200 S</td> <td>cavo Ø 6 mm: 1310 mm</td> <td>cavo Ø 6 mm: 1230 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>cavo Ø 7 mm: 1310 mm</td> <td>cavo Ø 7 mm: 1230 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>cavo Ø 8 mm: 1310 mm</td> <td>cavo Ø 8 mm: 1230 mm</td> </tr> <tr> <td>300 S</td> <td>cavo Ø 8 mm: 1380 mm</td> <td>cavo Ø 8 mm: 1280 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>cavo Ø 10 mm: 1380 mm</td> <td>cavo Ø 10 mm: 1280 mm</td> </tr> </tbody> </table>		Terminale fisso:	Terminale regolabile:	200 S	cavo Ø 6 mm: 1310 mm	cavo Ø 6 mm: 1230 mm		cavo Ø 7 mm: 1310 mm	cavo Ø 7 mm: 1230 mm		cavo Ø 8 mm: 1310 mm	cavo Ø 8 mm: 1230 mm	300 S	cavo Ø 8 mm: 1380 mm	cavo Ø 8 mm: 1280 mm		cavo Ø 10 mm: 1380 mm	cavo Ø 10 mm: 1280 mm	-	- 1.230
	Terminale fisso:	Terminale regolabile:																			
200 S	cavo Ø 6 mm: 1310 mm	cavo Ø 6 mm: 1230 mm																			
	cavo Ø 7 mm: 1310 mm	cavo Ø 7 mm: 1230 mm																			
	cavo Ø 8 mm: 1310 mm	cavo Ø 8 mm: 1230 mm																			
300 S	cavo Ø 8 mm: 1380 mm	cavo Ø 8 mm: 1280 mm																			
	cavo Ø 10 mm: 1380 mm	cavo Ø 10 mm: 1280 mm																			
C+D	C+D=	=	= 11.575																		
C	Numero massimo di estrusi interi da 2400 mm. la cui lunghezza complessiva sia inferiore a C+ D: [..... x 2400 = C] = C	-	(4 estrusi) - 9.600																		
D	Lunghezza dell'ultimo estruso superiore = Per l'ultimo estruso superiore si utilizza solitamente l'estruso da 2000 mm fornito. Smussare gli spigoli del taglio utilizzando una lima <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Nel caso la lunghezza dell'ultimo estruso D ottenuta sia inferiore a 400 mm., il giunto interno sarebbe troppo vicino all'estremità superiore dell'estruso. Sostituire in questo caso il penultimo estruso da 2400 mm con l'estruso da 2000 mm. Diminuire quindi la misura C di 400 mm e aumentare conseguentemente di 400 mm la misura D. Modificare le misure C e D nel modo seguente:</p> <p>Detrarre 400 mm dalla misura C. Aggiungere 400 mm alla misura D.</p> </div>	=	= 1.975																		
E	Deduzioni fisse per ottenere la lunghezza del tubo distanziale in nylon interno dell'estruso superiore <table border="1" data-bbox="336 1691 1043 1917"> <thead> <tr> <th></th> <th>Terminale fisso:</th> <th>Terminale regolabile:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>200S</td> <td>cavo Ø 6 mm: -345 mm</td> <td>cavo Ø 6 mm: -365 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>cavo Ø 7 mm: -345 mm</td> <td>cavo Ø 7 mm: -365 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>cavo Ø 8 mm: -355 mm</td> <td>cavo Ø 8 mm: -380 mm</td> </tr> <tr> <td>300S</td> <td>cavo Ø 8 mm: -335 mm</td> <td>cavo Ø 8 mm: -375 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>cavo Ø 10 mm: -345 mm</td> <td>cavo Ø 10 mm: -385 mm</td> </tr> </tbody> </table>		Terminale fisso:	Terminale regolabile:	200S	cavo Ø 6 mm: -345 mm	cavo Ø 6 mm: -365 mm		cavo Ø 7 mm: -345 mm	cavo Ø 7 mm: -365 mm		cavo Ø 8 mm: -355 mm	cavo Ø 8 mm: -380 mm	300S	cavo Ø 8 mm: -335 mm	cavo Ø 8 mm: -375 mm		cavo Ø 10 mm: -345 mm	cavo Ø 10 mm: -385 mm		
	Terminale fisso:	Terminale regolabile:																			
200S	cavo Ø 6 mm: -345 mm	cavo Ø 6 mm: -365 mm																			
	cavo Ø 7 mm: -345 mm	cavo Ø 7 mm: -365 mm																			
	cavo Ø 8 mm: -355 mm	cavo Ø 8 mm: -380 mm																			
300S	cavo Ø 8 mm: -335 mm	cavo Ø 8 mm: -375 mm																			
	cavo Ø 10 mm: -345 mm	cavo Ø 10 mm: -385 mm																			
	Deduzione fissa:	-	- 380																		
	Lunghezza del tubo distanziale interno in nylon E =	=	= 1.595																		

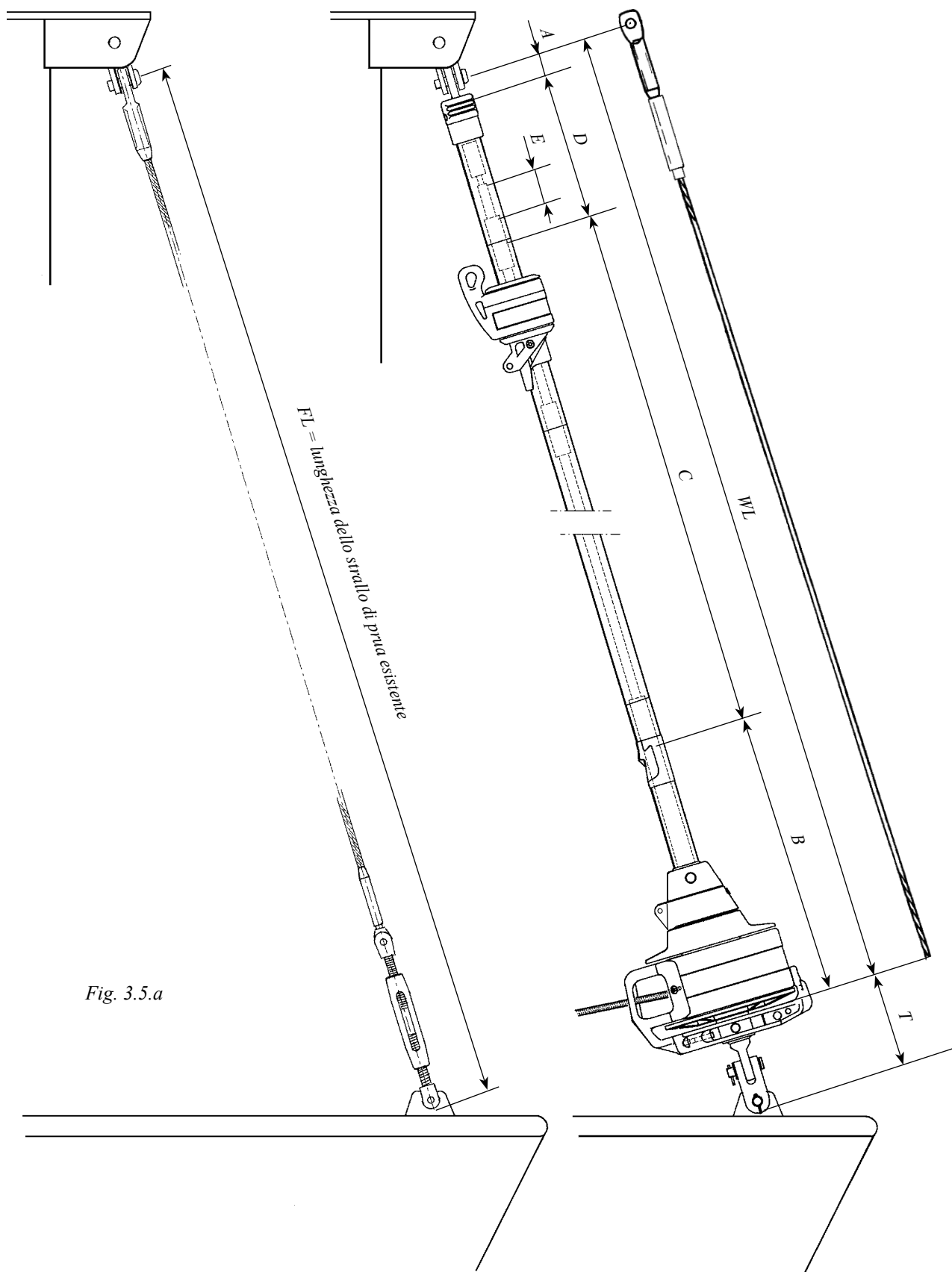


Fig. 3.5.a

4 Assemblaggio dell'avvolgifiocco Furlex

4.1 Assemblaggio dello strallo estruso

Procedere al montaggio su una superficie piana orizzontale sufficientemente lunga. Connettere gli stralli estrusi uno per uno nel modo seguente:

1.

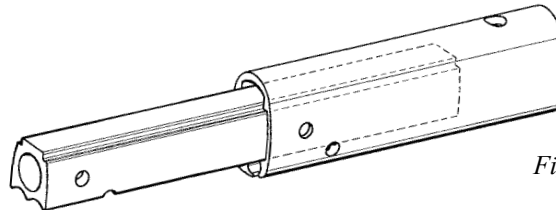


Fig. 4.1.a

Iniziare l'assemblaggio inserendo il giunto di connessione lungo nell'estruso da 1.000 mm.

2.

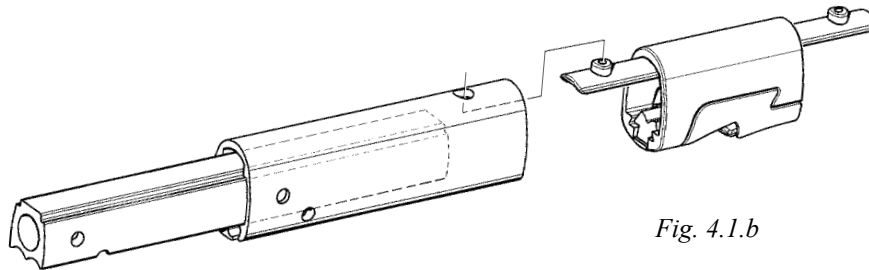


Fig. 4.1.b

Inserire la piastrina di connessione lunga unitamente al feeder come indicato in figura e spingere in dentro il giunto fino a raggiungere il bordo superiore del feeder.

3.

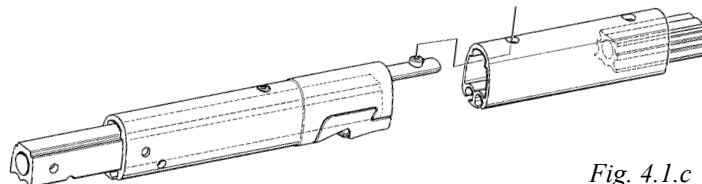


Fig. 4.1.c

Rimuovere il giunto di connessione da 200 mm da un estruso da 2400 mm (questo giunto di connessione verrà utilizzato in seguito per l'ultimo estruso da 2000 mm). Connettere l'estruso da 2400 mm a quello da 1000 mm inserendo il bottone della piastrina nell'apposito foro dell'estruso e spingendo in dentro il giunto di connessione dell'estruso da 1000 mm fino a filo del bordo inferiore dell'estruso stesso.

4.

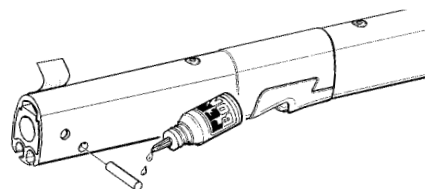


Fig. 4.1.d

Inserire l'apposito spinotto di blocco con alcune gocce del liquido frena-filetti fornito nel Kit. Bloccare lo spinotto in posizione con del nastro adesivo. (Il nastro dovrà essere rimosso al momento dell'inserimento del blocco inferiore rotante.)

Nota: Fare attenzione a che il liquido frena-filetti non venga in contatto con la pelle!

5.

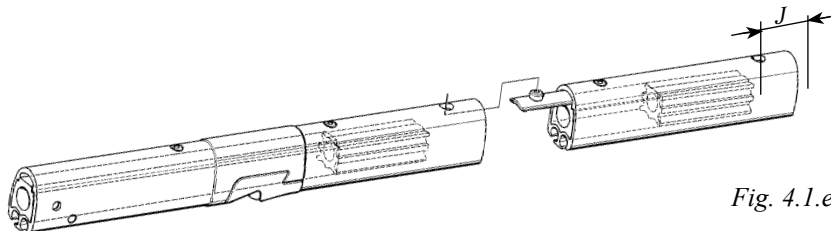


Fig. 4.1.e

Inserire il giunto di connessione nell'estruso da 2.400 mm. successivo unitamente alla relativa piastrina di giunzione e connetterlo agli estrusi precedenti. Utilizzando un giunto di connessione disponibile, spingere all'interno il tubo distanziale in nylon finché il giunto di connessione precedente non tocchi il tubo distanziale. Controllare che il tubo distanziale in nylon rientri nell'estruso di una lunghezza equivalente a circa metà giunto (J).

6.

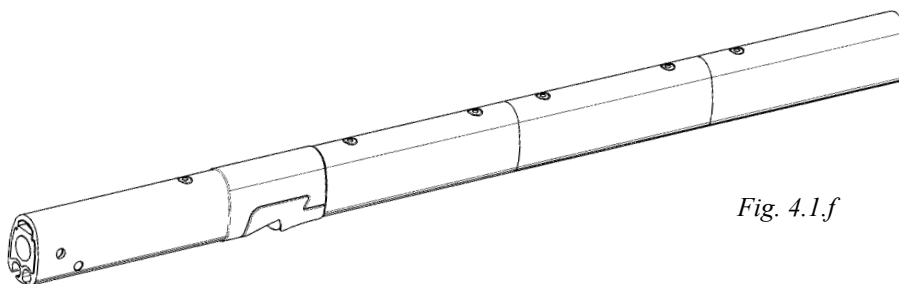


Fig. 4.1.f

Connettere nello stesso modo i rimanenti estrusi come da "Tabella 2" (3.6.1)

7.

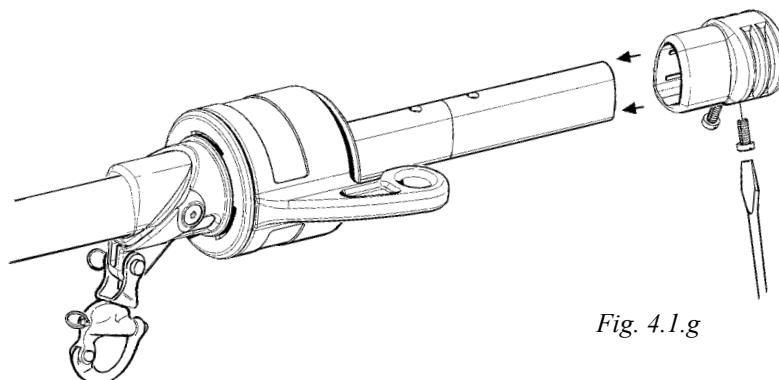


Fig. 4.1.g

Inserire partendo dall'ultimo estruso superiore il cursore di drizza rotante bloccandolo poi in posizione con del nastro adesivo al di sopra della posizione prevista per il feeder. Inserire quindi il terminale superiore fissandolo in posizione con le due viti autofilettanti fornite avvitandole a fondo, ma senza forzare eccessivamente.

8.

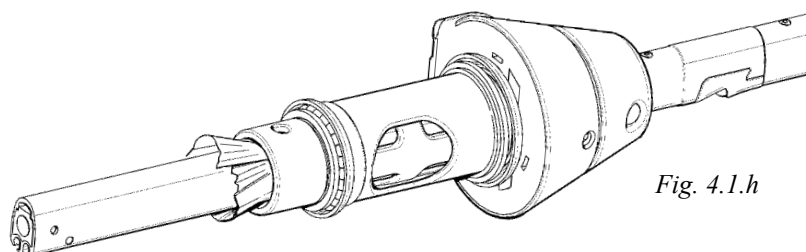


Fig. 4.1.h

Infilare il blocco inferiore rotante nel primo estruso da 1.000 mm. spingendolo in dentro con attenzione in modo tale da evitare che la parte interna in acciaio inox del blocco rotante non graffi l'estruso. Utilizzare un panno o della carta come protezione.

4.2 Montaggio del terminale fisso o regolabile dello strallo

1. Srotolare lo strallo del Furlex su una superficie piana facendo attenzione perché potrebbe pericolosamente srotolarsi in modo molto rapido.



Nota: Fare attenzione quando si srotola lo strallo!

2. Marcare con un pennarello indelebile sullo strallo la misura WL ottenuta dalla **Tabella 1** (3.5.1) a partire dal centro del foro del terminale ad occhio superiore.
3. Lo strallo fornito è temprato e rastremato a caldo per facilitarne l'inserimento nell'estruso. **Non tagliare ora il cavo**, ma solo dopo averlo inserito nello strallo estruso.
4. Infilare lo strallo nello strallo estruso partendo dall'ultimo estruso, spingendolo dentro fino a che il terminale ad occhio superiore non tocchi contro il terminale superiore. Bloccarlo in posizione con del nastro adesivo. Ruotare lo strallo in senso anti-orario nel caso trovi ostruzione nell'entrare all'interno dell'estruso.
5. Nastrare lo strallo con alcuni giri di nastro adesivo su entrambi i lati del segno di taglio previsto per facilitarne il taglio stesso. Controllare che il segno di taglio sullo strallo sporga dalla parte inferiore dell'estruso da 1.000 mm come dalla seguente tabella 4.2.1:

4.2.1	Terminale fisso:	Terminale regolabile:
200 S	cavo Ø 6 mm : circa 200 mm	cavo Ø 6 mm : circa 140 mm
	cavo Ø 7 mm : circa 200 mm	cavo Ø 7 mm : circa 140 mm
	cavo Ø 8 mm : circa 200 mm	cavo Ø 8 mm : circa 145 mm
300 S	cavo Ø 8 mm : circa 240 mm	cavo Ø 8 mm : circa 180 mm
	cavo Ø 10 mm : circa 240 mm	cavo Ø 10 mm : circa 180 mm

6. Tagliare quindi lo strallo con un seghetto avendo cura poi di smussarne l'estremità con una lima.

7.

