

[www.Paper8.it](http://www.Paper8.it)



**MANUALE  
DEL  
PROPRIETARIO**

# SOMMARIO

<b>1 INTRODUZIONE.....</b>	<b>4</b>
<b>2 CONDIZIONI D'USO.....</b>	<b>5</b>
<b>3 COMPONENTI PAPER8.....</b>	<b>6</b>
3.1 SCAFO.....	6
3.2 KIT VELA.....	6
3.2.1 Scafo.....	6
3.2.2 Albero.....	7
3.2.3 Picco.....	7
3.2.4 Boma.....	7
3.3 SACCHE DI TRASPORTO.....	7
<b>4 QUANDO ARRIVA IL VOSTRO NUOVO PAPER8.....</b>	<b>8</b>
4.1 CARRELLO DI ALAGGIO.....	8
4.2 TIMONE.....	9
4.3 FILETTI SEGNAVENTO.....	9
<b>5 TRASPORTO DELLA BARCA.....</b>	<b>11</b>
5.1 CARRELLO DI ALAGGIO.....	11
5.1.1 Utilizzo del carrello con barca chiusa.....	11
5.1.2 Rimuovere il carrello con barca chiusa.....	12
5.1.3 Utilizzo del carrello con barca aperta.....	12
5.1.4 Rimuovere il carrello con barca aperta.....	12
5.1.5 Spostamenti su spiagge rocciose.....	12
5.1.6 Controllo della pressione dei pneumatici.....	13
5.2 SACCHE DI TRASPORTO.....	13
5.2.1 Sacca a bisaccia.....	13
5.2.1.1 Tasca 1.....	14
5.2.1.2 Tasca 2.....	14
5.2.2 Sacca del kit vela.....	14
5.2.3 Sacca per la barca.....	14
5.2.4 Telo di copertura per barca aperta.....	14
<b>6 ARMARE LA BARCA.....</b>	<b>16</b>
6.1 MONTAGGIO DEL PAPER8.....	16
6.1.1 Dare forma allo scafo.....	16
6.1.2 Completare l'assemblaggio.....	17
6.1.3 Montare in acqua il vostro tender Paper8.....	18
6.2 ATTREZZARE IL PAPER8.....	18
6.2.1 Riserve di galleggiamento.....	18
6.2.1.1 Posizionamento interno.....	19
6.2.1.2 Posizionamento esterno.....	19
6.2.2 Remi.....	20
6.2.3 Sassola.....	20
6.2.4 Guarnizione cassa di deriva (opzionale).....	20
<b>7 NAVIGARE A VELA CON IL PAPER8.....</b>	<b>21</b>
7.1 ALBERARE IL PAPER8.....	21
7.2 FIOCCO.....	21
7.3 RANDA.....	22
7.3.1 Terzaroli (riduzione superficie velica).....	22
7.3.2 Regolazione torretta di scotta.....	23
7.4 TIMONE E DERIVA.....	23

7.5 CHECK LIST.....	23
7.6 GUIDA ALLA REGOLAZIONE DELLE MANOVRE.....	24
7.6.1 <i>Tensione inferitura</i> .....	24
7.6.2 <i>Deriva</i> .....	24
7.6.3 <i>Vang e Base</i> .....	24
7.7 SVUOTATORE DINAMICO.....	25
7.8 BANDIERINA SEGNAVENTO.....	25
7.9 COMPATIBILITÀ CON IL RIG MIRROR.....	25
<b>8 DISARMARE IL PAPER8.....</b>	<b>26</b>
8.1 RIG VELA.....	26
8.2 SMONTARE LO SCAFO.....	26
<b>9 CERTIFICATO DI CONFORMITÀ.....</b>	<b>27</b>
<b>10 CONDIZIONI DI GARANZIA.....</b>	<b>28</b>
<b>11 FAQ .....</b>	<b>29</b>
11.1 QUESTIONI DI CARATTERE GENERALE.....	29
11.2 RIMESSAGGIO.....	29
11.3 MANUTENZIONE .....	30

**ALLEGATO A: ISTRUZIONI PER IL PACK RACER**

**ALLEGATO B: ISTRUZIONI PER L'UTILIZZO DI MOTORE, SCALETTA, TENDALINO ED ALTRI ACCESSORI**

# 1 Introduzione

Ci congratuliamo per l'acquisto del vostro Paper8, un'imbarcazione con la quale trascorrere meravigliosi momenti sull'acqua e che potrete portare sempre con voi.

Questo manuale d'uso è stato concepito perchè possiate utilizzare la vostra nuova imbarcazione in completa sicurezza.

Il manuale vi spiega come montare e smontare il vostro Paper8, contiene le informazioni sulla compatibilità con il rig del "Dinghy Mirror", le domande più frequenti, i consigli su trasporto, rimessaggio e manutenzione.

Tutte le operazioni, indicate con numeri progressivi, sono corredate di immagine, identificata nel modo seguente: es. all'operazione 2 del paragrafo 6.1.1. corrisponde la fig. 6.1.1-2, all'operazione 3 la fig. 6.1.1-3... e così via. Solitamente il testo e le illustrazioni è sufficiente a compiere le operazioni descritte, ma in caso abbiate dubbi di qualsiasi tipo non esitate a contattarci: siamo a vostra disposizione per indicazioni, chiarimenti, suggerimenti.

Leggete attentamente il vostro Manuale d'uso per conoscere bene le caratteristiche del vostro Paper8 prima di cominciare ad usare la barca.

Questo manuale NON è un manuale di apprendimento della vela quindi, sebbene il Paper8 sia una barca-scuola ideale per imparare a veleggiare, se solo ora vi avvicinate a questo meraviglioso modo di navigare, dovete iscrivervi ad un corso di vela presso una scuola vela riconosciuta.

Per richiedere informazioni sulle Scuole Vela della vostra zona potete scrivere al nostro indirizzo email [info@paper8.it](mailto:info@paper8.it).

Custodite bene questo manuale e, in caso vendiate il vostro Paper8, vi preghiamo di consegnarlo al nuovo proprietario unitamente alla barca.

Vi ringraziamo per aver condiviso con noi la nostra grande passione e vi auguriamo di divertirvi un mondo con il vostro Paper8!

## 2 Condizioni d'uso

L'uso di una qualsiasi barca richiede le giuste cognizioni. In particolare la pratica della vela puo' essere fisicamente impegnativa e se gestita in modo improvvisato puo' essere causa di incidenti anche gravi.

Se siete minorenni un genitore o il vostro tutore dovrà leggere queste istruzioni e quando utilizzerete il Paper8 dovrete essere sorvegliati da un adulto.