Corpo terminale fisso (o regolabile) Former Cono Manicotto filettato

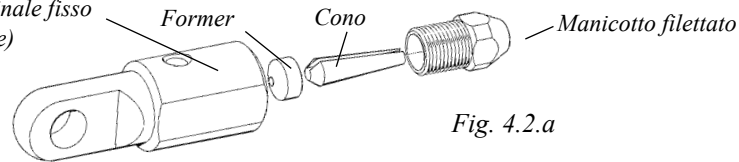


Fig. 4.2.a

Svitare il manicotto filettato ed estrarre il cono ed il former dal terminale fisso (o terminale regolabile Furlex ove utilizzato).

8.

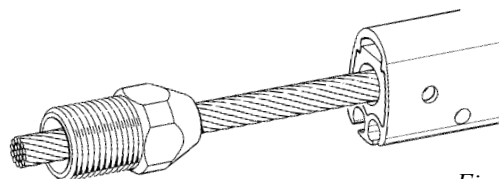


Fig. 4.2.b

Infilare il manicotto filettato sullo strallo.

9.

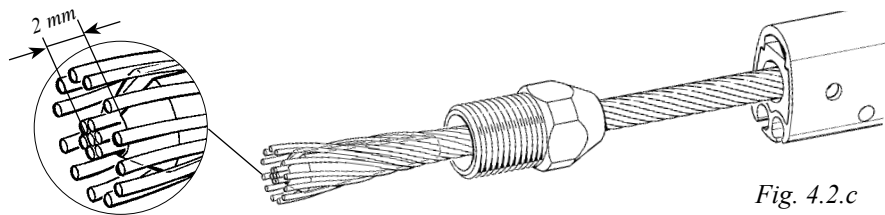


Fig. 4.2.c

Infilare il trefolo centrale di 7 fili all'interno del cono. I fili del cavo dovrebbe fuoriuscire di circa 2-mm dal cono.

10.

Spaziare regolarmente i 12 fili esterni dello strallo attorno al cono e spingere quindi lo strallo ed il cono all'interno del manicotto filettato in modo tale che i fili dello strallo vengano mantenuti in posizione più facilmente. Bloccarlo in posizione con l'ausilio di una pinza autobloccante per garantire una piegatura corretta dei fili stessi.

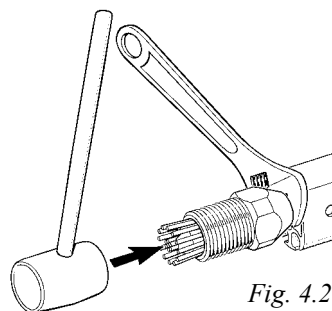


Fig. 4.2.d



ATTENZIONE! Assicurarsi che nessun filo esterno dello strallo si sia inserito nella fessura del cono.

11.

Utilizzando una pinza o un piccolo martello piegare leggermente i fili esterni. Nel caso si utilizzi un martelletto, appoggiare il terminale filettato su una superficie morbida (legno o simile) per evitare di danneggiarlo.

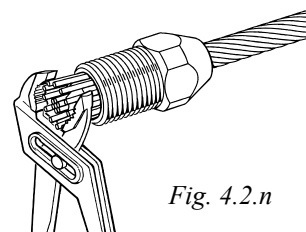


Fig. 4.2.n

12. Inserire il former all'interno del corpo del terminale fisso (o del terminale regolabile). Lubrificare la filettatura del manicotto con alcune gocce di frena-filetti per evitare il grippaggio dello stesso ed avvitarlo a fondo in modo che l'estremità dello strallo venga correttamente preformata al suo interno.

13.

Svitare nuovamente il terminale ad occhio filettato e controllare che i fili esterni dello strallo siano regolarmente distribuiti attorno al cono. Se alcuni fili si fossero sovrapposti, correggerne la posizione.

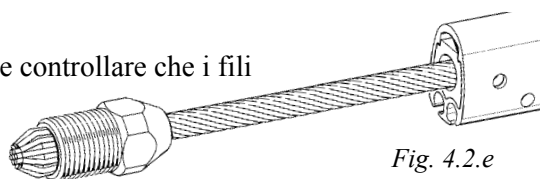


Fig. 4.2.e



ATTENZIONE! Assicurarsi che nessun filo esterno dello strallo si sia inserito nella fessura del cono.

14. Se l'assemblaggio dell'avvolgifiocco presentasse problemi e fosse necessario ripeterlo, riferirsi alle relative istruzioni del capitolo 17, "Smontaggio del Furlex".

15.

Mettere 2 o 3 gocce di adesivo frena-filetti sulla filettatura del terminale ed avvitarlo serrandolo a fondo. Il terminale è in tal modo permanentemente bloccato.

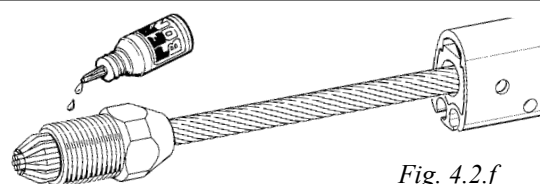


Fig. 4.2.f

16. Controllare la lunghezza FL dello strallo come da **Tabella 1** (3.5.1) e Fig. 3.5 a . Nel caso l'installazione preveda il terminale regolabile svitarlo per circa il 50% della sua estensione. (Vedi **"Regolazione del terminale regolabile"** tabella 14.1.1.)

17.1

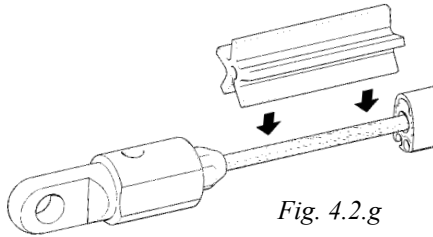


Fig. 4.2.g

Terminale fisso: Inserire il bussolotto distanziatore fornito sul cavo.

17.2

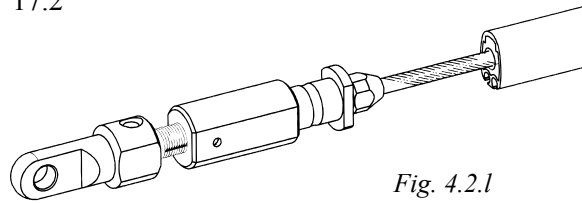


Fig. 4.2.l

Terminale regolabile: Non utilizzare il bussolotto distanziale.

17.3

Marcare l'estruso da 1000 mm con un evidenziatore permanente come indicato. Questo faciliterà l'allineamento finale con il blocco di sfere inferiore.

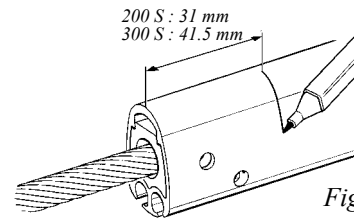


Fig. 4.2.o

18.1

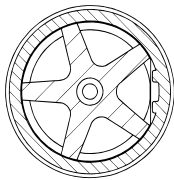


Fig. 4.2.m

Terminale fisso : Spingere il terminale all'interno del blocco rotante inferiore assicurandosi che la parte fresata del terminale vada a combaciare con l'apposita parte piatta all'interno del blocco stesso.

18.2

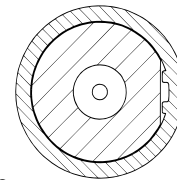


Fig. 4.2.h

Terminale regolabile: Nel caso l'installazione preveda il terminale regolabile allineare le tre parti fresate dello stesso. Inserendolo all'interno del blocco inferiore rotante si bloccherà automaticamente e in modo assolutamente sicuro nella posizione prescelta normalmente al 50% della sua lunghezza.

19.

Inserire l'apposito spinotto e divaricare la relativa coppiglia non oltre i 20° in modo che possa essere riutilizzata anche successivamente in modo sicuro.

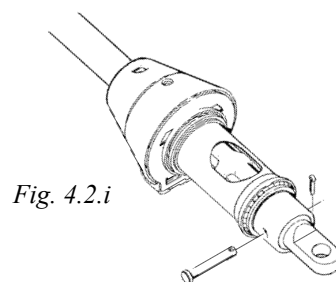


Fig. 4.2.i

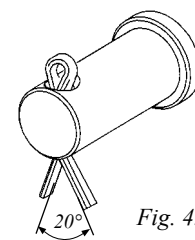


Fig. 4.2.j

20.

Posizionare l'estruso inferiore da 1.000 mm in modo che il segno si allinei con la parte superiore dell'adattatore e i fori dell'estruso siano allineati con i fori dell'adattatore. Avvitare le due viti ① nell'adattatore che collega il blocco rotante inferiore all'insieme degli estrusi assemblati. Usare il set di chiavi torx incluse nella scatola furlex. Applicare il freno filetti sulle viti. Stringere forte le viti.

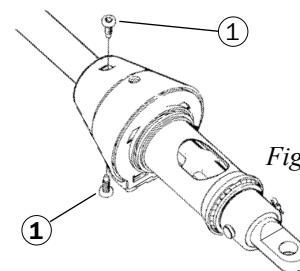


Fig. 4.2.k

21. E' consigliabile a questo punto procedere all'installazione del Furlex sulla barca. Vedi capitolo 16 **"Armamento a bordo del Furlex"**.

4.3 Montaggio del tamburo di avvolgimento e del guidacima

Il tamburo di avvolgimento è composto da due semigusci. Sarà più agevole installare questi particolari dopo che il Furlex è installato a bordo sulla barca.

1.

Inserire la cima di avvolgimento nell'apposito foro del guidacima e quindi nel foro previsto del semiguscio tamburo dotato piastrina blocca-cima.

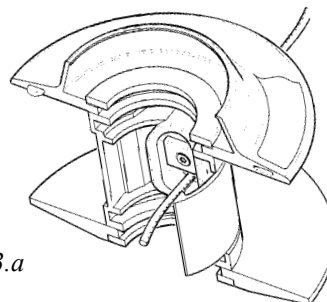


Fig. 4.3.a

2.

Svitare la piastrina blocca-cima ed inserire la cima stessa nello spazio ovale previsto come indicato in figura, riavvitando quindi a fondo la piastrina stessa.

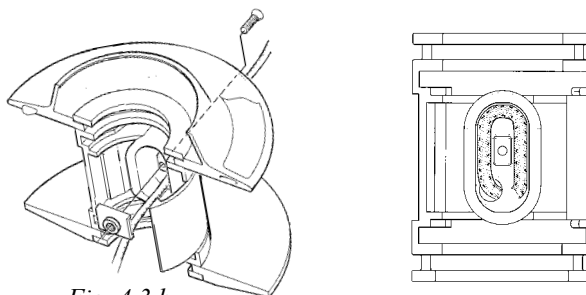


Fig. 4.3.b

3.

Premere a fondo i due semigusci del tamburo di avvolgimento attorno al blocco inferiore rotante. I due semigusci dovranno essere allineati con gli appositi fori presenti sul blocco stesso. Controllare che entrambi gli incastri di connessione dei due semigusci siano correttamente innestati fra di loro.

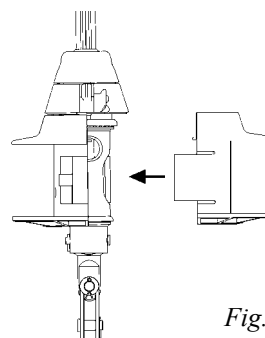


Fig. 4.3.c

4.

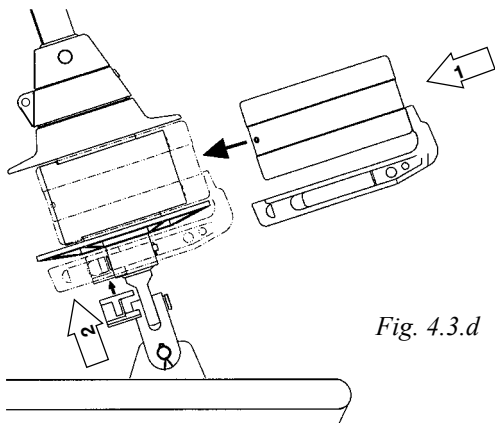


Fig. 4.3.d

Inserire il copricima (1) nella direzione dello spinotto di blocco e inserire dal basso l'apposito blocco del copricima (2) finché non si incastrano a clip nell'apposito alloggiamento.

5.

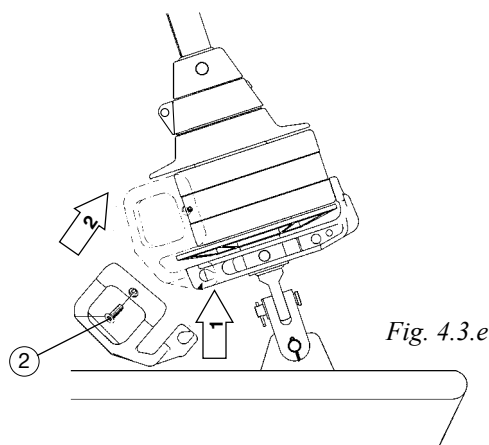
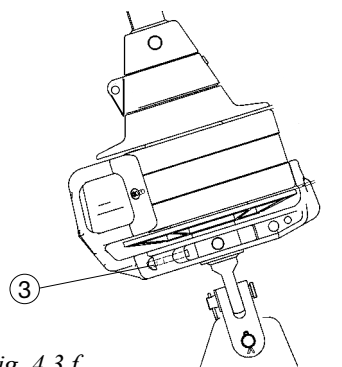


Fig. 4.3.e

Innestare in basso il guidacima e ruotarlo verso l'alto fino ad appoggiarsi al copricima, bloccandolo quindi in posizione con le apposite viti (2).

6.



Avvitare leggermente la vite ③.

Fig. 4.3.f

7.

Regolare l'altezza verticale del guidacima e centrarlo rispetto alle flange dei semigusci tamburo in modo tale da evitare inutili e dannose frizioni fra copricima e tamburo avvolgitore.

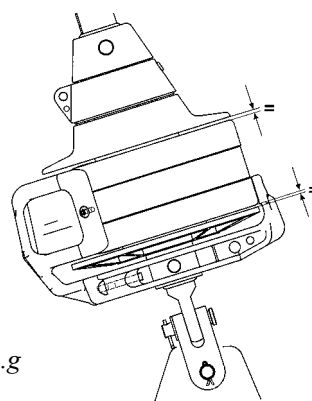


Fig. 4.3.g

8.

Allineare il braccio guidacima nella direzione del primo bozzello da candelieri e serrare a fondo la vite (3) (Vedi anche il capitolo 6.3. "Percorso della cima di avvolgimento in coperta").

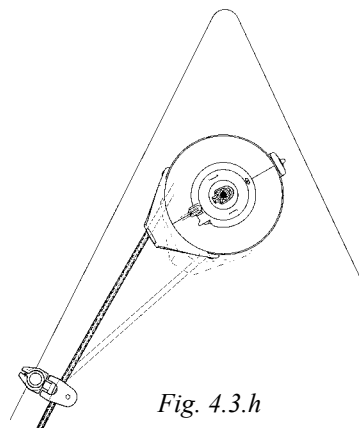


Fig. 4.3.h

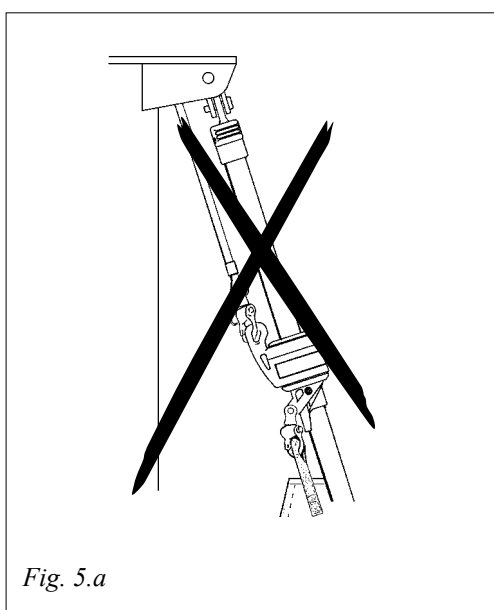
5 La drizza del genoa



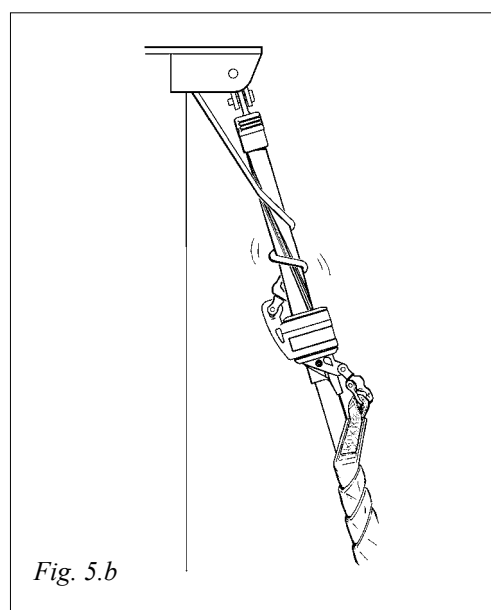
L'angolo formato fra la drizza e lo strallo di prua deve essere compreso fra 5–10° come da fig. 5.4.c. Nel caso tale angolo dovesse essere inferiore, può accadere che nell'avvolgere la vela la drizza si avvolga attorno allo strallo estruso, danneggiando la drizza stessa e l'estruso. La mancanza di controllo in tale situazione può anche danneggiare lo strallo di prua stesso.