Le raccomandazioni di seguito riportate devono essere lette prima dell'uso del Paper8 e rispettate scrupolosamente :

- Se vuoi navigare a vela e sei un principiante, dovrai frequentare un corso di vela in una scuola riconosciuta.
- Non navigare mai da solo.
- Indossa sempre e fai indossare a tutto l'equipaggio un aiuto al galleggiamento (giubbottino di salvataggio).
- Munisciti di abbigliamento adeguato alle condizioni metereologiche: acqua fredda e/o clima freddo possono provocare ipotermia.
- Utilizza esclusivamente accessori e ricambi certificati dal produttore.
- Controlla attentamente lo stato di usura di tutta l'attrezzatura prima di ogni navigazione e ripara o sostituisci immediatamente ogni elemento che mostra segni d'usura.
- Informati scrupolosamente sulle previsioni metereologiche, sui cambiamenti di marea, sulle correnti pericolose e lo stato del mare o delle acque interne prima di ogni uscita in barca. Presta particolare attenzione alla navigazione con venti da terra.
- Come utilizzatore di questo prodotto comprendi e riconosci i rischi connessi alla navigazione ed in particolare alla pratica della vela.

Per ulteriori informazioni su questo prodotto, contattate il vostro rivenditore di zona o consultate il sito [www.paper8.it](http://www.paper8.it).

## **3 Componenti Paper8**

### **3.1 Scafo**

1. Golfare di prua con cima di traino (fig. 3.1-1).
2. Specchio di prua (fig. 3.1-2).
3. Passante bompresso (fig. 3.1-3).
4. Fori per aggancio controventi bompresso (fig. 3.1-4).
5. Panca prua (fig. 3.1-5).
6. Guide laterali panche (fig. 3.1-6).
7. Scassa dell'albero (fig. 3.1-7).
8. Ponticelli cinghie interne di serraggio riserve di galleggiamento (fig. 3.1-8).
9. Ponticelli cinghie esterne di serraggio riserve di galleggiamento (fig. 3.1-9).
10. Riserve di galleggiamento (fig. 3.1-10).
11. Clip acciaio a scatto (fig. 3.1-11).
12. Panca centrale (fig. 3.1-12).
13. Strozziatori ritegno panca centrale (fig. 3.1-13).
14. Cassa deriva (fig. 3.1-14).
15. Panchette laterali (fig. 3.1-15).
16. Panca di poppa (fig. 3.1-16).
17. Semi-specchi di poppa (fig. 3.1-17).
18. Contro-specchio di poppa (fig. 3.1-18).
19. Piastrine rotative panchette laterali (fig. 3.1-19).
20. Ponticelli per stroppetto ancoraggio remi (fig. 3.1-20).
21. Scalmiera (fig. 3.1-21).
22. Scalmi (fig. 3.1-22).
23. Skeg (fig. 3.1-23).
24. Ruotino integrato (fig. 3.1-24).
25. Predisposizione svuotatore dinamico (fig. 3.1-25).
26. Carrello di alaggio (fig. 3.2.1-26).

### **3.2 Kit vela**

#### **3.2.1 Scafo**

1. Cavallotto landa strallo sx (fig. 3.2.1-1).
2. Cavallotto con boccola landa strallo dx (fig. 3.2.1-2).
3. Cavallotti lande sartie (fig. 3.2.1-3).
4. Deriva (fig. 3.2.1-4).
5. Ritenuta elastica della deriva (fig. 3.2.1-5).
6. Grillo di rinvio scotta fiocco (fig. 3.2.1-6).
7. Galloccia di strozzaggio scotta fiocco (fig. 3.2.1-7).
8. Torretta scotta randa (fig. 3.2.1-8).
9. Timone (fig. 3.2.1-9).
10. Barra del timone (fig. 3.2.1-10).
11. Ritenuta pala del timone con strozzatore (fig. 3.2.1-11).
12. Archetto tessile scotta randa (fig. 3.2.1-12).
13. Agugliotti timone (fig. 3.2.1-13).
14. Femminelle timone (fig. 3.2.1-14).
15. Clip ferma timone (fig. 3.2.1-15).

### **3.2.2 Albero**

1. Puleggia drizza randa (fig. 3.2.2-1).
2. Canalina picco (fig. 3.2.2-2).
3. Drizza randa (fig. 3.2.2-3).
4. Drizza fiocco (fig. 3.2.2-4).
5. Galloce drizze (fig. 3.2.2-5).
6. Paranco Cunningham (fig. 3.2.2-6).
7. Paranco vang (fig. 3.2.2-7).

### **3.2.3 Picco**

1. Cavallotto penna randa (fig. 3.2.3-1).
2. Cavallotti drizza randa (fig. 3.2.3-2).
3. Corsore innesto albero (fig. 3.2.3-3).
4. Richiamo picco (fig. 3.2.3-4).
5. Stroppetti (fig. 3.2.3-5).

### **3.2.4 Boma**

1. Tesabase con strozzatore ed elastico di richiamo (fig. 3.2.4-1).
2. Cavallotto tesabase (fig. 3.2.4-2).
3. Tesabugna (fig. 3.2.4-3).
4. Cavallotti e bozzelli circuito scotta randa (fig. 3.2.4-4A/B).
5. Cavallotto vang (fig. 3.2.4-5).
6. Strozzatore base (fig. 3.2.4-6).
7. Trozza (fig. 3.2.4-4).

## **3.3 Sacche di trasporto**

1. Sacca a bisaccia (fig. 3.3-1).
2. Sacca scafo (fig. 3.3-2).
3. Sacca kit vela (fig. 3.3-3).

## 4 Quando arriva il vostro nuovo Paper8

Al ricevimento del pacco, durante le operazioni di apertura delle confezioni, vi preghiamo di accantonare tutti i cartoni o altri materiali utilizzati per l'imballo e di riciclarli correttamente negli appositi contenitori.

Prestate attenzione nell'aprire i colli per non arrecare danni al contenuto, considerando che nella confezione ci sono diversi componenti, alcuni dei quali fragili, che vanno maneggiati con cura.

La confezione è realizzata con un imballo in cartone piatto, che contiene tutti gli elementi e riduce al minimo le operazioni necessarie per un immediato utilizzo della barca.

Il più delle volte il tutto viene confezionato in un unico collo, ma può accadere che l'acquisto di una particolare combinazione di accessori determini la necessità di predisporre anche un secondo pacco.

Di seguito vi sono le indicazioni che dovrete seguire quando riceverete la barca nei suoi imballi.

La barca non necessita di nessun intervento e tutto il contenuto di norma è già pronto all'uso. Tuttavia, per un'ottimizzazione del trasporto si rende opportuno smontare carrello di alaggio e timone, che andranno pertanto ricomposti seguendo le semplici operazioni di seguito descritte.

Infine sono riportate alcune considerazioni sui filetti segnamento, che preferiamo vengano apposti sulle vele direttamente dai nostri clienti, in modo che il loro uso risponda meglio alle personali abitudini di ognuno.