Un angolo non corretto della drizza può far avvolgere la drizza sull'estruso e danneggiare seriamente lo strallo soprattutto nel caso si utilizzi un verricello per comandare l'avvolgimento della vela e applicando quindi elevati carichi alla cima di avvolgimento, mettendo a rischio l'intero armamento dell'alberatura.



Potrebbe succedere che



5.1 Il passadrizza

Per evitare tali inconvenienti vengono forniti nella confezione del Furlex due appositi passadrizza facilmente installabili e adatti a tutte le marche di alberi. Per prevenire l'usura di costose drizze in acciaio inox, questi passadrizza sono realizzati in bronzo cromato, materiale più morbido del cavo, che quindi si consumerà prima della drizza inox. Controllare almeno una volta all'anno l'usura del guidadrizza, eliminando le eventuali sbavature con una lima e provvedendo a sostituirlo quando l'usura supera il 50%. I guidadrizza non sono coperti dalla garanzia di 5 anni di cui gode il Furlex.

5.2 La puleggia passadrizza ad incasso

Per ottenere il corretto angolo richiesto fra drizza e strallo di prua compreso fra 5°–10° è possibile utilizzare una puleggia passadrizza ad incasso. Con tale puleggia si evita inoltre di logorare e danneggiare la drizza. L'installazione richiede più tempo ma evita di dover sostituire il guidadrizza usurato come riportato in precedenza. Negli alberi Seldén dell'ultima generazione tale puleggia è già prevista e montata. La puleggia passadrizza (con istruzioni di montaggio) può essere richiesta al vostro installatore Furlex autorizzato.

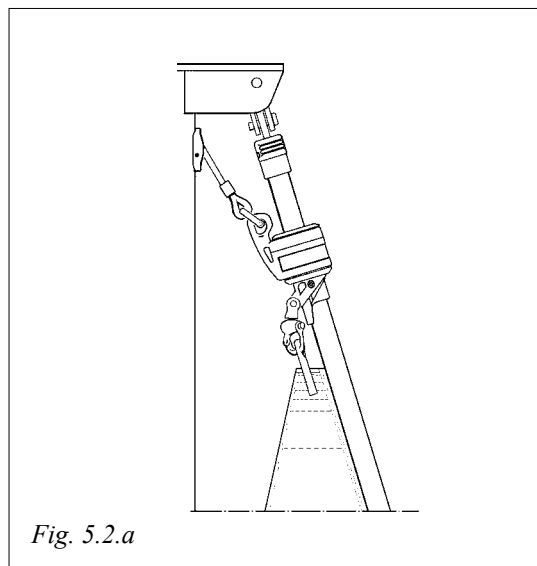


Fig. 5.2.a

5.2.1 Puleggie passadrizza ad incasso disponibili

Drizza Inox	Ø 3	Ø 4	Ø 4
Drizza tessile	Ø 8	Ø 10	Ø 12
Puleggia passadrizza	AL-45	AL-70	AL-90
Codice Articolo	505-004-10	505-006-10	505-012-10
Larghezza puleggia	13 mm	13 mm	16 mm

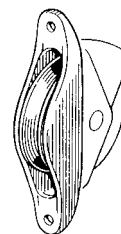


Fig. 5.2.b

5.3 La drizza dello spinnaker

Se l'albero è dotato di una drizza spinnaker occorre far attenzione a che non si attorcigli all'avvolgifiocco tenendola a debita distanza dal Furlex. Una soluzione efficace consiste nel far passare tale drizza dietro la crocetta alta, murandola poi a poppavia delle crocette sulla coperta.



Evitare di murare la drizza dello spinnaker parallela allo strallo del Furlex!

5.4 Montaggio del guidadrizza

Nella confezione del Furlex sono forniti due guidadrizza. Se l'albero è equipaggiato con due drizze genoa, occorre montare i due guidadrizza installandoli affiancati o spaziatamente lateralmente, facendo quindi passare entrambe le drizze attraverso di essi.

Per evitare corrosioni galvaniche fra il guidadrizza in bronzo e la lega leggera dell'albero, ogni guidadrizza viene fornito con una guarnizione isolante autoadesiva che deve essere frapposta fra guidadrizza ed albero nel montaggio. Le fig. 5.4.c - 5.4.d danno indicazioni sul posizionamento di montaggio dei guidadrizza sugli alberi Seldén utili anche per altre marche di alberi, controllando accuratamente che venga osservato l'angolo richiesto fra drizza e strallo. Un angolo superiore ai 10° potrebbe usurare inutilmente il guidadrizza.

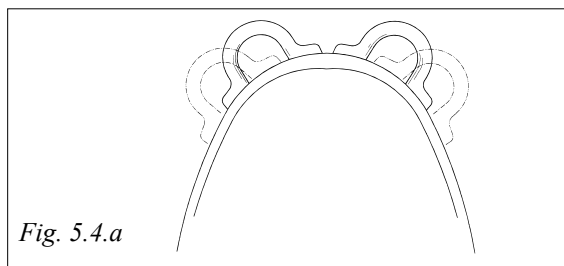
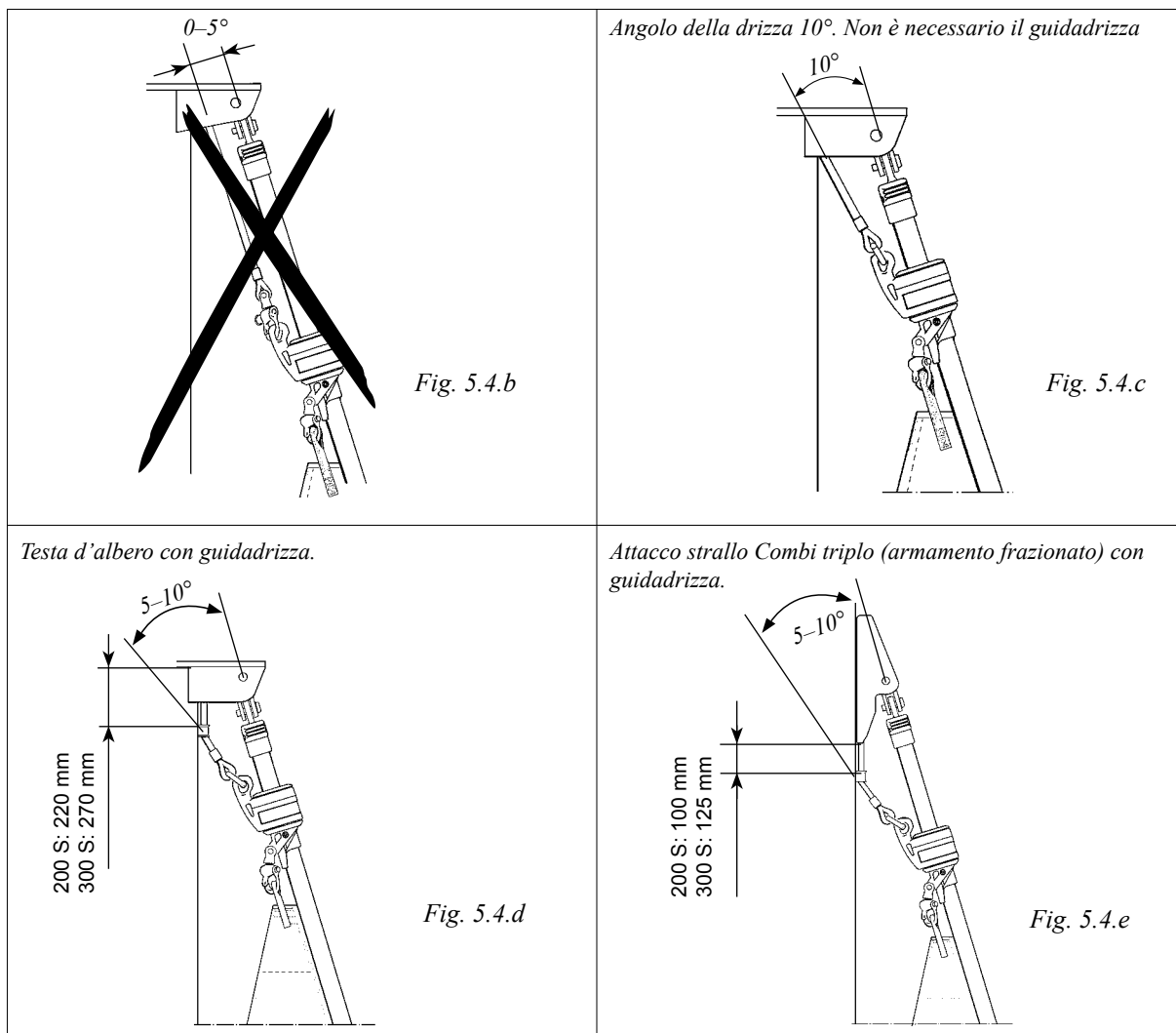


Fig. 5.4.a

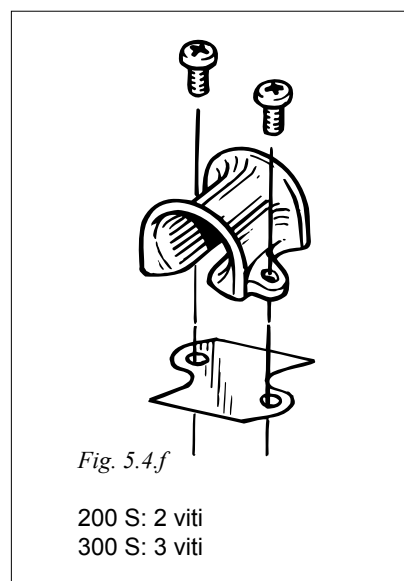


Far attenzione a che il cursore di drizza raggiunga la sua posizione corretta lungo lo strallo affinché si ottenga l'angolo richiesto di 5 - 10°. Nel caso la ralinga del genoa non abbia la lunghezza richiesta, occorre inserire una prolunga. (Vedi cap. 7.1 "La vela per l'avvolgifiocco")



Istruzioni di montaggio del guidarizza:

1. Individuata la corretta posizione di montaggio del guidarizza, segnare i punti di foratura utilizzando come dima la guarnizione isolante autoadesiva.
2. Praticare i fori nell'albero utilizzando la punta da trapano di $\text{Ø}5.3$ mm fornita nel kit, utilizzando il guidarizza stesso come dima di foratura. È opportuno montare il guidarizza prima di installare lo strallo del Furlex.
3. Inserire la drizza nel rispettivo guidarizza prima di montarlo sull'albero in quanto il moschettone di drizza è di dimensioni tali da non passare attraverso il guidarizza stesso.
4. Ingrassare le viti: questo faciliterà il serraggio stesso delle viti e permetterà di prevenire fenomeni di corrosione galvanica. Serrare a fondo con un grosso cacciavite a testa Philips le viti M6 fornite che sono di tipo autofilettante e possono essere avvitate direttamente nel foro da $\text{Ø} 5.3$ mm.



6 La cima di controllo di avvolgimento

6.1 Descrizione funzionale

La cima di controllo dell'avvolgimento si arrotola sul tamburo allo srotolare del genoa. Il foro del guidacima è provvisto di una guaina di rivestimento inox che evita frizioni ed usura della cima stessa. La pressione del guidacima interno flessibile, fornito anch'esso di bordi in alluminio antifrizione, garantisce il regolare avvolgimento della cima sul tamburo e previene accavallamenti della cima stessa al suo interno.

6.2 Avvolgimento della cima sul tamburo

- Ruotando a mano lo strallo estruso del Furlex avvolgere circa 30 giri della cima sul tamburo di avvolgimento.

Se la vela è dotata di protezione anti-UV sulla parte destra della vela, ruotare lo strallo estruso in senso orario in modo che la cima avvolgente fuoriesca dalla parte sinistra del tamburo.

- Se la protezione anti-UV è sulla parte a sinistra della vela, ruotare l'estruso in senso anti-orario e la cima di avvolgimento dovrà quindi uscire dalla parte destra del tamburo.

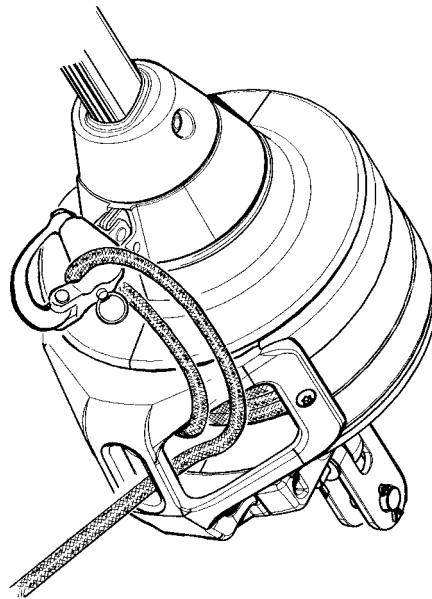


Fig. 6.2.a

Per prevenire lo srotolamento accidentale della cima, farla passare attraverso il moschettone di mura.

6.3 Percorso della cima di avvolgimento in coperta

Il controllo della cima di avvolgimento può avvenire direttamente dal pozzetto utilizzando gli appositi bozzelli forniti nel kit del Furlex e montati sul pulpito di prua e sui candelieri. Vedi fig. da 6.4.a a 6.4.f per il montaggio dei bozzelli del Furlex 200 S e fig. 6.5.a per i bozzelli del Furlex 300 S.

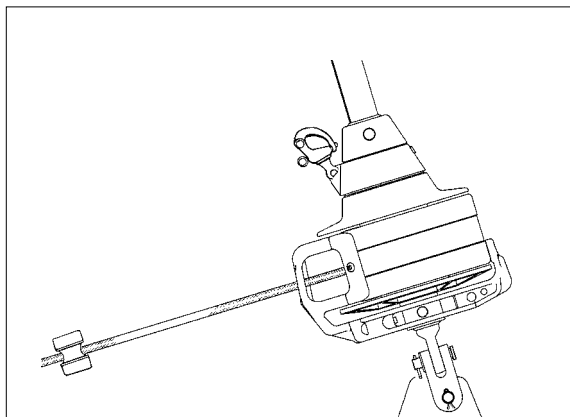


Fig. 6.3.a

Il punto di fissaggio del primo bozzello deve garantire che la cima di avvolgimento sia allineata al guidacima.

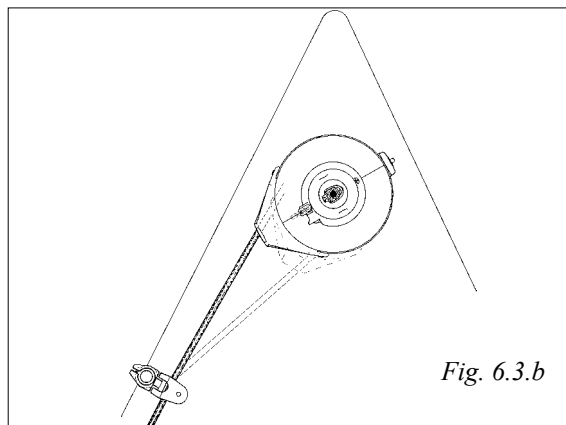


Fig. 6.3.b

Allentare la vite di blocco ③. (Vedi fig. 4.3.f.) e allineare l'uscita della cima con il primo bozzello come indicato in figura. Serrare quindi a fondo la vite.

Il rinvio finale da coperta nel pozzetto non è fornito nel kit del Furlex, in quanto ogni imbarcazione può presentare diverse possibili soluzioni. Si raccomanda di utilizzare un tipo di bozzello a snodo che sia in grado quindi di auto-allinearsi alla cima e che non abbia un carico di lavoro inferiore a:

Furlex 200 S 3000 N

Furlex 300 S 5000 N

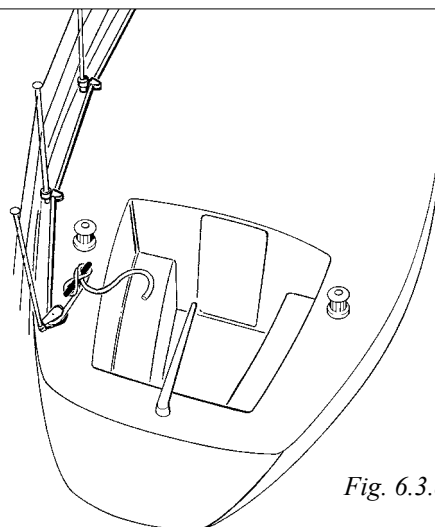


Fig. 6.3.c



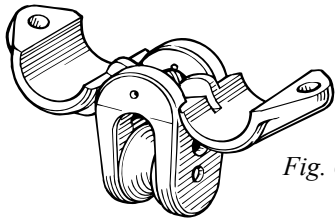
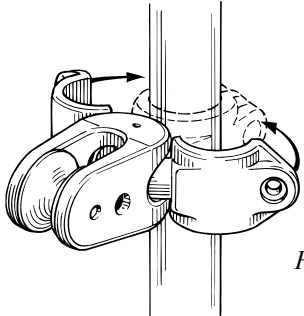
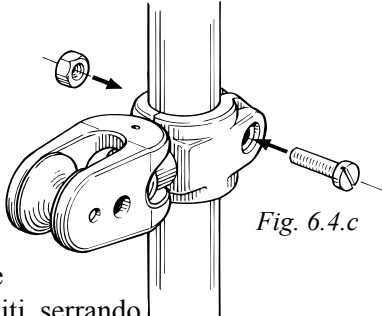
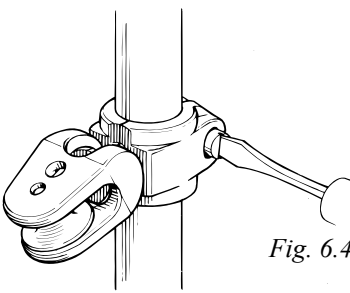
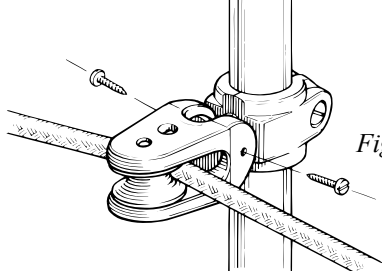
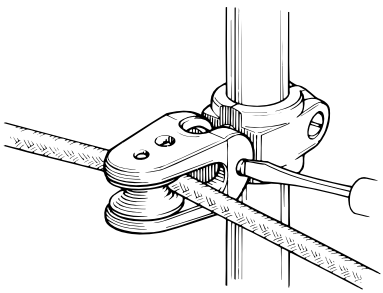
Occorre poter bloccare la cima di avvolgimento in modo sicuro. Un bozzello con strozzascotta può essere indicato in navigazione per bloccare la cima con il genoa ridotto, ma non è affidabile nel caso si lasci l'imbarcazione incustodita. In tal caso per sicurezza è meglio bloccare la cima ad una bitta a strozza. Noi consigliamo un bozzello singolo a snodo in combinazione con una bitta.