### 4.1 Carrello di alaggio

Il carrello di alaggio giunge smontato e va così ricomposto:

- 1) reperite dalle confezioni tutti i componenti:
  - a. ruote pneumatiche (2 ruote per il modello standard oppure 4 per il modello con ruote gemellate);
  - b. asse di alluminio;
  - c. tappi terminali asse di alluminio;
  - d. bustina ferramenta con:
    - i. 2 perni lunghi con testa esagonale, 4 rondelle e 2 dadi autobloccanti (tutto inox) per fissare l'asse al telaio;
    - ii. 2 perni corti con testa esagonale, 4 rondelle a sella e 2 dadi autobloccanti (rondelle nylon, perni e dadi inox) per creare il blocchetto di fine corsa all'estremità del carrello.
    - iii. Chiavetta brugola esagonale n° 2,5.
- 2) procuratevi una chiavetta n° 7 fissa, a stella, tubolare, ecc... o, in alternativa, una qualsiasi pinza;

- 3) tenete a portata di mano anche un martelletto in gomma nell'eventualità possa esservi di aiuto;
- 4) inserite nella sede del carrello l'asse, facendo in modo che coincidano i fori di fissaggio, eventualmente picchiando con il martello;
- 5) inserite i perni lunghi, con le rondelle, e avvitateli con la chiavetta frugola in dotazione tenendo fermo il dado;
- 6) infilate le ruote nell'asse, avendo cura di lasciare le valvole di gonfiaggio in posizione accessibile;
- 7) infilate i perni corti sui fori posti all'estremità dell'asse, utilizzando le rondelle in nylon, ed avvitateli con la chiavetta frugola in dotazione tenendo fermo il dado;

## **4.2 Timone**

Se il timone della vostra barca è stato smontato per il trasporto, dovete ricomporlo come segue:

- 8) reperite dalle confezioni tutti i componenti:
  - a. Barra del timone;
  - b. Cassa del timone;
  - c. Pala del timone;
  - d. Bustina ferramenta con perno e dado montato su manopolina zigrinata;
- 9) inserite la pala nella cassa, infilate il perno e serrate;
- 10) annodate l'elastico di richiamo dalla cassa alla pala;
- 11) annodate la cimetta di regolazione dalla barra alla pala;

## **4.3 Filetti segnvento**

Per migliorare le prestazioni del vostro Paper8, è molto utile e didatticamente opportuno disporre sulle vele di filetti segnvento.

I filetti, muovendosi al vento, rendono infatti "visibile" il flusso di scorrimento dell'aria sui lati del tessuto, permettendo quindi di agire sulle regolazioni delle vele in modo che su di esse si sviluppi un flusso d'aria il più possibile "laminare", cioè con il massimo scorrimento dell'aria da entrambi i lati sopravvento e sottovento del tessuto (filetti ben distesi, paralleli fra loro, né rivolti verso l'alto, né verso il basso).

Il corretto posizionamento dei filetti è indice che le nostre vele stanno sviluppando la massima portanza, ovvero che stiamo ottenendo dalle vele le migliori prestazioni possibili in quelle determinate condizioni.

I filetti vengono apposti sulle vele secondo la preferenza personale, pertanto sono forniti con il kit vela in una bustina a parte.

Come regola generale i filetti, che hanno la funzione di veri e propri "sensori" del vento, andrebbero apposti ad una distanza dall'inferitura di circa il 30% della corda (corda = distanza fra l'inferitura e la balumina) della vela.

Su vele di dimensione limitata come quelle del Paper8 sono sufficienti 2/3 filetti per lato su ogni vela, da apporre ad altezze proporzionate.

Utilizzate i diversi colori blu e rosso sui due lati delle vele: rosso sul lato sinistro, blu sul lato destro.

Per maggiori informazioni vi invitiamo a contattarci.

## **5 Trasporto della barca**

La vostra barca è molto comoda da trasportare sul tetto della vostra auto, il peso dello scafo chiuso non supera i 35 kg ed il suo volume è molto compatto, pertanto non offre una rilevante presa al vento e non crea particolari condizionamenti alla guida neanche sui percorsi autostradali. Tuttavia controllate con attenzione, sul manuale d'istruzioni del vostro veicolo, il limite massimo di peso massimo trasportabile sul tetto della vostra macchina.

Assicuratevi anche che il portapacchi sia stato montato correttamente prima di caricare l'imbarcazione. Legate la barca al portapacchi con cinghie robuste ed in buono stato ed accertatevi che la loro tensione sia adeguata.

Proteggete gli spigoli di contatto della barca dalla pressione delle cinghie nel caso esse esercitino pressioni eccessive in punti delicati dello scafo.

La sacca tubolare contenente l'attrezzatura velica può essere legata sul portapacchi assieme allo scafo, mentre è più comodo riporre la bisaccia porta-panche all'interno della vettura, nel vano portabagagli o sul sedile posteriore.

### **5.1 Carrello di alaggio**

Il modo più semplice e sicuro per trasportare anche da soli il Paper8 fino al corso d'acqua o alla riva del mare è quello di utilizzare il carrello di alaggio fornito come accessorio. Il carrello può essere utilizzato sia con la barca armata, sia con la barca chiusa, eventualmente riposta nella sua sacca di trasporto (a tal fine la sacca di trasporto è dotata delle opportune asole).

Ricordiamo inoltre che per le spiagge di sabbia fine è consigliabile l'acquisto del carrello di alaggio dotato di ruote pneumatiche gemellate, che consente anche su questo tipo di fondo un ottimale scorrimento e un comodo trasporto.

Se la barca viene trasportata chiusa con il carrello, la bisaccia delle panche può essere comodamente posta a cavallo dello scafo, in posizione più o meno avanzata (verso prua o verso poppa) per il raggiungimento dell'equilibrio ottimale sul carrello.

La ruota fissa collocata a poppa nello skeg funge da punto di equilibrio durante l'uso del carrello di alaggio e può essere proficuamente utilizzata per brevi spostamenti, in assenza del carrello di alaggio, sollevando la barca da prua.

Durante le operazioni di seguito descritte, considerate che il carrello è abbastanza robusto da consentire di far leva su di esso per ruotare la barca, in modo da sollevarla o abbatterla su un lato (guarda le foto del paragrafo 5.1.1).

#### **5.1.1 Utilizzo del carrello con barca chiusa**

- 1) Rivoltate lo scafo in modo da avere la chiglia in alto (fig. 5.1.1-1).
- 2) Infilate il carrello nella fessura (fig. 5.1.1-2).
- 3) Riportate la barca in posizione, in modo che poggi con entrambe le ruote al terreno (fig. 5.1.1-3A/B).