Nel caso la cima di avvolgimento si sblocchi accidentalmente in presenza di forte vento, la vela si può svolgere e sbattere pericolosamente danneggiando in modo irreparabile la vela stessa!

6.4 Montaggio dei bozzelli da candelieri per il Furlex 200 S

Nella confezione del Furlex sono forniti 4 bozzelli da candelieri orientabili con un giunto a snodo e installabili su candelieri o pulpiti da 25 mm.

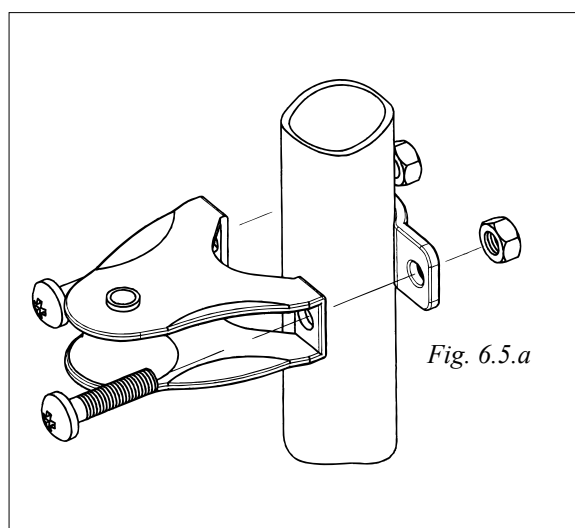
<p>1.</p>  <p><i>Fig. 6.4.a</i></p> <p>Inserire i due semigusci nelle apposite guide del bozzello.</p>	<p>2.</p>  <p><i>Fig. 6.4.b</i></p> <p>Stringere i due semigusci attorno al candeliero.</p>
<p>3.</p>  <p><i>Fig. 6.4.c</i></p> <p>Bloccare i due semigusci utilizzando l'apposita vite e il dado M6 forniti, serrando leggermente la vite.</p>	<p>4.</p>  <p><i>Fig. 6.4.d</i></p> <p>Allineare correttamente il bozzello e serrare a fondo la vite M6.</p>
<p>5.</p>  <p><i>Fig. 6.4.e</i></p> <p>Infilare la cima nel bozzello controllandone la posizione e bloccarlo infine...</p>	<p>6.</p>  <p><i>Fig. 6.4.f</i></p> <p>...utilizzando le apposite viti autofilettanti fornite.</p>

6.5 Montaggio dei bozzelli da candelieri per il Furlex 300 S

La scatola Kit del Furlex contiene 1 bozzello orientabile da utilizzare preferibilmente su un pulpito Ø 25 mm e 4 bozzelli da candelieri fissi da montare su candelieri Ø 25 mm. I bozzelli fissi possono essere montati su candelieri Ø 30 mm sostituendo le viti standard fornite con viti da M6-25 mm.

Montaggio: Il bozzello orientabile viene fissato come indicato nelle Fig.: 6.4.a - 6.4. f.

I bozzelli fissi sono montati sul candeliero come indicato in figura. Le teste delle viti vanno orientate verso l'interno della barca.



7 La vela per l'avvolgifiocco Furlex

7.1 Modifica della vela per l'avvolgifiocco Furlex

- Per poter utilizzare un genoa preesistente con l'avvolgifiocco è necessario far eseguire alcune modifiche alla vela. La lunghezza massima della ralinga va calcolata come indicato in tabella 7.1.1 e nella fig. 7.1.b. $FL-(F+E)$ (lunghezza dello strallo di prua esistente come alla Tabella 3.5.1 - dedotta la dimensione del punto di penna F e del punto di mura E).



È molto importante che il cursore di drizza rotante, con la drizza cazzata, sia in posizione tale da assicurare un angolo di 5–10° fra la drizza stessa e lo strallo estruso. Occorre modificare la lunghezza della ralinga della vela in modo tale che il cursore di drizza lavori sempre in tale posizione.

NEL CASO LA VELA SIA TROPPO LUNGA: dovendo procedere a modificare la ralinga della vela, far accorciare la vela stessa.

NEL CASO LA VELA SIA TROPPO CORTA: utilizzare uno stroppo di prolunga in acciaio fissato alla penna della vela. Bloccare lo stroppo direttamente alla vela con un'impionbatura Talurit per evitare venga rimosso o inavvertitamente perso. Tutte le vele utilizzate a prua devono essere modificate perché abbiano la stessa lunghezza avendo cura di controllare che il cursore di drizza rotante salendo, mantenga una distanza minima di 50 mm. dal terminale ultimo estruso con la drizza cazzata al massimo(vedi fig. 7.3.b).

- Il gratile del genoa deve essere tagliato arretrato in vicinanza del punto di mura. Per la misura dell'arretramento vedi fig. 7.1.b
- Per le misure del gratile del genoa nella tab. 7.1.1 è riportata la sezione dello strallo estruso in fig. 7.1.a . Il diametro del gratile interno suggerito è di 4 mm.
- Se si vuole dotare la vela di una banda di protezione anti-UV è consigliabile posizionarla sulla parte destra della vela. In tal caso il punto di mura risulta allineato con la canaletta dello strallo estruso a vela completamente svolta. (vedi capitolo 12, **"Riduzione della velatura"**). Se la vela è dotata di banda anti-UV sulla parte sinistra, il punto di mura risulterà leggermente ruotato a sinistra, ma il dispositivo di mura rotante funzionerà ugualmente.
Il gratile della vela deve scorrere con facilità nella canaletta dello strallo estruso in quanto il suo attrito aumenta notevolmente nel salire lungo tutta l'inferitura della vela (gratile interno da 4 mm.)
- Il punto di penna e quello di mura del genoa è meglio siano dotati di un anello di fettuccia piuttosto che di un anello inox. La vela si arrotolerà perfettamente attorno allo strallo estruso e manterrà un profilo migliore man mano che la si riduce.

7.1.1 Tabella per le misure del genoa per il Furlex

Modello Furlex	200 S	300 S
Riduzione inferitura di penna F	540	550
Riduzione inferitura E (Le dimensioni di eventuali aggiunte di snodi o prolunghe supplementari vanno sommati a E)	330	400
Arretramento di gratile CB	60	80
Diametro interno canaletta dell'estruso DLG	Ø 6	Ø 7.5
Larghezza uscita cabaletta dell'estruso WLG	3.0	3.0
Dimensioni sezione dello strallo estruso	31x21	39x27

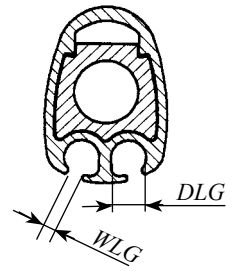


Fig. 7.1.a

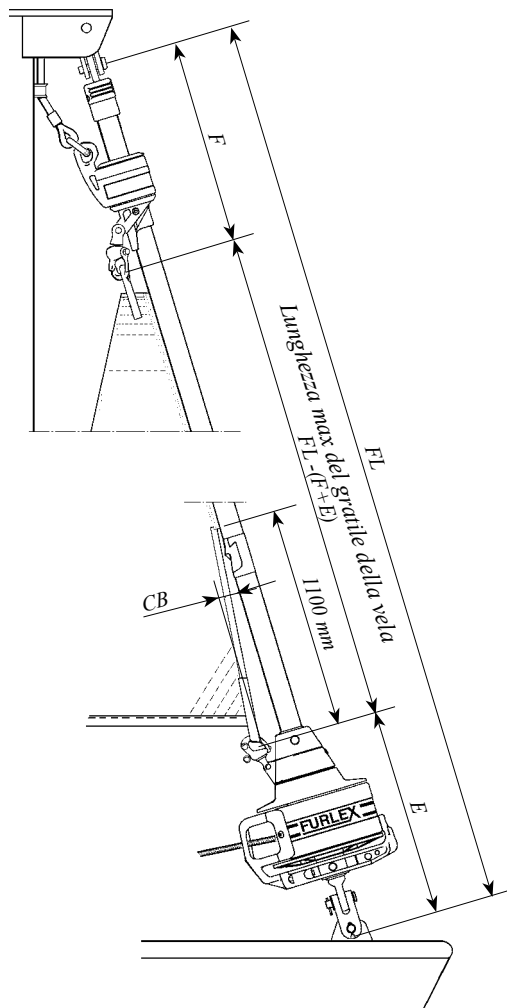


Fig. 7.1.b

7.2 Profilo della vela per l'avvolgifiocco

Il disegno del profilo della vela può variare in rapporto all'uso e alla performance che si vogliono ottenere dalla vela stessa.

L'altezza del punto di scotta può variare e la bugna della vela può essere più alta o più bassa.

In molti casi il punto di scotta è molto basso con la base della vela molto vicina al ponte di coperta. Per ottenere il miglior profilo della vela può essere necessario regolare la posizione del carrello di rinvio del genoa man mano che si riduce la sua superficie. Vele di prua più piccole, quali un genoa da lavoro, avranno un punto di scotta più alto che permette una migliore visibilità sottovento, un più facile passaggio della vela sotto le draglie della battagliola ed una minore esposizione della vela alle

onde che frangono sul ponte a prua in caso di mare formato. Questo tipo di vela richiede regolazioni meno frequenti del rinvio del punto di scotta al variare della superficie del genoa (Vedi capitolo 12, **Riduzione della vela**).

Una vela da avvolgifiocco dovrà essere un compromesso fra performance ottimale e praticità di impiego dovendo lavorare in condizioni di vento molto diverse e quindi con profili dal rendimento diversi. La vela deve essere progettata per lavorare sia con venti leggeri che con venti più sostenuti e tagliata con profilo meno grasso, facendo poi in modo che si smagrisca man mano che si riduce.

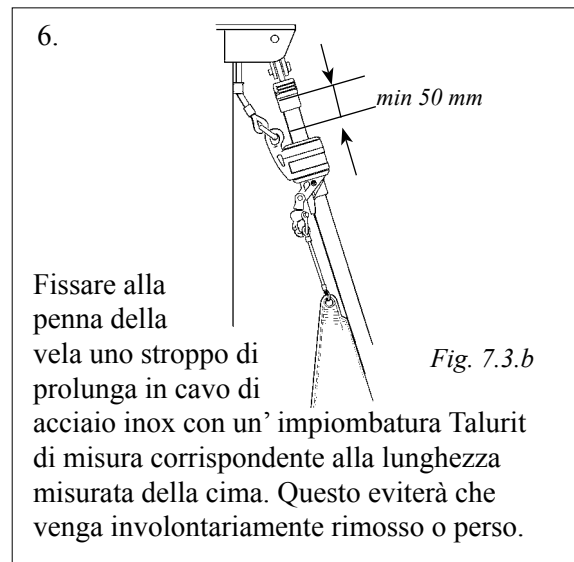
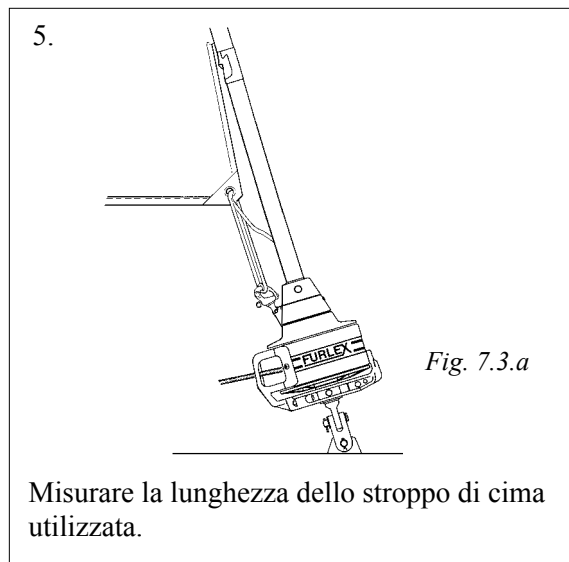
Molti accorgimenti sono stati sviluppati per migliorare il profilo di una vela avvolta con un avvolgifiocco. Alcune velerie usano inserire spezzoni di schiuma di poliuretano lungo l'inferitura tagliati in modo da ottenere un diametro più grosso della parte di vela avvolta sullo strallo estruso. Tale maggior diametro avvolge più vela ad ogni giro di avvolgimento ed il grasso si riduce in modo controllato lungo l'inferitura producendo quindi un progressivo smagrimiento della vela avvolta.

Il dispositivo di "libera rotazione del punto di mura" di cui è dotato il Furlex permette di migliorare lo smagrimiento progressivo della vela e lo sfruttamento di tali accorgimenti. (vedi cap.12 **"Riduzione della vela"**)

7.3 Come determinare la lunghezza dello stroppo di prolunga di penna

Per issare la vela vedi Capitolo 11.1.

1. Fissare la penna della vela direttamente al moschettone del cursore di drizza rotante.
2. Murare la vela con una cima fissata tra il moschettone di mura ed il punto di mura della vela stessa.
3. Issare la vela (Vedi cap. 11.1, **"Issare la vela"**) regolando la lunghezza della cima in modo tale che il cursore di drizza raggiunga la sua posizione più alta, cazzando con forza la drizza stessa e controllando che in tale posizione venga mantenuto l'angolo di 5–10° fra strallo estruso e drizza richiesto.
4. Con la drizza tesata al massimo controllare inoltre che la distanza fra il cursore di drizza ed il terminale ultimo estruso non sia inferiore a 50 mm.



7. Tutte le vele da utilizzare con l'avvolgifiocco dovranno essere modificate con gli stessi criteri.



Per evitare che la drizza si avvolga allo strallo estruso, il cursore di drizza rotante deve posizionarsi in modo tale da formare l'angolo richiesto di 5–10° fra la drizza e lo strallo estruso.

MANUALE D'USO DELL' AVVOLGIFIOCCO FURLEX

Per ottenere le migliori prestazioni e navigare piacevolmente in sicurezza con il vostro nuovo avvolgifiocco Furlex raccomandiamo di leggere attentamente il presente manuale.

Tutte le informazioni relative alle problematiche di sicurezza sono contrassegnate dal simbolo:



Seguire attentamente le istruzioni per evitare danni all'avvolgifiocco e rischi di lesioni alle persone.

La garanzia di 5 anni di cui gode il prodotto Furlex è valida esclusivamente solo nel caso di una sua corretta installazione ed un uso dello stesso in conformità con questo manuale.

Nel caso l'installazione sia stata effettuata da un nostro installatore autorizzato non è necessario leggere l'intero manuale. Consigliamo di leggere quelle informazioni riportate nel manuale di installazione che hanno rilevanza con quelle riportate nel manuale d'uso. È molto importante leggere e prendere nota di questi riferimenti incrociati.

E' possibile richiedere eventuali accessori opzionali suggeriti nel manuale al vostro rivenditore autorizzato di fiducia.

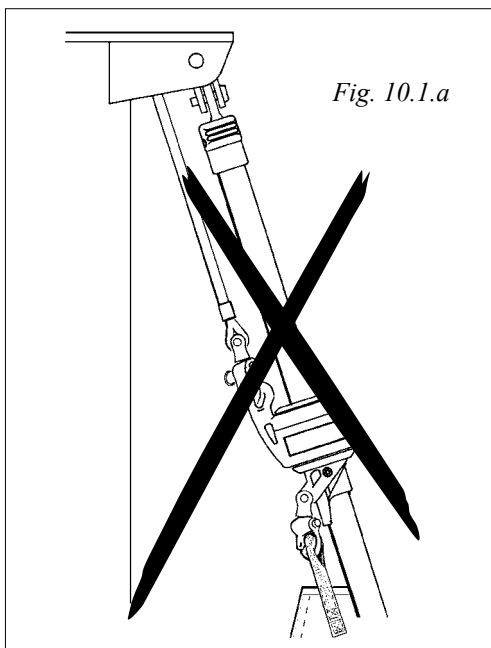
10 La drizza di genoa



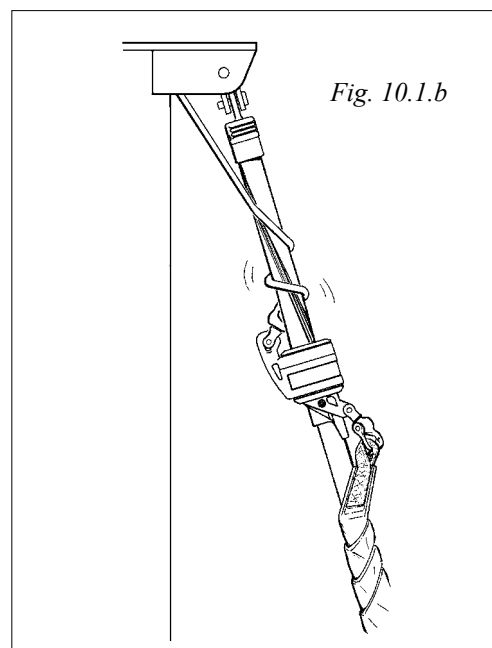
10.1 Introduzione

INFORMAZIONI IMPORTANTI!