### **5.1.2 Rimuovere il carrello con barca chiusa**

- 1) Opzione 1: sollevate leggermente lo scafo verso l'alto da prua, spesso il carrello tende a sfilarsi da solo, ma se ciò non dovesse accadere fatevi aiutare da qualcuno per sfilare il carrello dal basso (fig. 5.1.2-1).
- 2) Opzione 2: rivoltate la barca in modo da avere la chiglia in alto, quindi sfilate il carrello.

### **5.1.3 Utilizzo del carrello con barca aperta**

- 1) Inclinate la barca su un fianco; con terreni in piano la barca mantiene un buon equilibrio in questa posizione.
- 2) Infilate il carrello nella fessura.
- 3) Riportate la barca in posizione, in modo che poggi con entrambe le ruote al terreno.

### **5.1.4 Rimuovere il carrello con barca aperta**

- 1) Inclinate la barca su un fianco; con terreni in piano la barca mantiene un buon equilibrio in questa posizione.
- 2) Sfilate il carrello dalla fessura.

### **5.1.5 Spostamenti su spiagge rocciose**

Se la spiaggia è rocciosa, per ridurre al minimo gli sfregamenti sugli scogli durante le operazioni di varo ed alaggio (inconveniente del tutto evitabile solo se potete contare sull'aiuto di qualcuno), è opportuno tenere il carrello inserito fino all'ingresso della barca in acqua e, al rientro, riposizionare il carrello sulla barca, prima di prender terra.

*N. b.: Il carrello non teme l'acqua in quanto tutti i materiali sono resistenti all'umidità, quindi potete riservargli la stessa manutenzione e cura di tutti gli altri componenti (rif. 10.3).*

Se le condizioni del fondale sono agevoli e potete portare la barca fino ad una profondità tale per cui l'acqua vi arrivi all'altezza del petto, basta allungare un braccio sia per inserire il carrello che per rimuoverlo.

In alternativa, se vi fosse impossibile eseguire l'operazione in acqua (ad esempio fondale viscido o irregolare), è consigliabile la seguente tecnica alternativa. Tutte le foto che descrivono il procedimento saranno fornite su richiesta.

- 1) Eseguite 2 fori ciechi, profondi circa 3 cm, con una punta da 3 mm, simmetrici e ben distanziati fra loro, sul bordo superiore dell'aletta che si inserisce nella cassa di deriva (il bordo è spesso 12 mm ed il foro va praticato al centro).
- 2) Eseguite 2 fori passanti, con una punta da 8 mm, subito sotto i fori precedenti, in modo da creare un'asola che possa tenere un nodo;
- 3) Eseguite 1 foro passante, con una punta da 5 mm, al centro appena un po' sopra il tubo di alluminio.
- 3) Preparate 2 cimette:
  - a. una cimetta da 2 mm di spessore, lunga 70 cm che va piegata in due parti uguali ed alla quale va eseguito un nodo piano per formare una gassa al centro;

- b. uno spezzone di filo di nylon da pesca, diametro 0,5/0,6 mm (se non si deve navigare a vela può essere utilizzato anche una cimetta fino a 4 mm di spessore), lungo 2 m al quale va legato un piccolo moschettone su un capo.
- 4) Annodate con una gassa i due capi della cimetta più corta nei fori eseguiti sull'aletta, facendoli passare nel foro da 3 mm e terminando con un nodo nell'asola ricavata con i fori da 8 mm.
- 5) Calate il filo da pesca dal lato del moschettone nella cassa di deriva dall'interno della barca.
- 6) Recuperate il moschettone dall'esterno e assicuratelo alla gassa centrale della cimetta da 2 mm;
- 7) Annodate il capo libero del filo da pesca, dopo averlo passato da un ponticello, al foro sopra l'asse (diametro 5 mm);

A questo punto il vostro carrello di alaggio potrà essere portato in barca con voi, nonché facilmente utilizzato in acqua come segue. Le operazioni vanno eseguite a barca ferma o a bassa velocità.

- a) Sfilate il carrello spingendo dall'alto con la deriva oppure con una bacchetta di legno, quindi recuperatelo a bordo mediante la cimetta.
- b) Per utilizzarlo al rientro lasciate scivolare fuoribordo il carrello e recuperate il filo da pesca dalla cassa di deriva, in modo che il carrello entri in sede.

Se si naviga a vela, lo spessore esiguo del filo da pesca (0,5mm) non creerà problemi allo scorrimento della lama di deriva.

*N.b.: nel caso si utilizzi la guarnizione opzionale descritta nel paragrafo 6.2.4, essa va temporaneamente rimossa per consentire l'uso del carrello di alaggio modificato come sopra descritto.*

### **5.1.6 Controllo della pressione dei pneumatici**

I pneumatici del vostro carrello sono dotati di camera d'aria.

Il controllo della pressione delle gomme può essere eseguito presso una stazione di servizio o mediante un compressore o pompa a pedale per uso automobilistico.

Per la regolazione della pressione, attenersi scrupolosamente alle indicazioni che troverete stampigliate sui pneumatici del vostro carrello.

Se il becco della valvola è troppo incassato e poco accessibile, non forzate la valvola ma sgonfiate quasi completamente la ruota, quindi potrete agevolmente rimettere in posizione la valvola e gonfiare fino a riportare il pneumatico alla pressione di esercizio.

## **5.2 Sacche di trasporto**

Per rendere il più possibile agevole il trasporto del Paper8, i componenti sono stati organizzati in 3 diverse sacche di trasporto, che vengono impiegate nel modo seguente.

### **5.2.1 Sacca a bisaccia**

La sacca a bisaccia fa parte del kit standard, perché riteniamo che sia un irrinunciabile accessorio per gestire al meglio i diversi componenti della barca: serve infatti a

frazionare i pesi ed a facilitare il trasporto. La sua conformazione “a bisaccia” è stata studiata appositamente per poterla appoggiare sulla barca chiusa senza che cada. I componenti vanno inseriti nelle due tasche secondo il seguente layout e avendo cura di infilarli senza eccessivi sfregamenti e lasciando all'esterno le parti metalliche.

#### **5.2.1.1 Tasca 1**

Trovano posto in questa tasca i seguenti componenti: panca di poppa, panca di prua, contro-specchio di poppa, specchio di prua. I componenti vanno infilati secondo le seguenti modalità.

- a) Panche di poppa e di prua (fra loro contrapposte fondo-fondo).
- b) Far scorrere lo specchio di prua nell'asola del contro-specchio di poppa e riponete nello scomparto (lasciare la ferramenta del timone montata sul contro-specchio all'esterno).