- Il corretto percorso della drizza di genoa è uno degli aspetti più importanti dell'installazione e dell'uso del Furlex ai fini della sicurezza e per una navigazione senza di problemi in crociera.
- L'angolo fra la drizza e lo strallo estruso deve essere compreso fra 5–10°. Vedi fig. 5.4.b. Se tale angolo dovesse essere inferiore, la drizza si può avvolgere attorno allo strallo estruso quando si avvolge la vela, danneggiando molto probabilmente la drizza e lo strallo estruso stesso. La mancata attenzione a quanto possa accadere in questa situazione potrebbe anche comportare danni allo strallo di prua stesso.
- L'attorcigliarsi della cima di drizza può danneggiare seriamente lo strallo e mettere a repentaglio l'intero armamento dell'albero, soprattutto nel caso si utilizzi un verricello per controllare l'avvolgimento della vela. E' facile in tale caso applicare senza accorgersene notevoli carichi alla cima di avvolgimento.
- Se l'angolo richiesto di 5–10° fra drizza e strallo estruso è inferiore, occorre installare sull'albero gli appositi guidadrizza forniti con la confezione del Furlex.
- Nella confezione sono infatti forniti 2 guidadrizza. Controllare che siano correttamente installati.
- Vedi anche "La drizza del genoa", cap. 5.



Potrebbe succedere che



Durante la navigazione il movimento di beccheggio della barca può provocare sfregamenti fra la drizza in cavo d'acciaio e il guidadrizza. Per prevenire l'usura della drizza, il guidadrizza è costruito in fusione di bronzo cromato, un materiale è più morbido del cavo in acciaio. Si evita in tal modo di usurare la drizza. Controllare almeno una volta all'anno il guidadrizza provvedendo a smussare con una lima eventuali presenze di sbavature taglienti. Sostituire il guidadrizza quando il suo spessore è inferiore al 50%. Il guidadrizza non è coperto dalla garanzia di 5 anni di cui gode il Furlex.

10.2 La puleggia passadrizza ad incasso

Per ottenere l'angolo richiesto di 5–10° della drizza con lo strallo estruso si può anche installare sull'albero una puleggia passadrizza ad incasso che evita di danneggiare la drizza e non subisce logorii. L'installazione richiede più tempo, ma elimina la necessità della sostituzione periodica del guidadrizza come detto in precedenza.

Gli alberi Seldén dell'ultima generazione sono già provvisti di tale puleggia ad incasso correttamente posizionata per l'installazione del Furlex. Tale puleggia ad incasso (con relative istruzioni di montaggio può essere richiesta al vostro rivenditore Furlex autorizzato.

Vedi tabella 5.2.1 e fig. 5.2.a per maggiori informazioni.

10.3 La drizza dello spinnaker

Se L'albero è dotato di una drizza spinnaker occorre far attenzione a che non si attorcigli all'avvolgifiocco tenendola a debita distanza dal Furlex. Una soluzione efficace consiste nel far passare tale drizza dietro la crocetta alta, murandola poi a poppavia delle crocette sulla coperta.



Evitare di murare la drizza dello spinnaker parallela allo strallo del Furlex!

11 In navigazione con l'avvolgifiocco Furlex

11.1 Issare la vela



Mettere in tensione lo strallo utilizzando il tesapaterazzo di poppa e le eventuali volanti prima di issare la vela.

1. Mettere in tensione lo strallo come per una navigazione di bolina stretta prima di issare la vela. Il cazzare la drizza prima di tendere lo strallo può portare ad un eccessivo sovraccarico della drizza stessa, della ralinga della vela e del cursore di drizza rotante nel caso si proceda successivamente a mettere in tensione lo strallo di prua.
2. Disporre la vela sulla coperta a prua con il punto di mura rivolto in avanti.
3. Ruotare il moschettone del punto di mura girevole in senso anti-orario nel caso la cima di avvolgimento esca dal lato sinistro del tamburo o in senso orario nel caso esca dalla parte destra.

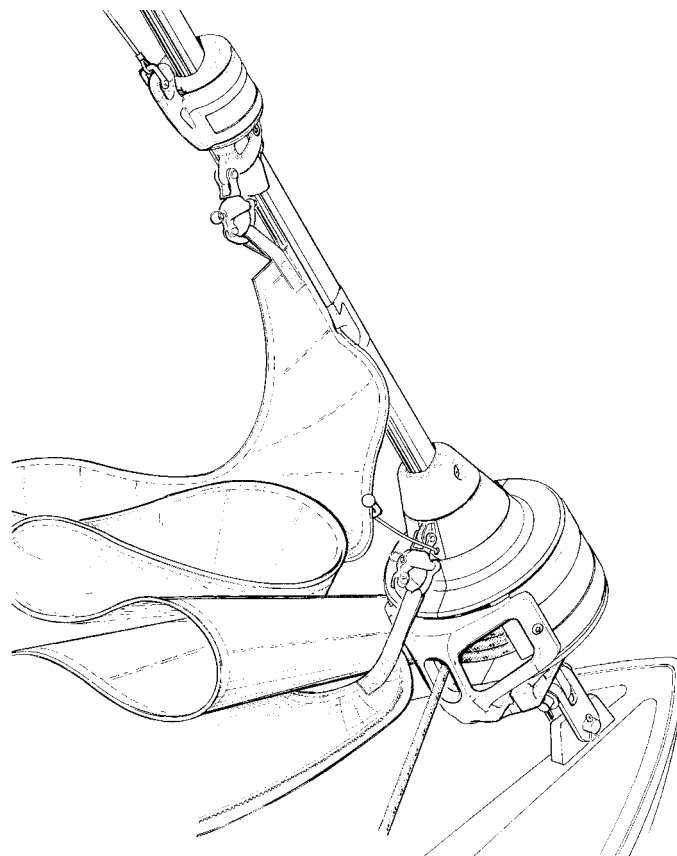


Fig. 11.1.a

4. Fissare la fettuccia del punto di mura della vela all'apposito moschettone.
5. Annodare la scotta alla bugna della vela e farla passare negli appositi rinvii di coperta e portarla in pozzetto annodandola alla sua estremità con un nodo savoia.
6. Fissare il grillo della drizza all'anello superiore del cursore di drizza rotante.
7. Estrarre il prefeeder dal suo alloggiamento e far passare il gratile della vela attraverso la sua fessura. Fissare infine il moschettone del cursore di drizza rotante alla fettuccia di penna della vela.

8. Issare la vela utilizzando la corretta canaletta tramite l'apposito feeder. In particolare utilizzare la canaletta dello strallo di destra nel caso la cima di avvolgimento fuoriesca dalla parte sinistra del tamburo o viceversa la canaletta di sinistra nel caso la cima fuoriesca dalla parte destra. Questo permetterà di ridurre la resistenza cui si va incontro nell'avvolgimento iniziale della vela stessa, in quanto la piega che la vela deve subire nell'avvolgersi è meno pronunciata.
9. Issare la vela. Il prefeeder guiderà il gratile della vela con un angolo corretto verso il feeder e la canaletta dell'estruso, facilitando il mandarla a riva. Cazzare la drizza fino all'apparire di una piega verticale lungo tutta l'inferitura, rilasciando la drizza stessa fino allo sparire della piega. Bloccare infine la drizza.
10. Far rientrare il prefeeder nel suo alloggiamento fino allo scatto di blocco.
11. Avvolgere completamente la vela sullo strallo estruso tirando la cima di avvolgimento. Controllare che la scotta sopravento sia libera e mettere in leggera tensione la scotta sottovento, avvolgendola con un giro sull'apposito verricello di scotta. È importante avvolgere la vela in modo uniforme e serrato, in quanto una vela avvolta troppo lasca si può svolgere in presenza di forte vento e sbattere, causando un'inutile logorio della vela stessa. Se la barca viene lasciata incustodita, la vela potrebbe sbattere fino a strapparsi. Una vela avvolta in modo lasco potrebbe anche causare un'inutile usura oscillando avanti e indietro con il vento.
12. Controllare che con il genoa più grande tutto avvolto e serrato rimangano da 3 a 5 giri di cima sul tamburo. Per modificare il numero di giri della cima avvolta sul tamburo, staccare la scotta del genoa e ruotare a mano lo strallo estruso del Furlex fino ad ottenere il numero di giri richiesto sul tamburo. Riducendo infatti la vela con forte vento, si avvolgerà più strettamente sullo strallo estruso ed occorrerà in tal caso un maggior numero di giri di cima sul tamburo per avvolgere completamente la vela. Assicurarsi sempre di avere un numero sufficiente di giri di cima sul tamburo.
13. Controllare che il cursore di drizza rotante si trovi ad una distanza non inferiore a 50 mm. dal terminale ultimo estruso e che **la drizza formi un angolo compreso fra 5–10° con lo strallo estruso.**

14. Una volta controllati tutti i punti precedenti, marcare il punto di regolazione della drizza di genoa come indicato in figura per evitare sovratensioni della drizza stessa. Marcare anche il punto di regolazione di massima tensione del tendipaterazzo.

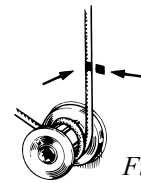


Fig. 11.1.b

15. La tensione dello strallo potrà a questo punto essere regolata senza sottoporre la drizza ad un'inutile ed eccessivo carico di lavoro.



Attenzione! Evitare assolutamente di cazzare la drizza con il genoa avvolto.

11.2 Svolgere la vela

(Per lo riduzione parziale della vela vedi cap. 12 "Ridurre la vela")

1. Sbloccare la cima di avvolgimento dalla bitta e la scotta sopravento permettendo il suo libero scorrimento allo svolgere della vela.
2. Per una manovra controllata di svolgimento della vela, può essere utile dar volta la scotta di un giro attorno al verricello o di un mezzo giro attorno ad una bitta. Questo sarà utile soprattutto con forte vento permettendo di mantenere in costante leggera tensione la cima di avvolgimento.

3. Dar volta un giro di scotta attorno al verricello e cazzare la scotta. Man mano che la vela si svolge il vento stesso faciliterà la manovra di svolgimento. La miglior andatura dell'imbarcazione per svolgere la vela è compresa fra la bolina ed il traverso in quanto il vento stesso favorirà un suo più veloce svolgimento.
4. Dar volta altri giri di scotta sul verricello e cazzare la scotta fino alla corretta regolazione della vela per l'andatura prescelta.

11.3 Avvolgere la vela

1. Lasciare la scotta sopravento e assicurarsi che scorra liberamente.
2. Avvolgere la vela tirando la cima di avvolgimento e rilasciando contemporaneamente la scotta sottovento, avendo cura di mantenerla in leggera tensione dando volta un giro sul verricello. È importante avvolgere la vela ben serrata uniformemente sullo strallo estruso in quanto una vela avvolta in modo lasco potrebbe srotolarsi leggermente in caso di vento forte. Se si lascia la barca incustodita, la vela potrebbe sbattere fino a strapparsi. Una vela avvolta molto lasca potrebbe anche causare un'inutile usura oscillando avanti e indietro con il vento.
3. Bloccare la cima di avvolgimento su di una bitta in modo sicuro soprattutto nel caso l'imbarcazione rimanga incustodita.



Nel caso che la cima di avvolgimento non sia accuratamente bloccata, la vela si può svolgere e sbattere soprattutto in presenza di forte vento e questo può danneggiare seriamente la vela!

Se si prevede di non utilizzare l'imbarcazione per un lungo periodo di tempo, è consigliabile ammainare la vela e riporla sottocoperta per evitare danni provocati da una lunga esposizione ai raggi UV ed un suo inutile logorio e proteggerla dallo sporco. Un'alternativa utile può essere l'uso di un coprivela bloccato con del velcro che il vostro velaio di fiducia può fornire.

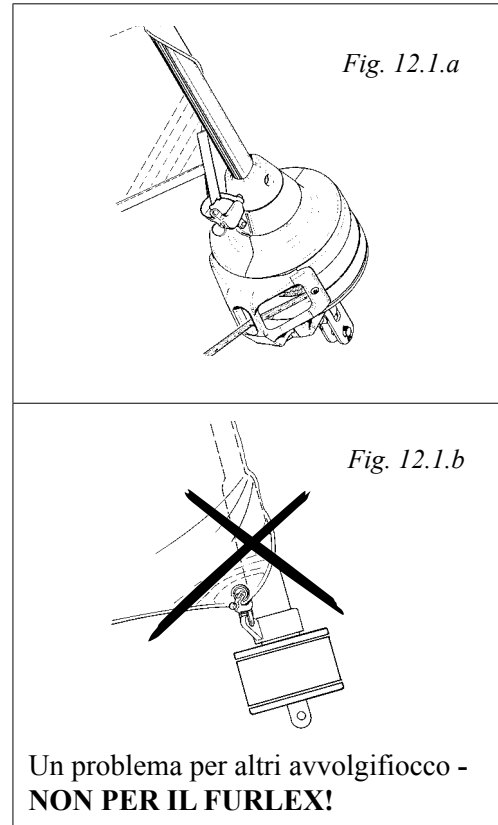
12 Ridurre la vela con il Furlex

Con l'avvolgifiocco Furlex la superficie del genoa è variabile a piacimento al variare delle condizioni di vento. In situazioni di vento estreme può essere utile eventualmente poter disporre di una tormentina avvolgibile

12.1 Il punto di mura rotante

L'avvolgifiocco Furlex è dotato di un dispositivo che permette la libera rotazione del punto di mura. Iniziando a ridurre la vela, questo permette di avvolgere di circa un giro la vela stessa prima di iniziare ad avvolgere la sua base ottenendo un progressivo indispensabile smagrimento del suo profilo all'aumentare del vento. Lo smagrimento della vela aumenta poi ad ogni giro successivo di avvolgimento. Questo dispositivo risolve inoltre un altro problema legato al fatto che il punto di mura della vela è solitamente rinforzato con diversi strati di tessuto, e questo fa ingrossare di più il diametro della vela avvolta sullo strallo nel punto di mura ad ogni giro rispetto alla parte centrale della vela, peggiorando ed ingrassando così il profilo della vela ridotta. Furlex, grazie al dispositivo di "punto di mura rotante", evita questo problema, garantendo un profilo corretto della vela ridotta. **Facciamo riferimento a questo dispositivo con il nome di "Punto di mura rotante".**

La sezione avvolgente del Furlex ha **lo stesso diametro su tutta la sua lunghezza**. Questa importante caratteristica permette un'uniforme avvolgimento della vela lungo tutta la sua inferitura ed è indispensabile per garantire un profilo corretto e performante della vela stessa senza causare deformazioni inaccettabili.



12.2 Ridurre la vela in navigazione

- All'aumentare del vento è necessario ridurre la superficie del genoa ed in tal caso è importante avvolgerla serrata in modo da mantenere sempre un profilo ottimale della vela.
 - L'andatura migliore per ridurre il genoa è compresa fra la bolina stretta ed il traverso, in tal modo il vento favorirà un avvolgimento serrato della vela migliorando il suo profilo ed il suo rendimento.
 - L'avvolgimento della vela deve avvenire senza particolari sforzi e in modo scorrevole. Controllare quindi dapprima che non ci siano ostruzioni ed impedimenti che possano bloccare l'avvolgimento della vela nel caso si voglia utilizzare un verricello, perché questo può provocare un blocco dell'avvolgimento e causare danni.
1. Lasciare la scotta sottovento finché la vela comincia a fileggiare.
 2. Cazzare la cima di avvolgimento in modo da smagrire e avvolgere la vela bloccando quindi in modo sicuro la cima stessa.
 3. Ripetere l'operazione fino ad ottenere la riduzione di vela ottimale per le condizioni di vento.



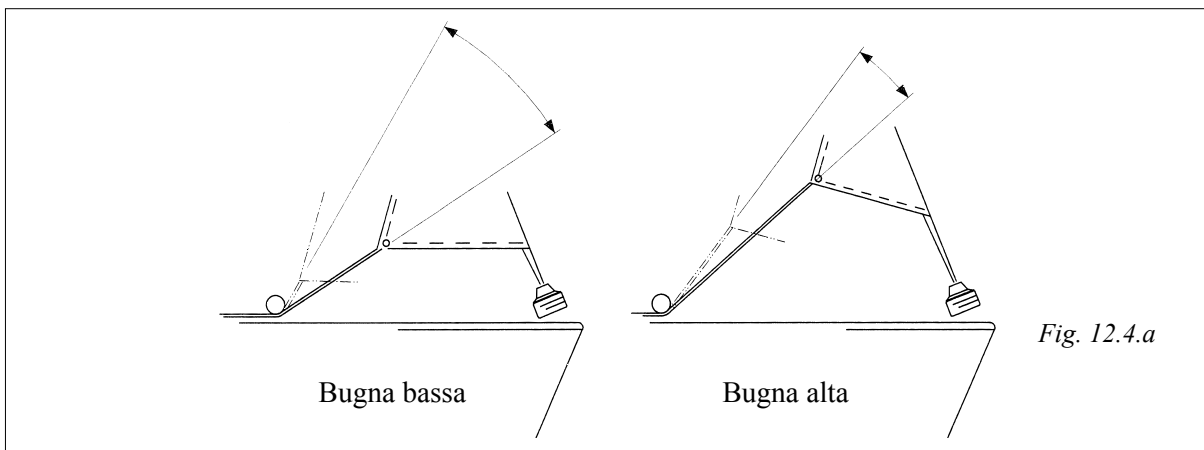
Controllare che non ci siano impedimenti od ostruzioni che possano bloccare l'avvolgimento della vela prima di utilizzare un verricello per comandare la riduzione del genoa, evitando di causare possibili danni.