#### **5.2.1.2 Tasca 2**

Trovano posto in questa tasca i seguenti componenti: panca centrale, panchette, deriva, timone. I componenti vanno infilati secondo le seguenti modalità:

- c) Infilare la panca centrale con le clips di acciaio rivolte verso il basso.
- d) Infilare le 2 panchette laterali contrapposte all'interno dello spazio vuoto disponibile nella panca centrale.
- e) Smontare la barra del timone dalla sua cassa, quindi inserire il timone come segue:
  - o la barra dovrà infilarsi nello spazio vuoto residuo nella panca centrale;
  - o la cassa con la pala andrà riposta lateralmente alla panca centrale (momentaneamente, mantenere la pala in posizione abbassata forzando sull'elastico, per una maggiore facilità di esecuzione dell'operazione);
- f) Deriva.

### **5.2.2 Sacca del kit vela**

La sacca del kit vela ha la forma di un lungo tubo, con una apertura sul lato, per circa  $\frac{3}{4}$  della sua lunghezza, richiudibile con il velcro. In essa trovano posto, oltre che albero, vele e attrezzature, anche remi, pompa di gonfiaggio, sacche tubolari, ecc...

E' facilmente maneggiabile grazie anche a due cinghie centrali a spalla.

Fornita con il kit vela, garantisce un'irrinunciabile praticità.

### **5.2.3 Sacca per la barca**

La sacca della barca è opzionale e serve per riporre il Paper8 una volta chiuso. E' costituita da un grande telo che viene chiuso intorno alla barca con il velcro. La sacca inoltre è dotata di tutte le feritoie necessarie per il trasporto con il carrello. Disponibile a richiesta.

### **5.2.4 Telo di copertura per barca aperta**

E' il classico telo che serve a coprire la barca per proteggerla dal sole e dalle intemperie. E' estremamente funzionale se si intende lasciare la barca già armata e pronta all'uso. Disponibile sia con le feritoie nastrate per l'albero e le sartie (Paper8 a vela), sia senza feritoie (Paper8 a remi ed a motore).

Disponibile su richiesta.

## **6 Armare la barca**

Per preparare il Paper8 alla navigazione sono necessarie alcune semplici operazioni che possono essere svolte anche da una persona sola: la barca va montata ed attrezzata in funzione del tipo di utilizzo che si intende farne di volta in volta.

Alcune operazioni vanno eseguite solo al primo utilizzo (ad esempio infilare le cinghie nei passanti e regolare la loro lunghezza) a meno di non voler variare precedenti disposizioni.

Nel paragrafo 6.1 troverete le spiegazioni dettagliate per trasformare lo scafo pieghevole del Paper8 in una “normale” barca.

Nel paragrafo 6.2 ci sono le indicazioni necessarie per preparare la barca Paper8 a navigare a remi o a motore, mentre per navigare a vela con il vostro Paper8 dovrete seguire anche le indicazioni descritte nel successivo capitolo 7.

Infine per montare il Paper8 direttamente in acqua, il paragrafo 6.1.3 contiene una spiegazione dettagliata che sostituisce quanto previsto dal procedimento generico descritto nel paragrafo 6.1.1.

### **6.1 Montaggio del Paper8**

Il montaggio della barca è semplice e con un po' di pratica potrà essere compiuto in circa un minuto di tempo.

Le operazioni vanno eseguite con calma e precisione, nella sequenza di seguito esposta, e possono essere idealmente raggruppate in due fasi successive, descritte rispettivamente nei paragrafi 6.1.2 e 6.1.2.

Tutti gli incastri del Paper8 sono estremamente precisi e vanno giuntati fino ad ottenere un perfetto accoppiamento: in questo modo il Paper8, una volta montato, non somiglia affatto ad una barca “pieghevole” e diviene uno scafo rigido e strutturato.

In caso di difficoltà durante il montaggio, non esitate ad assestare qualche colpo risolvente con un martello di gomma.

#### **6.1.1 Dare forma allo scafo**

- 1) Se la barca è nella sua sacca di custodia aprite completamente il velcro senza spostare la barca (la sacca potrà più agevolmente essere recuperata successivamente) (fig. 6.1.1-1).
- 2) Sganciate la cinghia con la clip a scatto che mantiene chiusa la barca: la barca si aprirà (fig. 6.1.1-2).
- 3) Sfilate tutte le panche dalla loro bisaccia riponendole con cura momentaneamente per terra, su un tavolo o comunque dove non siano d'intralcio ai vostri movimenti (fig. 6.1.1-3).

Si tratta ora di dar forma alla barca:

- 4) Durante questa operazione prestate attenzione ad evitare che corpi estranei (cime, lembi di abiti, ecc...) si imprigionino negli incastri fra murata e carena. Ponendosi di fronte alla poppa della barca, procedete nel modo seguente:
  - a) con la mano sinistra aprite la murata (fiancata dello scafo) di sinistra e con la mano destra ruotate il semi-specchio corrispondente di quel tanto che basti per tenere la murata sollevata e semi-aperta (fig 6.1.1-4A);
  - b) con la mano destra aprite la murata (fiancata dello scafo) di destra e con la mano sinistra ruotate il semi-specchio corrispondente di quel tanto che basti per tenere la murata sollevata e semi-aperta (fig. 6.1.1-4B);

- c) completate l'apertura dei semi-specchi senza forzare eccessivamente (in questa fase di montaggio non occorre aprirli completamente) (fig. 6.1.1-4C).
- 5) A questo punto va montata la panca centrale incernierata, con la quale il Paper8 assume la sua forma definitiva. *N.b.: quando la barca è nuova l'apertura dello scafo va eseguita con maggiore decisione e gli incastri possono risultare in qualche caso un po' "duri". Ciò è perfettamente normale e viene ripagato con una superba rigidità strutturale dello scafo una volta completato il montaggio. Eventualmente le prime volte potreste utilizzare come divaricatore una scopa.* L'operazione si svolge come segue:
  - a) incuneate le sue estremità nelle sedi poste sulle fiancate dello scafo (fig. 6.1.1-5A);
  - b) esercitate sulla panca una pressione dall'alto verso il basso, in modo che la panca si apra completamente e gli incastri centrali corrispondano perfettamente al contorno della cassa di deriva (fig. 6.1.1-5B);
  - c) legate gli stroppetti agli strozzatori posti sulla cassa di deriva (fig. 6.1.1-5C).
  - d) chiudete le clip di acciaio a scatto (fig. 6.1.1-5D);

### 6.1.2 Completare l'assemblaggio

- 1) Portare l'apertura dei semi-specchi di poppa fino a fine corsa (fig. 6.1.2-1).
- 2) Il contro-specchio si infila a baionetta ed il suo innesto è vincolato dai seguenti punti: sul lato interno al centro vi è una scanalatura che deve combaciare con il dritto di poppa, mentre sul lato esterno vi sono le piastrine di acciaio in alto sui due lati, e l'incastro nello skeg (fig. 6.1.2-2A/B/C/D).
- 3) Infilate a baionetta lo specchio di prua (fig. 6.1.2-3).
- 4) Montate la panca di prua facendola scorrere nelle apposite guide lungo le fiancate, fino a far combaciare gli incastri nelle fessure poste sullo specchio di prua (fig. 6.1.2-4A/B).