12.3 Ridurre la vela a partire dalla vela completamente avvolta

- Per ottenere il miglior rendimento del genoa è preferibile svolgere prima la vela completamente e quindi riavvolgerla fino alla riduzione ottimale desiderata. Cazzare la cima di avvolgimento avendo cura di mantenere la scotta in tensione. La vela si avvolgerà più serrata allo strallo estruso e manterrà in tal modo un profilo più performante.
- Se il vento è troppo forte, o se vi sono altri motivi per non voler svolgere la vela completamente, si può ulteriormente ridurre la superficie del genoa con la vela già avvolta parzialmente. La vela va quindi ridotta mantenendo una certa tensione sulla scotta. In tal caso la vela potrebbe avvolgersi in modo relativamente serrato ed il suo profilo potrebbe essere troppo grasso, aumentando anche la sua possibile usura.

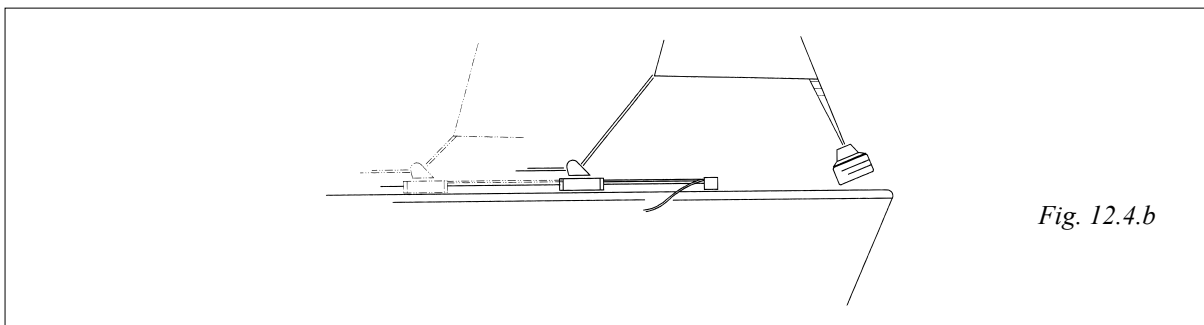
12.2 Ridurre la vela in navigazione

Riducendo la superficie del genoa può essere necessario modificare la posizione del punto di rinvio della scotta. Se la bugna del genoa è molto bassa è necessario modificare la posizione del punto di scotta anche per piccole riduzioni di superficie. Se la bugna è più alta le regolazioni necessarie saranno meno frequenti. **Per ottenere il miglior profilo della vela è comunque necessario procedere alla regolazione della posizione del punto di scotta (Vedi fig. 12.4.a).**



La variazione dell'angolo di scotta è inferiore con una vela con la bugna più alta. Nella figura sopra la comparazione è fatta con i medesimi giri di avvolgimento della vela.

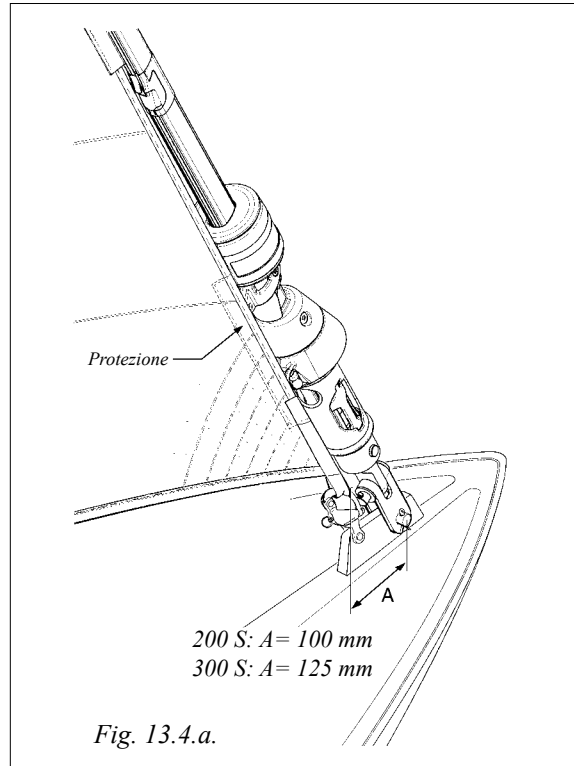
La regolazione della posizione del rinvio di scotta viene considerevolmente facilitata se si utilizza un carrello di scotta regolabile ottenuto con un bozzello posizionato sul terminale a pruvavia del binario di scotta ed una cima di regolazione del punto di scotta rinviata in pozzetto e qui bloccata. La regolazione della posizione del punto di rinvio può essere fatta anche sotto carico con l'ausilio di un verricello.



Dopo aver effettuato alcune prove si possono marcare sul binario le posizioni più adatte del carrello in relazione alle diverse riduzioni di vela. Sarà in tale modo più facile utilizzare tali segni per scegliere la migliore combinazione fra area di genoa utilizzata e la posizione del carrello di scotta.

13 Uso dell'avvolgifiocco Furlex in regata

- Molti regalanti hanno già sperimentato con successo i vantaggi ottenibili con l'uso dell'avvolgifiocco Furlex. La vela di prua può essere parzialmente avvolta prima della partenza per avere una migliore visibilità del campo di regata e una maggior flessibilità di manovra. Si svolge quindi la vela completamente allo scadere del conteggio alla rovescia, per passare la linea di partenza a piene vele. I vantaggi sono evidenti soprattutto con un equipaggio ridotto.
- Si può facilmente e velocemente trasformare il Furlex da avvolgifiocco per la crociera in strallo cavo per la regata con doppia canaletta per l'impiego in regata. Senza dover smontare lo strallo di prua, si può rimuovere il tamburo e il cursore di drizza può essere abbassato al di sotto del feeder.
- In regata con un equipaggio più esperto, il genoa può essere murato alla landa di prua in coperta permettendo quindi di sfruttare la massima superficie della vela di prua. La doppia canaletta permette un rapido cambio di vela sfruttando la tecnica della vela su vela.
- Per evitare che il blocco inferiore rotante danneggi o usuri la vela occorre venga osservata una distanza minima A indicata in fig. 13.4.a fra il perno di attacco alla landa di prua del Furlex ed il lato anteriore della fettuccia del punto di mura della vela.
- Applicare opportuni rinforzi di protezione al genoa nei punti di possibile usura nel caso tale misura sia inferiore a quella indicata.



La conversione del Furlex per l'impiego in regata si effettua rapidamente smontando il guidacima ed il tamburo come descritto nel cap.17.3 e 17.4 "SMONTAGGIO DEL FURLEX" Sganciando quindi il feeder (vedi cap.17.2), si abbassa il cursore di drizza rotante in modo che non intralci i cambi di vela. Rimontare il feeder ed il Furlex è pronto per la regata!

14 Regolazione della lunghezza dello strallo di prua

Il Furlex 200 S e 300 S può essere fornito con terminale fisso o terminale regolabile integrato internamente.

14.1 Furlex con terminale regolabile interno

Il terminale regolabile permette di regolare la lunghezza dello strallo e quindi l'appruamento o appoppamento dell'albero. Nota bene che per la tensione dello strallo è meglio utilizzare il tesapaterazzo i poppa, avendo questo un angolo più favorevole. Per la regolazione della lunghezza dello strallo procedere nel modo seguente:

Attrezzi necessari:

- 1 Un cacciavite a testa Torx (fornito con la confezione del Furlex)
- 1 paio di pinze a becchi lunghi mezzitondi
- 2 chiavi inglesi

1. Srotolare la vela e allentare la drizza o ammainare e rimuovere la vela stessa.
2. Svitare le 2 viti ① dell'adattatore che fissano gli estrusi al blocco inferiore rotante.
3. Rimuovere la coppiglia ④ e lo spinotto ⑤ che blocca il blocco inferiore rotante al terminale regolabile.



ATTENZIONE! Non rimuovere i perni dello snodo che collega lo strallo alla landa di prua della barca!!

4. Sollevare il blocco inferiore rotante al di sopra del terminale regolabile facendo attenzione a che l'interno del blocco in acciaio inox non graffi l'estruso in lega leggera utilizzando eventualmente un panno o della carta a protezione.
5. Bloccare in posizione il blocco inferiore rotante utilizzando una drizza di rispetto armata al moschettone di mura.
6. Con due chiavi inglesi regolabili inserite rispettivamente sul manicotto terminale filettato dello strallo e sulla parte fresata del corpo del terminale regolabile, ruotare lo stesso fino ad ottenere la lunghezza desiderata dello strallo di prua. **Attenzione! Non ruotare il manicotto terminale filettato dello strallo.**

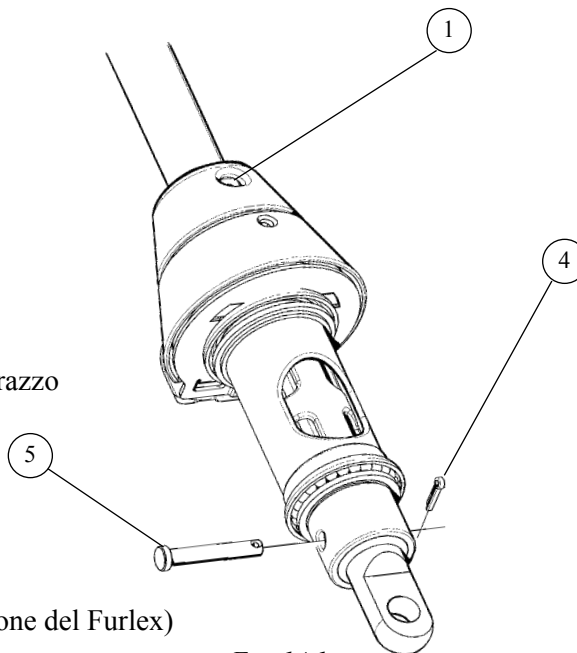


Fig. 14.1.a

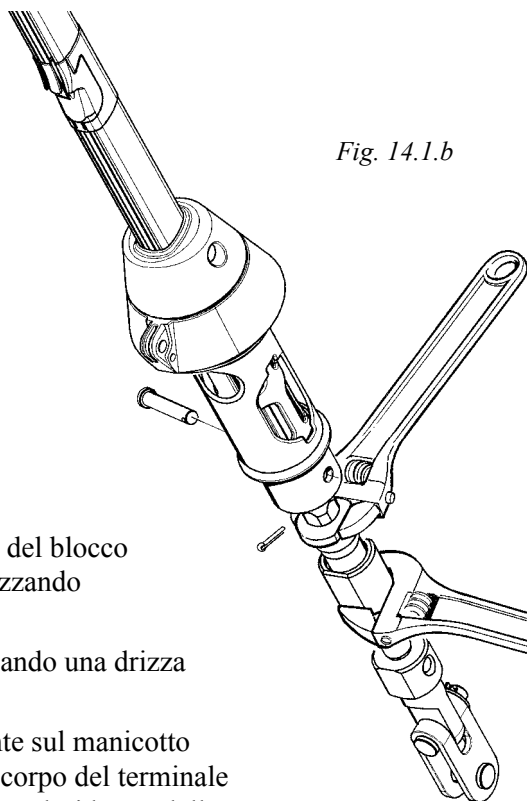


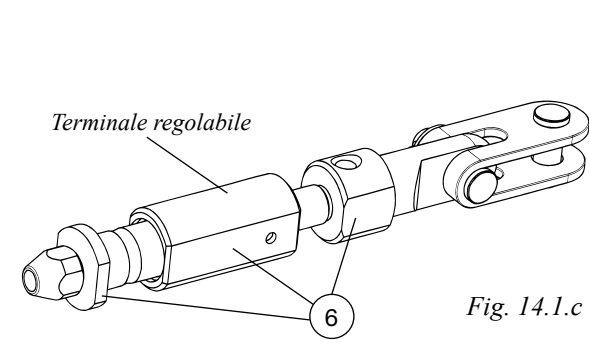
Fig. 14.1.b



Il terminale regolabile è dotato di un blocco di fine corsa che impedisce che venga svitato oltre quel punto. Non sovraccaricare questo blocco cercando di svitarlo ulteriormente. Non superare comunque le misure massime di regolazione fornite nella tabella sottostante!

7. Riallineare le tre parti fresate © del terminale regolabile.
8. Riabbassare il blocco inferiore rotante che una volta in posizione bloccherà il terminale regolabile all'estensione desiderata e predisposta.
9. Riavvitare a fondo le viti ①. Se l'escursione possibile del terminale regolabile è insufficiente occorrerà utilizzare una prolunga a snodo supplementare. Vedere alla voce "Furlex con terminale fisso".

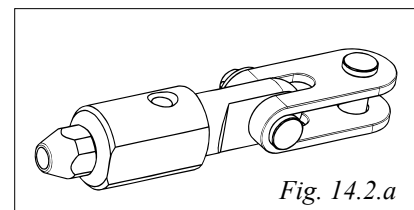
14.1.1 Misure di regolazione dell'arridatoio regolabile

		Diametro dello strallo di prua	Escursione di regolazione	Codice Articolo
	200 S		Ø 6	60
		Ø 7	60	174-537-11
		Ø 8	60	174-538-11
300 S		Ø 8	60	174-519-11
		Ø 10	60	174-520-11

Per le prolunghie a snodo supplementari vedi Tabella 3.3.3.

14.2 Furlex con terminale fisso

Se l'avvolgifiocco Furlex è stato acquistato con il terminale fisso, la lunghezza dello strallo può essere modificata con l'utilizzo di prolunghie a snodo opzionali (Vedi tab 3.3.3) che possono essere installate sul terminale inferiore o superiore dello strallo. Sono richieste prolunghie di notevoli dimensioni per modificare in modo considerevole l'inclinazione dell'albero. Su un Furlex con uno strallo di prua da Ø 8 mm di normale lunghezza (15.400 mm), la testa d'albero viene appoppata di 158 mm. allungando lo strallo di prua con una prolunga standard di lunghezza H= 50 mm.



Per accorciare il Furlex, si devono necessariamente accorciare lo strallo inox e lo strallo estruso. Vedi "Smontaggio del Furlex", al cap.17 e "Assemblaggio dell'avvolgifiocco Furlex" al cap. 4.



ATTENZIONE! Non accorciare mai lo strallo del Furlex rimuovendo lo snodo inferiore esistente. (Ved cap. 3.3 "Attacchi alla landa di prua").

Sul Furlex è possibile montare anche successivamente il terminale regolabile, contattando il rivenditore autorizzato di zona Furlex.

15 La manutenzione dell'avvolgifiocco Furlex

I materiali utilizzati nella costruzione del Furlex garantiscono anni di funzionamento e richiedono una semplice e minima, ma regolare manutenzione annuale. A fine stagione o nel periodo invernale può essere l'occasione per tale manutenzione che non necessita di disalberare l'imbarcazione. Controllare annualmente il guidadrizza eliminando eventuali sbavature taglienti con una lima. Il guidadrizza va sostituito quando il suo spessore è inferiore al 50%.

15.1 Pulizia e ingrassaggio del blocco inferiore rotante

Sciacquare regolarmente con abbondante acqua dolce per rimuovere residui di sale e sporcizia e lasciarlo asciugare. Ingrassare tutti i cuscinetti a sfera come indicato nella fig. sotto, utilizzando il grasso fornito nella confezione del Furlex.

I fori di ingrassaggio **A**, **B** e **C** dei cuscinetti a sfere sono i punti più importanti, dal momento che l'intero avvolgifiocco Furlex ruota su di essi. Il punto di ingrassaggio **D** che è più difficilmente raggiungibile, serve ad ingrassare il cuscinetto del punto di mura rotante, che ruota esclusivamente di un giro ad ogni operazione di avvolgimento della vela, richiede di essere ingrassato con minor frequenza. E' sufficiente ingrassarlo una volta ogni due cicli di ingrassaggio.