*N.B.: se si intendono attrezzare le riserve di galleggiamento all'interno, eseguite a questo punto quanto descritto nel paragrafo 7.2.1, quindi riprendete con il successivo punto 5). Nel caso invece si intendano utilizzare le riserve di galleggiamento all'esterno, proseguite con quanto previsto dal punto seguente.*

- 5) La panca di poppa si infila facendola scorrere nelle apposite guide lungo le fiancate, fino a far combaciare gli incastri nelle fessure poste sul contro-specchio di poppa (fig. 6.1.2-5).
- 6) Montate ogni panchetta laterale come segue:
  - a) verificate che i fermi costituiti dalle piastrine di acciaio siano in posizione di sblocco (ruotati verso l'interno) (fig. 6.1.2-6A);
  - b) incastrate fino in fondo il bordo laterale esterno della panchetta nella guida posta sulla fiancata dello scafo, tenendo la panca appena inclinata verso l'alto (fig. 6.1.2-6B);
  - c) esercitate una pressione verso il basso fino a far combaciare i bordi della panchetta nelle asole sulle panche di poppa e centrale (fig. 6.1.2-6C);
  - d) ruotate i fermi rotativi in posizione di blocco (fig. 6.1.2-6D).

### **6.1.3 Montare in acqua il vostro tender Paper8**

Il Paper8 è una barca costruita con materiali a basso peso specifico. Di conseguenza il Paper8 chiuso, in acqua, produce una spinta positiva di oltre 500 Newton, quindi superiore a quella ottenuta da 10 giubbottini salvagente regolamentari!

Per questa ragione il Paper8 può essere usato come tender anche su barche sulle quali non vi è un'agevole superficie per eseguire le operazioni di montaggio e smontaggio... andando semplicemente a lavorare in acqua, con l'accortezza di svolgere l'operazione in bacini ridossati o con mare calmo.

- 1) Liberare la barca dalla sua sacca di custodia.
- 2) Sganciate la cinghia con la clip a scatto che mantiene chiusa la barca: la barca si aprirà (fig. 6.1.1-2).
- 3) Montate le riserve di galleggiamento all'esterno come descritto nel paragrafo 6.2.1.2.
- 4) Calate in acqua il Paper8 e legatela al vostro yacht.
- 5) Tuffatevi e salite sul Paper8.
- 6) Dal'interno della barca aprite lo scafo utilizzando i semispecchi (punto 4 del paragrafo 6.1.1);
- 7) Montate la panca centrale (punto 5 del paragrafo 6.1.1).
- 8) Girate e rigirate la barca per svuotarla, oppure raggiungete la riva.
- 9) Completate il montaggio nel modo canonico descritto nel paragrafo 6.1.2.

## **6.2 Attrezzare il Paper8**

In questo paragrafo sono descritte le operazioni da compiere prima di poter utilizzare la barca. A completamento delle stesse la barca sarà pronta per navigare a remi o a motore, mentre per navigare a vela si dovranno svolgere anche le operazioni descritte nel successivo capitolo 7, relative all'armo velico.

### **6.2.1 Riserve di galleggiamento**

Si raccomanda sempre l'uso delle riserve di galleggiamento, posizionandole secondo le vostre preferenze all'interno o all'esterno dello scafo.

In caso di avaria o perdita di pressione ai tubolari PVC, gli stessi vanno immediatamente riparati o sostituiti con tubolari nuovi con le stesse identiche dimensioni e caratteristiche.

*Non usate MAI la barca senza le riserve di galleggiamento*, che svolgono una funzione fondamentale nel consentire alla barca di riprendere la navigazione in seguito ad una scuffia (ribaltamento dello scafo).

La scelta di utilizzare le riserve di galleggiamento all'interno oppure all'esterno è puramente soggettiva, infatti fra gli armatori del Paper8 ci sono appassionati estimatori sia dell'una che dell'altra possibilità, a parte ovviamente in alcune condizioni d'uso della barca per le quali vi possono essere effettivi vantaggi optando per una configurazione rispetto all'altra.

Di conseguenza ci limitiamo a fornirvi alcune considerazioni riguardo l'uso delle riserve di galleggiamento, invitandovi a provare entrambe le soluzioni per maturare un'opinione personale in merito.

### 6.2.1.1 Posizionamento interno

*N.b.: le riserve all'interno non concorrono attivamente alla stabilità della barca, per cui il carico massimo con i tubolari montati all'interno non deve mai superare i 300 kg.*

Essenzialmente le riserve poste all'interno hanno il vantaggio di non condizionare il modo "naturale" di navigare del Paper8. Il progetto del Mirror, del quale il Paper8 è praticamente la versione pieghevole, ha entusiasmato in 40 anni decine di migliaia di velisti. Ne consegue che navigare a vela consentendo al Paper8 di sbandare giova al suo assetto e ne assicura una conduzione più attinente ai principi su cui si basano le linee di carena di questa fantastica barca. Il posizionamento interno delle riserve di galleggiamento va quindi preferito non solo per la conduzione sportiva a vela, ma anche per andature a remi e a motore, ove si desideri navigare "sugli spigoli", ovvero con gli angoli fra murata e carena immersi, in modo da superare le onde con minor impatto. Per questa configurazione occorrono solo 6 delle 10 cinghie in dotazione, eseguendo il montaggio delle riserve di galleggiamento dopo le operazioni descritte nel punto 4 e prima di quelle descritte nel punto 5 del paragrafo 6.1.2, prima cioè di aver definitivamente completato il montaggio dello scafo.

- 1) Passate le cinghie nei ponticelli di nylon collocati lungo le fiancate (3 per lato) all'interno dello scafo, quindi chiudete le 2 cinghie più a prua di ogni lato in modo che compongano all'incirca un cerchio con un diametro di 20 cm (fig. (fig. 6.2.1.1-1), mentre lasciate slacciata la cinghia più a poppa (sotto la panca di poppa).
- 2) Infilate il tubolare sgonfio nelle cinghie avendo cura di posizionarlo in modo che la valvola di gonfiaggio sia orientata verso poppa e sfilata dalla panca di poppa. (fig. 6.2.1.1-2).
- 3) Serrate bene la valvola del tubolare, quindi cominciate a gonfiare mediante una pompa a mantice (non occorre nessun beccuccio adattatore). Quando il tubolare avrà preso forma, ma prima che vada in pressione, aggiustatelo sotto le panche, eliminando eventuali pieghe e regolate le cinghie in modo che vadano a contatto con le pareti del tubolare, ma senza stringere eccessivamente. Quindi riprendete a gonfiare fino a completo indurimento del tubolare (fig. 6.2.1.1-3A/B).
- 4) Staccate il tubo della pompa e serrate il tappo di sicurezza del tubolare, quindi posizionatelo sotto la panca centrale (fig. 6.2.1.1-4).
- 5) Allacciate le ultime 2 cinghie, una per lato e poste sotto la panca di poppa, affinché il tubolare si posizioni il più possibile aderente alla fiancata dello scafo.