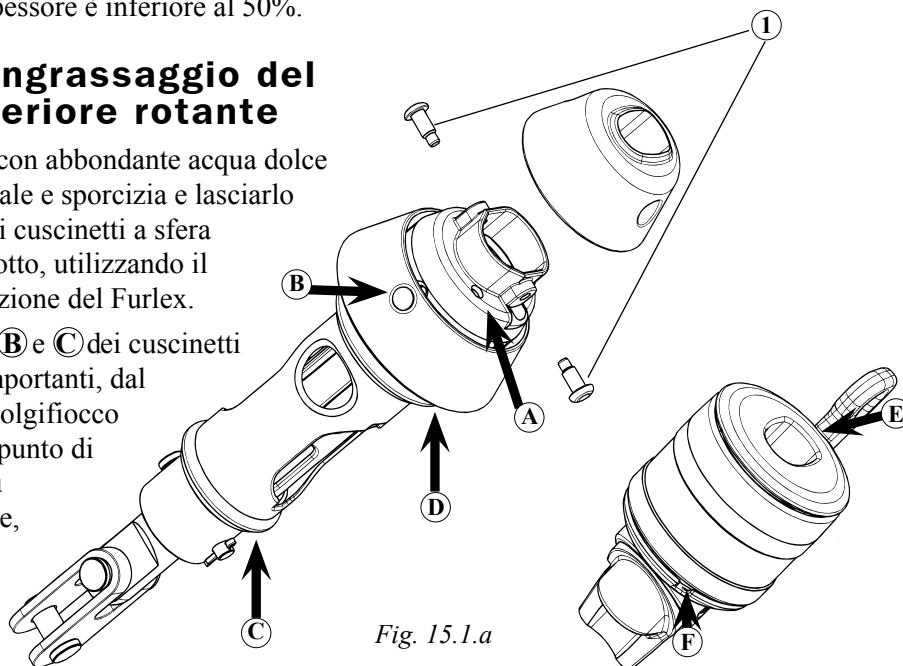


Fig. 15.1.a

Attrezzi necessari:

1 cacciavite Torx (fornito con la scatola kit del Furlex)

1 paio di pinze a becchi lunghi mezzitondi

Lavare dapprima abbondantemente la parte inferiore del Furlex con acqua dolce e lasciarlo asciugare.

Ⓐ

1. Svitare le 2 viti ① che fissano l'adattatore al blocco di sfere inferiore e sollevarlo.
2. Spremere una piccola quantità di grasso nel foro **A** e rimontare l'adattatore serrando a fondo le viti ①.

Ⓑ

1. Mettere del grasso nell'apposito foro **B** dell'anello di mura.

Ⓒ

1. Spremere una piccola quantità di grasso nella fessura **C** fra il terminale ed il tamburo di avvolgimento.

Ⓓ

1. Smontare il braccio guidacima e i due semigusci del tamburo. (Vedi il capitolo "Smontaggio" 17.3-17.4).
2. Mettere del grasso nella fessura ora a vista del cuscinetto **D**.
3. Rimontare tutti i componenti, procedendo a ritroso.

15.2 Ingrassaggio del cursore di drizza rotante

1. Ammainare il cursore di drizza fino al feeder.
2. Introdurre una piccola quantità di grasso nell'apposito foro (E) del cuscinetto superiore e nell'apertura (F) della copertura in plastica del cuscinetto inferiore.

15.3 Pulizia dell'avvolgifiocco Furlex

Lavare e sciacquare l'intero sistema Furlex con acqua dolce e un detergente non aggressivo per rimuovere lo sporco ed i cristalli di sale.

Attenzione! Alcuni detersivi contengono additivi che possono corrodere l'alluminio, quindi è importante sciacquare bene tutto il detersivo dopo il lavaggio.

Quando l'avvolgifiocco è asciutto, le superfici anodizzate possono essere trattate con gli appositi polish lucidanti per barca assicurandosi però che non contengano silicone. Questo proteggerà il metallo ed eviterà allo sporco e al sale di aderire alla superficie del metallo, evitando quindi di sporcare anche le vele. Le parti in acciaio inox possono essere trattate con l'apposita pasta lucidante.

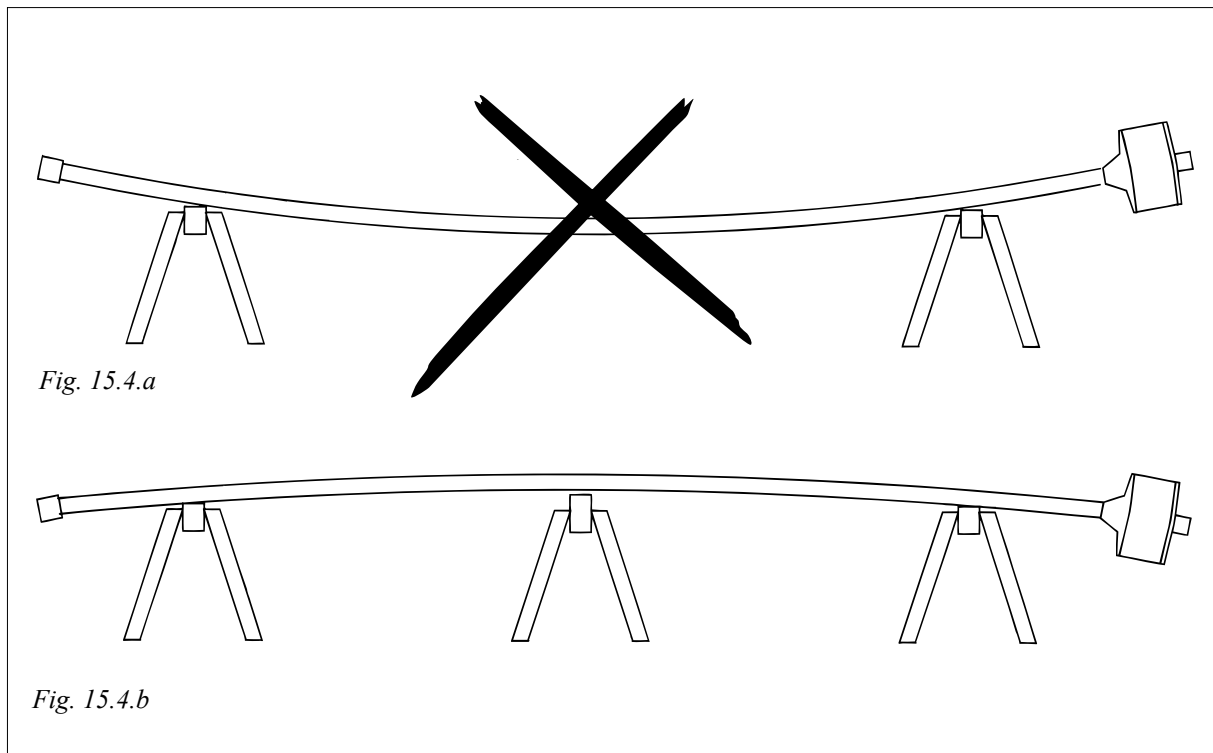
15.4 Disarmo invernale del Furlex

Nel caso si proceda a disalberare l'imbarcazione nella stagione invernale, è consigliabile conservare l'avvolgifiocco insieme all'albero.



Evitare assolutamente di avvolgere l'avvolgifiocco sporco ed umido con plastica o altro materiale impermeabile.

In zone in cui si possono avere gelate invernali, conservare l'avvolgifiocco in un luogo asciutto e con la parte centrale sollevata per evitare che la formazione di ghiaccio internamente procuri danni allo strallo estruso.



16 Armamento a bordo del Furlex

E' consigliabile trasportare ed armare l'avvolgifiocco unitamente all'albero dell'imbarcazione.

16.1 Installazione del Furlex su un albero già armato

1. Allentare al massimo il tesapaterazzo di poppa facendo attenzione a che i terminali filettati del tenditore siano comunque visibili all'interno del tenditore stesso.
2. Appruare l'albero mettendo in tensione una drizza di genoa, bloccandola poi con un grillo robusto o annodandola ad un solido punto della coperta. Per motivi di sicurezza evitare di usare il moschettone di drizza.



Utilizzare sempre un robusto grillo o annodare la drizza ad un punto sufficientemente solido della coperta!

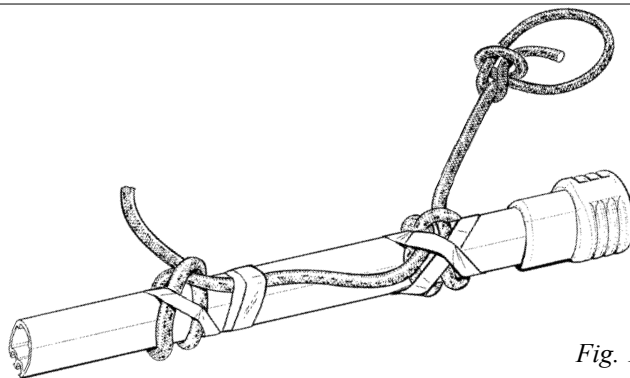


Fig. 16.1.a

3. Annodare solidamente una cima robusta attorno allo strallo estruso come indicato in figura a circa 1 mt dal terminale ultimo estruso, bloccandola con del nastro adesivo in modo da evitare possa sfilarsi.
4. Issare lo strallo estruso utilizzando una drizza di rispetto.
5. Salire in testa d'albero con un banzigo utilizzando una drizza di randa e fissare il terminale ad occhio dello strallo all'attacco sull'albero previsto. Per ulteriori informazioni, vedi anche "Suggerimenti e Consigli" nel volumetto "Hint and advice" della Seldén Mast AB disponibile presso il rivenditore di zona Furlex.

6. Fissare infine il terminale a snodo alla landa di prua in coperta. Divaricare tutte le coppiglie di blocco di sicurezza di circa 20°, in modo tale che possano essere riutilizzate in seguito.

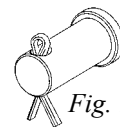


Fig. 16.1.b

7. **Terminale regolabile interno:** Regolare il terminale in modo da ottenere la lunghezza desiderata dello strallo. (Vedi cap. 14.1).
8. Tendere lo strallo di prua ad una tensione massima pari al 25% del carico di rottura dello strallo. Non potendo facilmente misurare la tensione dello strallo che è all'interno dello strallo estruso, questo potrà essere fatto controllando la tensione del paterazzo di poppa, facendo attenzione che essendo l'angolo relativo con l'albero più ampio, questa equivale a circa il 20% del carico di rottura del cavo del paterazzo con un armamento in testa d'albero e supponendo che abbia lo stesso diametro dello strallo di prua.

Nel caso il paterazzo di poppa sia di misura inferiore non sovraccaricarlo oltre il 25 % del suo carico di rottura. (Tensione dello strallo di prua = circa 1.25 la tensione del paterazzo).

Uno corretta tensione dello strallo evita un'eccessiva catenaria e soprattutto riduce gli attriti di rotazione del Furlex.

Per ulteriori informazioni, vedi "Suggerimenti e Consigli" nel volumetto "Hints and Advice" della Seldén Mast AB oppure contattare il rivenditore di zona Furlex.

16.2 Come armare l'albero con il Furlex installato

1. Disporre l'albero con la parete anteriore rivolta verso l'alto.
2. Fissare il terminale ad occhio dello strallo dell'avvolgifiocco Furlex all'apposito attacco sull'albero.
3. Issare l'albero unitamente all'avvolgifiocco disposto sulla parete a pruvavia dell'albero.
4. Una persona deve controllare che durante l'operazione di armamento dell'albero l'avvolgifiocco non urti da alcuna parte, mantenendolo lontano dalla coperta per evitare danneggiamenti.
5. Fissare il terminale a snodo alla landa di prua della barca come descritto nel cap. 16.1 sezione 6-7.

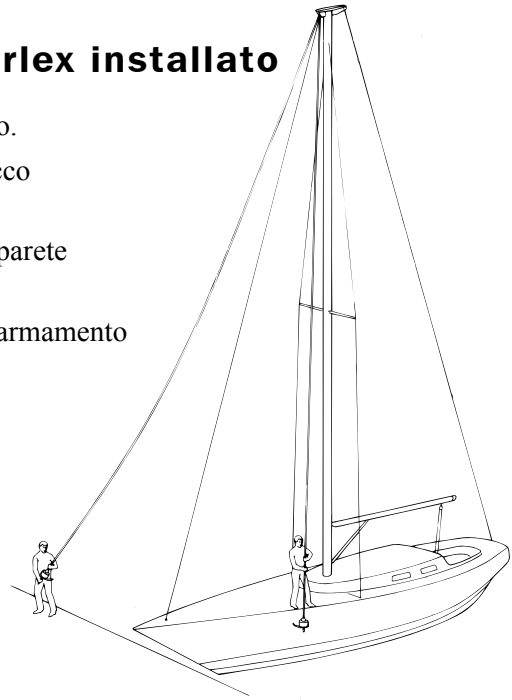


Fig. 16.2.a

17 Smontaggio del Furlex



ATTENZIONE! Evitare di smontare il cursore di drizza ed il blocco inferiore rotante. Il successivo rimontaggio può presentare difficoltà, si possono perdere sfere dei cuscinetti e può richiedere l'intervento di personale specializzato! Contattare il rivenditore di zona autorizzato Furlex.

17.1 Cursore di drizza rotante

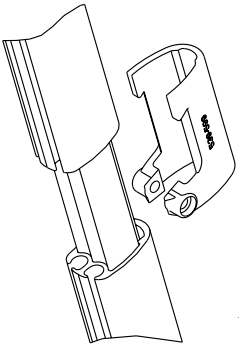
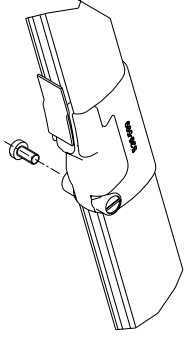
Il cursore di drizza rotante può essere rimosso sfilandolo verso l'alto dopo aver sganciato il terminale ad occhio dello strallo dal suo attacco all'albero e rimosso il terminale ultimo estruso.

17.2 Il feeder

Smontaggio del feeder:

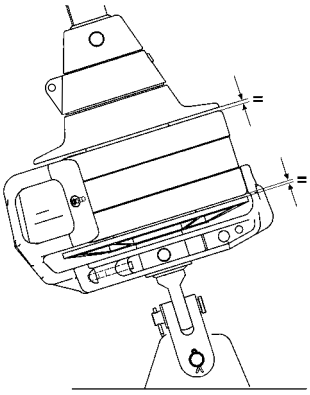
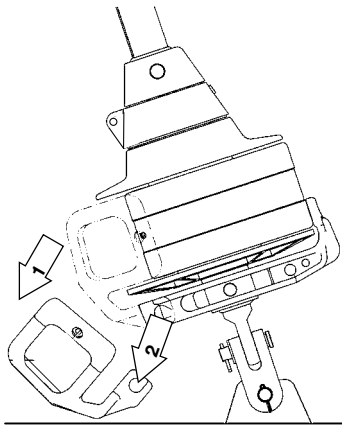
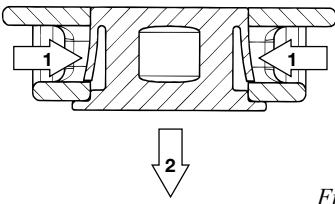
<p>1.</p> <p><i>Fig. 17.2.a</i></p> <p>Bloccare il feeder in acciaio inox con del nastro adesivo per evitare che possa cadere fuori-bordo durante lo smontaggio</p>	<p>2.</p> <p><i>Fig. 17.2.b</i></p> <p>Rimuovere le viti</p>	<p>3.</p> <p><i>Fig. 17.2.c</i></p> <p>Rimuovere il feeder e il connettore facendolo ruotare</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

Rimontaggio del feeder:

<p>4.</p>  <p><i>Fig. 17.2.d</i></p> <p>Premere sul connettore dalla parte frontale dell'estruso</p>	<p>5.</p>  <p><i>Fig. 17.2.e</i></p> <p>Sistemare il feeder incastrandolo al bordo superiore del connettore. Assicurarolo con del nastro adesivo. Riposizionare le viti</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

17.3 Il guidacima del tamburo di avvolgimento

Svolgere la cima di avvolgimento dal tamburo annotando il numero di giri del cima (per il suo successivo riavvolgimento).

<p>2.</p>  <p><i>Fig. 17.3.a</i></p> <p>Svitare le 2 viti ② e allentare la vite ③ di qualche giro.</p>	<p>3.</p>  <p><i>Fig. 17.3.b</i></p> <p>Ruotare verso il basso il guidacima e rimuoverlo dalla sua sede.</p>
<p>4.</p>  <p><i>Fig. 17.3.c</i></p> <p>Tenendo premute le 2 clips laterali a molla di fissaggio del blocco copricima (1) rimuoverlo spingendo il blocco verso il basso.</p>	

5. Rimuovere il copricima inox dal tamburo avvolgicima.

17.4 Il tamburo avvolgicima

1. Smontare i due semigusci del tamburo avendo l'avvertenza di avvolgere un giro di cima attorno al tamburo stesso per evitare che finisca in mare.

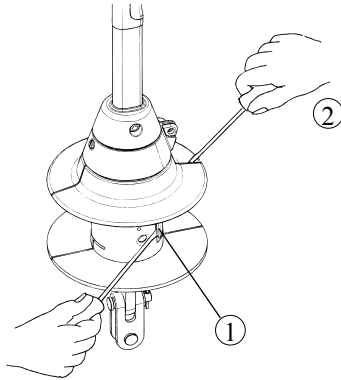


Fig. 17.4.a

Inserire un cacciavite in uno degli incastri a molla di connessione ① dei semigusci tamburo e contemporaneamente far leva con un altro cacciavite ② nella fessura fra i due semigusci in modo tale che si separino di 3 o 4 mm.

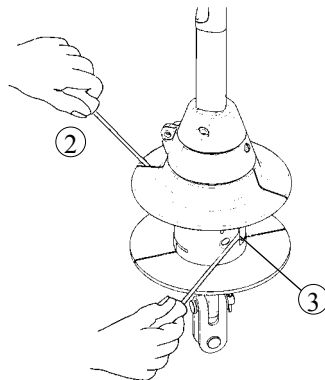


Fig. 17.4.b

Mantenendo il cacciavite ② in posizione, ruotare il semiguscio tamburo e inserire il cacciavite ③ nell'altro incastro a molla di connessione e sbloccarlo.

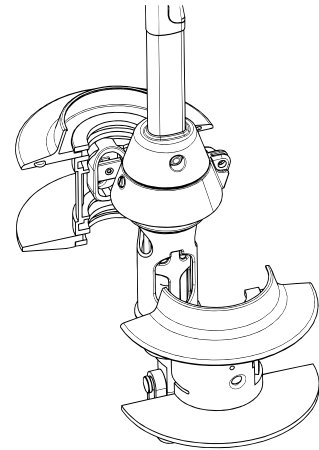


Fig. 17.4.c

Ora i due semigusci del tamburo sono separati.

17.5 Il blocco inferiore rotante

Attrezzi necessari: 1 Un cacciavite a testa Torx (fornito con la confezione del Furlex)
1 paio di pinze a becchi lunghi mezzitondi
2 chiavi inglesi

1. Svitare le 2 viti ① dell'adattatore che fissano gli estrusi al blocco inferiore rotante.
2. Rimuovere la coppiglia ④ e lo spinotto ⑤ che blocca il blocco inferiore rotante al terminale regolabile.

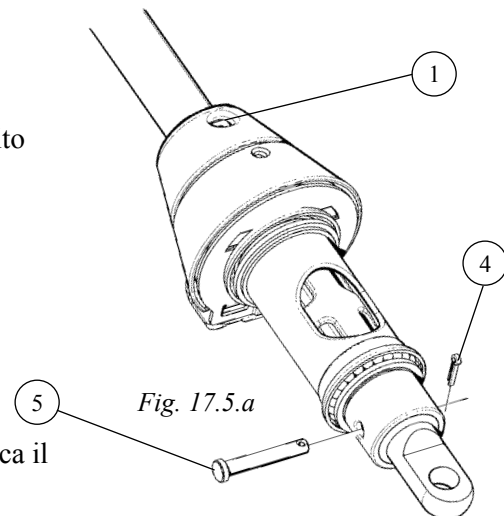


Fig. 17.5.a

3. Sollevare il blocco inferiore rotante al di sopra del terminale regolabile facendo attenzione a che l'interno del blocco in acciaio inox non graffi l'estruso in lega leggera utilizzando un panno o della carta a protezione. Bloccare in posizione il blocco inferiore rotante utilizzando una drizza di rispetto armata al moschettone di mura.

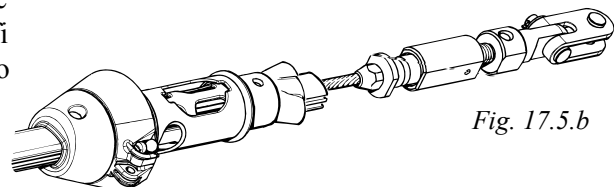
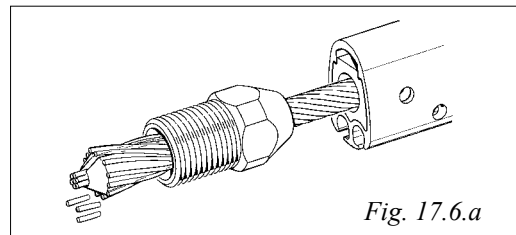


Fig. 17.5.b

4. Svitare il terminale fisso (o regolabile) dal manicotto filettato, eventualmente scaldandolo a circa 100° per sbloccare il frena-filetti utilizzato al momento del montaggio, con l'ausilio di due chiavi inglesi.
5. Il blocco inferiore rotante può essere ora rimosso.

17.6 Il terminale strallo

1. Rimuovere il bussolotto distanziale in nylon che ha un apposito taglio longitudinale che ne permette l'inserimento e la sua rimozione. (Solo nel caso del Furlex installato senza terminale regolabile).
2. Svitare il corpo del terminale fisso (o regolabile) dal manicotto filettato. Vedi Fig. 17.5.b e Fig.: 4.2.a).
3. Rimuovere il former dall'interno del terminale fisso (o regolabile).
4. Riavvitare di un paio di giri il corpo del terminale al manicotto filettato.
5. Dare un colpo deciso all'occhio del terminale fisso (o regolabile) in modo tale che lo strallo si sblocchi dal manicotto filettato. Se necessario, bloccare lo strallo in una morsa con l'avvertenza di lasciare almeno 10 mm. fra la testa del manicotto filettato e la ganascia della morsa e di proteggere lo strallo in modo da non danneggiarlo con le ganasce della morsa.
6. Svitare di nuovo il terminale fisso (o regolabile).
7. Tagliare tutti i fili piegati dello strallo che fuoriescono dal cono di circa 5 mm. Vedi alla Fig.: 17.6.a.
8. Inserendo un piccolo cacciavite nella fessura del cono, far leva lateralmente e far ruotare leggermente il cono stesso. Dare un colpo sul cacciavite così da far uscir fuori il cono dallo strallo.
9. Arrotolare con cura i fili esterni dello strallo in senso anti-orario attorno ai suoi fili interni e sfilare il manicotto filettato.
10. Il cavo adesso può essere estratto dall'inferitura.



NOTA BENE! Se l'insieme degli estrusi devono essere smontati prima di procedere alla sostituzione di un singolo estruso, ecc. – non estrarre lo strallo dagli estrusi. Fare riferimento al Capitolo 17.7.

Avvertenze importanti prima del rimontaggio:

Controllare che il cono non si sia danneggiato o deformato nello smontaggio. In tal caso sostituirlo con un cono nuovo.

Tagliare i fili interni dello strallo a filo con i fili esterni dello stesso, avendo cura di eliminare eventuali bave con una lima.

La riduzione della lunghezza dello strallo avrà un effetto ininfluenza sull'assetto dell'albero. Una riduzione di 5 mm. della lunghezza dello strallo, produrrà un appruamento di 16 mm dell'albero con uno strallo di 15.400 mm. L'accorciamento potrà essere compensato con un aumento della tensione dello strallo nella misura del 5% rispetto al carico a cui era sottoposto precedentemente. In ogni caso, la tensione permanente dello strallo non dovrà superare il 25% del suo carico di rottura. Se questa riduzione della lunghezza dello strallo dovesse essere inaccettabile, si potrà compensarla con l'utilizzo di una prolunga a snodo occhio/forcella e una riduzione equivalente della lunghezza della misura dello strallo. (vedi Tabella 3.3.3).

Gli estrusi e possibilmente anche l'inferitura della vela dovranno essere di conseguenza accorciati di pari misura.

17.7 Lo strallo estruso

Per meglio comprendere le istruzioni seguenti, si raccomanda di leggere la sezione riguardante il montaggio degli estrusi al Capitolo 4.1.

1. Disporre gli estrusi assemblati dritti e su di una superficie piana.
2. Rinfilare nuovamente il cono nello strallo.
3. Rimuovere lo spinotto di blocco inserito nella parte inferiore dell'estruso da 1.000 mm.
4. Tenendo ben fermo l'estruso, estrarre lo strallo tirandolo dal suo terminale ad occhio. In tal modo usciranno dagli estrusi assemblati lo strallo, i giunti di connessione ed i tubi distanziali in nylon, permettendo quindi lo smontaggio degli estrusi stessi.

Se a causa di corrosione o danneggiamento fosse difficoltoso disassemblare gli estrusi, è possibile trapanare i bottoni delle piastrine di giunzione. Utilizzare una punta da trapano di Ø 6 mm. per il modello 200 S, e di Ø 8 mm per il modello 300 S.

Rimontaggio degli stralli estrusi

1. Controllare che tutti gli spigoli, i bordi e i fori degli estrusi non siano danneggiati e, se necessario, smussarli con una lima.
2. Lavare lo strallo e gli stralli estrusi e i giunti di connessione con acqua dolce.
3. Inserire lo strallo con i tubi distanziali ed i giunti di connessione nell'ultimo estruso dall'alto.
4. Man mano che lo strallo scende, rimontare i giunti di connessione con le relative piastrine di giunzione una alla volta.
5. Infilare quindi lo spinotto di blocco nell'estruso inferiore da 1000 mm. bloccandolo in posizione con il frena-filetti.

18 Guida alla soluzione dei problemi

	Problema	Probabile causa	Soluzione
18.1	"La vela non si svolge o si svolge solo parzialmente"	<ul style="list-style-type: none"> • La drizza del fiocco è avvolta attorno allo strallo. • Un'altra drizza è avvolta attorno allo strallo. • La cima di avvolgimento è bloccata o aggrovigliata. • Lo strallo di prua è troppo lasco. • I cuscinetti sono sporchi e c'è del sale nelle sfere. • La drizza è troppo cazzata. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lasciare la drizza e ruotare in senso inverso l'avvolgifiocco. Vedi cap. 5 e 10 del manuale di montaggio ed uso "La drizza del genoa." • Avvolgere l'avvolgifiocco e liberare la drizza. • Lasciare o liberare la cima di avvolgimento. • Tesare lo strallo di prua mediante il tesapaterazzo di poppa. Se non è sufficiente occorre diminuire la lunghezza dello strallo estruso di prua del Furlex. Vedi cap. 14 "Regolazione della lunghezza dello strallo" • Lavare i cuscinetti con acqua dolce ed ingrassarli con l'apposito grasso Furlex. • Lasciare la drizza.
18.2	"La vela non si avvolge o si avvolge con difficoltà o parzialmente"	<ul style="list-style-type: none"> • La drizza di genoa è avvolta attorno allo strallo. • Un'altra drizza è avvolta attorno allo strallo. • La cima di avvolgimento è completamente svolta dal tamburo. • Lo strallo di prua è troppo lasco. • Eccessiva pressione del vento sulla vela. • La scotta sopravvento non è stata lasciata. • La scotta si è aggrovigliata. • Il punto di mura rotante è bloccato. • Il primo bozzello di rinvio della cima di avvolgimento non è correttamente allineato con l'uscita dal tamburo creando grandi attriti. • Sporco e sale nei cuscinetti. • La cima di avvolgimento si è accavallata all'interno del tamburo avvolgicima. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lasciare la drizza e ruotare l'avvolgifiocco in senso inverso. Vedi cap. 5 e 10 "La drizza del genoa". • Svolgere l'avvolgifiocco e liberare la drizza. • Srotolare la vela, ammainarla e avvolgere più giri della cima di avvolgimento sul tamburo. Alternativamente sganciare la scotta e con l'aiuto di una cima avvolgere alcuni giri della vela sullo strallo estruso e avvolgere più giri di cima sul tamburo. • Aumentare la tensione dello strallo di prua. • Lasciare la scotta sottovento. • Sbloccare la scotta. • Controllare che la scotta sia libera. • Lavare i cuscinetti con acqua dolce e ingrassarli con grasso Furlex. (Vedi anche 18.9). • Riposizionare il primo bozzello allineandolo all'uscita della cima dal tamburo. • Lavare i cuscinetti con acqua dolce e lubrificare con grasso Furlex. • Ammainare la vela, disarmarla e riavvolgere la cima sul tamburo. Per evitare il ripetersi del problema, svolgere la vela, mantenendo una leggera tensione della scotta ed evitare di avere troppi giri di cima sul tamburo.

	Problema	Probabile causa	Soluzione
		<ul style="list-style-type: none"> • Il blocco guidacima sfrega contro il tamburo. • Il cursore di drizza è montato capovolto. • La drizza di genoa è troppo cazzata. 	<ul style="list-style-type: none"> • Svitare le viti del guidacima e centrarlo verticalmente rispetto al tamburo. • Rimontare correttamente il cursore di drizza • Lascare la drizza di genoa.
18.3	”L’avvolgifiocco ruota a scatti nell’avvolgersi e nello svolgersi.	<ul style="list-style-type: none"> • Lo strallo di prua è troppo lasco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tendere lo strallo di prua e/o il tesapaterazzo
18.4	”La vela non si svolge dopo una riduzione o un avvolgimento”.	<ul style="list-style-type: none"> • La vela non è avvolta sufficientemente serrata sullo strallo estruso. • La cima di avvolgimento non è bloccata. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avvolgere la vela con una leggera tensione della cima di avvolgimento. • Avvolgere la vela e bloccare la cima di avvolgimento.
18.5	”E’ difficoltoso issare la vela”	<ul style="list-style-type: none"> • Il gratile della vela ha un diametro eccessivo. • La vela è impigliata o malposizionata in coperta. • Il percorso della drizza presenta troppa frizione. • Sporco e sale nella canaletta dello strallo estruso. 	<ul style="list-style-type: none"> • Far modificare dal velaio il diametro del gratile della vela e fare riferimento al cap. 7.1.1 ”Tabella misure del genoa”. • Posizionare correttamente la vela in coperta. • Controllare pulegge e verricello di drizza. ecc. • Lavare la canaletta dello strallo estruso.
18.6	”Non è possibile tesare l’inferitura della vela	<ul style="list-style-type: none"> • Il cursore di drizza forza contro il terminale ultimo estruso. • L’angolo fra lo strallo di prua e la drizza è troppo grande. 	<ul style="list-style-type: none"> • L’inferitura della vela è troppo lunga. Fare accorciare la vela dal velaio. • Accorciare la vela o modificare la posizione del guidadrizza.
18.7	”Non si riesce ad ammainare la vela”	<ul style="list-style-type: none"> • La drizza è avvolta attorno allo strallo estruso. • La drizza si avvolge sullo strallo estruso mentre si ammaina la vela. • La drizza è bloccata. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lascare la drizza e ruotare in senso inverso l’avvolgifiocco. Fare riferimento al manuale di montaggio e operativo ai capitoli 5 e10, ”Guida della drizza”. • Tenere la drizza in leggera tensione manualmente mentre si ammaina la vela. • Controllare il percorso della drizza (pulegge, stopper, ecc.).
18.8	”La protezione anti-UV della vela è all’interno della vela avvolta”	<ul style="list-style-type: none"> • La cima di avvolgimento è avvolta in senso contrario sul tamburo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rimuovere la scotta dalla vela e e avvolgerla completamente sullo strallo estruso con l’aiuto di una cima. Srotolare completamente la cima dal tamburo e avvolgere manualmente due giri di cima sul tamburo in senso contrario.Svolgere la vela e riavvolgerla controllando il numero di giri avvolti sul tamburo.
18.9	”La vela presenta grinze nel punto di mura”	<ul style="list-style-type: none"> • L’anello del punto di mura girevole era in posizione errata quando si è murata la vela. • La vela è usurata o tagliata in modo errato. 	<ul style="list-style-type: none"> • Srotolare la vela e lascare la drizza. Sganciare il moschettoni di mura, ruotare l’anello di mura e riattaccare il punto di mura al moschettoni. Avvolgere lentamente la vela controllando che la rotazione della mura sia ritardata di circa un giro rispetto alla rotazione dello strallo estruso. • Consultare la veleria.
18.10	”La balumina della vela sbatte nonostante la scotta cazzata ”	<ul style="list-style-type: none"> • La posizione del carrello di scotta non è corretta. • Il meolo della vela non è teso correttamente. • La vela è usurata o tagliata non correttamente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Spostare in avanti il carrello di scotta. • Tesare il meolo della vela (consultare il vostro velaio). • Consultare la veleria.
18.11	”La balumina chiude troppo sopravento”	<ul style="list-style-type: none"> • La posizione del carrello di scotta non è corretta. • La vela è usurata o tagliata non correttamente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Spostare indietro il punto di scotta. • Consultare la veleria.

19 I controlli da effettuare prima di salpare

Consigliamo di verificare che le istruzioni di montaggio siano state accuratamente seguite e di effettuare i controlli sottoriportati prima di salpare per essere sicuri che l'avvolgifiocco sia perfettamente funzionante e affidabile in ogni condizione di vento e di mare.

19.1 Lista dei punti da controllare	Vedi capitolo
<input type="checkbox"/> Controllare che con la drizza cazzata l'angolo formato fra la drizza e lo strallo di prua sia compreso tra i 5–10° richiesti.	5
<input type="checkbox"/> Controllare che con la drizza cazzata vi sia una distanza minima di 50 mm. fra il cursore di drizza ed il terminale ultimo estruso.	7.1
<input type="checkbox"/> Controllare che la ralinga di tutte le vele sia di lunghezza corretta e che ogni vela da usare con l'avvolgifiocco sia dotata del necessario stroppo di prolunga.	7.1
<input type="checkbox"/> Controllare che nessuna altra drizza possa interferire con il cursore di drizza rotante o con la parte superiore dello strallo estruso.	5.3
<input type="checkbox"/> Controllare che il primo bozzello della cima di avvolgimento sia correttamente allineato rispetto al guidacima del tamburo, in quanto il suo disallineamento potrebbe causare un'eccessivo attrito ed l'usura della cima.	6.3
<input type="checkbox"/> Controllare la posizione dell'anello di mura girevole che con un'adeguata tensione della scotta deve garantire una rotazione dello strallo estruso di circa un giro prima che inizi ad avvolgere la base della vela.	12.1
<input type="checkbox"/> Controllare che il copricima non urti i semidischi del tamburo di avvolgimento e non ne impedisca la regolare rotazione.	4.3
<input type="checkbox"/> Controllare che lo strallo sia dotato degli snodi necessari al suo terminale superiore ed inferiore che ne garantiscono una libera articolazione.	3.1
<input type="checkbox"/> Controllare che tutte le coppie di blocco siano correttamente in posizione e divaricate.	3.3

*Siamo certi che il vostro Furlex vi garantirà
molti anni di piacevole e sicura navigazione
ed auguriamo buon vento a voi ed al vostro equipaggio.*



www.seldenmast.com

Sweden: Seldén Mast AB • Tel: +46 (0)31 69 69 00 • info@seldenmast.com
UK: Seldén Mast Ltd. • Tel: +44 (0)1329 50 40 00 • info@seldenmast.co.uk
USA: Seldén Mast Inc. • Tel: +1 843-760-6278 • info@seldenus.com

Denmark: Seldén Mast A/S • Tel: +45 39 18 44 00 • info@seldenmast.dk
the Netherlands: Seldén Mid Europe B.V. • Tel: +31 (0)111-698 120 • info@seldenmast.nl
France: Seldén Mast SAS • Tel: 33 (0) 251 362 110 • info@seldenmast.fr