### 6.2.1.2 Posizionamento esterno

E' inutile negare che questa possibilità di utilizzo delle riserve di galleggiamento, prerogativa esclusiva del Paper8, renda la barca più simile ad un gommone che ad un Mirror, ma le ragioni del successo planetario del gommone non sono campate in aria: su una piccola barca come il Paper8 si ottiene in questo modo una riserva di stabilità eccezionale.

Così la barca sbanda sempre in modo controllato, impedendo di fatto la scuffia e permettendo dunque di utilizzarla per attività di scuola di vela, passeggiate, vela per disabili, ecc... anche in condizioni di vento sostenuto che sarebbero impossibili da gestire con qualsiasi altro tipo di deriva.

Con le riserve all'esterno infatti ci si muove a bordo quasi come su un cabinato a vela, senza dar troppo conto al peso sottovento. Ovviamente tale stabilità è utilissima anche nella navigazione a motore, dove spesso si predilige un assetto piatto. Inoltre il

contributo dei tubolari all'idrosostentamento è notevole e lo si apprezza particolarmente impiegando un motore 6CV, con il quale la barca raggiunge velocità elevate.

Le riserve posizionate all'esterno rendono inoltre la barca particolarmente idonea ad essere utilizzata come tender, a vela/remi/motore, cinturandola lungo le murate per parare senza problemi i numerosi colpi che i barchini di servizio sono soliti incassare durante il loro impiego.

Per questa configurazione occorrono tutte le 10 cinghie in dotazione: passatele nei ponticelli di nylon collocati all'esterno lungo le fiancate (5 per lato) dello scafo.

- 1) Le cinghie alle estremità (la prima e l'ultima) + la cinghia centrale (cinghie 1,3,5 di ogni lato) vanno passate esclusivamente attraverso il singolo ponticello in nylon, mentre le cinghie intermedie (cinghie 2,4 di ogni lato) vanno passate attraverso il doppio ponticello in nylon (fig. 6.2.1.2-1).
- 2) Chiudete tutte le cinghie in modo che compongano all'incirca un cerchio con un diametro di 20 cm e infilate il tubolare sgonfio nelle cinghie avendo cura di posizionarlo in modo che la valvola di gonfiaggio sia orientata verso poppa (fig. 6.2.1.2-2A/B/C).
- 3) Serrate bene la valvola del tubolare, quindi cominciate a gonfiare mediante una pompa a mantice (non occorre nessun beccuccio adattatore). Quando il tubolare avrà preso forma, ma prima che vada in pressione, aggiustatelo eliminando eventuali pieghe e regolate le cinghie in modo che vadano a contatto con le pareti del tubolare, ma senza stringere eccessivamente. Quindi riprendete a gonfiare fino a completo indurimento del tubolare (fig. 6.2.1.2-3).
- 4) Staccate il tubo della pompa e serrate il tappo di sicurezza.

## **6.2.2 Remi**

Anche se non si intendono usare i remi per navigare, essi rappresentano una importante dotazione di sicurezza, pertanto è necessario che essi siano sempre rapidamente fruibili. Per questa ragione prima di usare la barca:

- 1) gli scalmi vanno assicurati al relativo portascalmi, in modo da evitare smarrimenti accidentali;
- 2) i remi vanno tenuti in barca legati con i laccetti in dotazione, corredati di un sistema di sgancio rapido tramite alamaro in nylon (fig. 6.2.2.2).

## **6.2.3 Sassola**

La paletta per sgottare dovrà essere legata con la cimetta al dritto di poppa, in modo da poterla immediatamente utilizzare in caso di necessità.

## **6.2.4 Guarnizione cassa di deriva (opzionale)**

Se non si intende utilizzare la barca per navigare a vela, in particolari condizioni di pieno carico e ad alta velocità (a motore), dalla cassa di deriva potrebbe trascinare occasionalmente qualche rivoletto di acqua, risucchiata dalla turbolenza che si produce nella cassa stagna della deriva. Per eliminare questo effetto si può inserire la guarnizione in dotazione, che andrà rimossa qualora si intenda successivamente navigare a vela.

*N.b.: nel caso si utilizzi il carrello di alaggio modificato come descritto nel paragrafo 5.1.5, la guarnizione andrà temporaneamente rimossa.*

## 7 Navigare a vela con il Paper8

Navigare a vela con il Paper8 è un'esperienza entusiasmante. In questo capitolo sono descritte le semplici operazioni che vi aiuteranno ad armare il Paper8 con il suo rig portoghese per navigare a vela.

Prima di procedere, al fine di rendere agevoli le successive operazioni, è opportuno che la prua della barca sia rivolta al vento e nei pressi dello scalo di varo/alaggio.

Le scotte di randa e fiocco sono in cima matt rispettivamente da 6 e 8 mm di diametro. Si tratta di cime molto flessibili, morbide e pelose, quindi estremamente comode da maneggiare anche a mani nude e bagnate.

Le drizze e tutti gli stroppetti sottoposti a impieghi gravosi sono invece in cima con anima in Dyneema® da 2 o 3 mm, per la massima leggerezza: non temete per il loro fragile aspetto, perchè sopportano altissimi carichi di rottura e si romperanno solo se visibilmente logore dopo anni di utilizzo e non sostituite per tempo.

### 7.1 Alberare il Paper8

- 1) Poggiate l'albero nella scassa in modo che la feritoia nella quale scorre il cursore del picco sia rivolta verso poppa (fig. 7.1.1-1).
- 2) Controllate che le sartie siano in chiaro e agganciate i moschettoni a scatto alle lande poste sulla murata a pruvavia della panca centrale (fig. 7.1.1-2).
- 3) Passate la cima in Dyneema® da 3 mm, già annodata con una gassa sul ponticello posto sul dritto di prua, dapprima all'interno dell'impiombatura dello strallo e quindi nel ponticello libero con la boccola, in modo da realizzare un paranchetto (fig. 7.1.1-3).
- 4) Regolate la tensione (potete aiutarvi tirando l'albero verso prua) e date infine volta con un doppio mezzo collo, lasciando pendulo il residuo della cimetta che verrà utilizzato anche per murare il fiocco. La redancia di acciaio posta nell'impiombatura dello strallo e la boccola inserita nel ponticello salvaguarderanno la cima da una rapida usura (fig. 7.1.1-4).

### 7.2 Fiocco

- 1) Disimpegnate la drizza dalla galloccia, mettetela in chiaro, quindi passate un cappietto della sua estremità nell'occhiello sulla penna della vela e infilateci la pallina (fig. 7.2-1).
- 2) Agganciate i 3 garrocci dell'inferitura sul cavo dello strallo inserendoli a pressione e ruotando di 90° ((fig. 7.2-2A/B).
- 3) Alzate la vela recuperando la drizza fino a fine corsa, quindi date volta sulla galloccia, avendo cura che, dato lo spessore limitato della drizza in Dyneema® da 2 mm, si ripassi più volte la drizza sulla galloccia onde evitare indesiderati scorrimenti sotto carico ((fig. 7.2-3A/B).
- 4) Murate la vela con la cima residua annodata sullo strallo (punto 4 del paragrafo 7.1.1), eventualmente passandola anche nel cavallotto con la boccola per aumentare la tensione, quindi bloccatela con un doppio collo (fig. 7.2-4).
- 5) Il circuito della scotta deve correre all'esterno delle sartie, quindi agganciate il moschettone centrale alla bugna e rinviate i due capi della scotta passandoli nei grilli fissati al bottazzo, eseguendo infine un nodo Savoia sui terminali per evitare che il circuito si sfilii. Per strozzare la scotta utilizzate le galloccie poste sottovento o sopravvento, in funzione della posizione dell'equipaggio (fig. 7.2-5).

## 7.3 Randa

- 1) Passate lo stroppetto della penna intorno al picco, internamente al corrispondente cavallotto posto all'estremità alta del picco stesso, quindi chiudete lo stroppetto passando l'alamaro in nylon nell'occhiello della penna (fig. 7.3-1).
- 2) Passate i 2 stroppetti corti intorno al picco, sempre chiudendo ognuno di essi nell'occhiello sulla vela con l'alamaro (fig. 7.3-2);
- 3) Disimpegnate la drizza della randa dalla galloccia sull'albero, controllate che sia in chiaro, quindi passate un cappietto della sua estremità in uno dei due cavallotti del picco, utilizzati rispettivamente per la randa intera (cavallotto basso) oppure per la randa terzarolata (cavallotto alto), quindi inserite la pallina nel cappietto per bloccare la drizza (fig. 7.3-3).
- 4) Recuperate la drizza in modo da avere il picco verticale e con il cursore in corrispondenza dell'apertura della feritoia sull'albero, quindi infilate il cursore nella guida con un movimento rotatorio dal basso verso l'alto (fig. 7.3-4).
- 5) Recuperate ancora circa 10 cm di drizza, date volta provvisoriamente sulla galloccia e passate lo stroppetto medio intorno all'albero chiudendolo nell'occhiello della vela con l'alamaro (fig. 7.3-5). *N.b.: fate attenzione che lo stroppetto passi solo intorno all'albero e non abbracciando anche le drizze, in modo da renderle così libere di scorrere.*
- 6) Completate il recupero della drizza residua fino a far combaciare il punto di attacco della drizza sul picco alla puleggia in cima all'albero e date volta sulla galloccia.
- 7) Prendete il boma e infilate la trozza a forcella sull'albero (fig. 7.3-7).
- 8) Lo stroppetto lungo annodato al punto di mura della randa serve per murare la vela e va passato sia intorno all'albero, sia intorno al boma. (fig.7.3-8).
- 9) Tesate la bugna della randa sul boma mediante lo stroppetto in cimetta Dyneema® da 3mm con cappietto e pallina e passate nella bugna la cima del tesabase terminata con l'almaro. Si noti che al capo è legato anche l'elastico di richiamo della manovra (fig. 7.3-9).
- 10) Mettete in chiaro il paranco della scotta di randa e agganciate il bozzello inferiore (singolo con arricavo) sull'archetto con il moschettone (fig. 7.3-10).
- 11) Completate il circuito passando la scotta di randa negli altri bozzelli e dopo aver passato anche la torretta posta sulla chiglia dello scafo, eseguite infine un nodo Savoia per evitare che la scotta si sfili (fig. 7.3-11A/B).
- 12) Infilate il gancio del cunningham allo stroppetto oppure all'occhiello della mura (fig. 7.3-12).
- 13) Agganciate il moschettone del vang al corrispondente ponticello sul boma (fig. 7.3-13).

### 7.3.1 Terzaroli (riduzione superficie velica)

La randa del vostro Paper8 è stata confezionata con una mano di terzaroli per consentirvi di ridurre la superficie della randa e rendere la barca facilmente controllabile anche con vento molto sostenuto. Tale sistema, inizialmente implementato per rispondere all'esigenza di poter sfruttare il Paper8 a vela come barca tender sui velieri d'altura che trovano ridosso in porto durante le burrasche, è stato poi applicato

su tutte le barche per ampliare il range di utilizzo, ad esempio dando la possibilità di svolgere le attività programmate di scuola di vela anche con condizioni non ottimali.

Per ridurre la vela scegliete il cavallotto di drizza appropriato sul picco, come descritto al punto 8 del paragrafo 7.3, quindi arrotolate il tessuto in bando raccogliendolo su se stesso e legatelo con i matafioni.

Conseguentemente, la base ed il cunningham dovranno essere impegnati sulle nuove posizioni di bugna e mura.

### **7.3.2 Regolazione torretta di scotta**

L'inclinazione dello strozzatore sulla torretta girevole della scotta di randa del vostro Paper8 è regolabile.

L'impostazione di fabbrica prevede una posizione piuttosto alta dello strozzatore: in questo modo risulterà molto semplice liberare la scotta, manovra che potrebbe essere necessario svolgere rapidamente, specie con equipaggio poco esperto, mentre per bloccarla nello strozzatore ci si dovrà aiutare con un piede.

Per modificare l'angolazione dello strozzatore procedete come descritto:

- 1) Svitare il bulloncino che fissa le guance delle staffe dello strozzatore al bozzello a violino.
- 2) Con un cacciavite sollevate leggermente, da entrambi i lati, le rondelle in nylon che tengono le staffe di acciaio solidali al corpo del bozzello.
- 3) Regolate l'inclinazione nel modo desiderato.
- 4) Premete le rondelle in nylon fino a bloccare nuovamente le staffe.
- 5) Serrate il bullonino.

Dopo ogni regolazione provate con cautela il nuovo settaggio, verificando che lo sblocco della scotta dallo strozzatore possa essere sempre ben gestito dal timoniere.

### **7.4 Timone e deriva**

- 1) Verificate che la cimetta di controllo della pala sia libera dal camcleat sulla barra e ricomponete il timone incastrando la barra sulla cassa (fig. 7.4-1).
- 2) Tenete la pala alzata e fate passare la barra del timone in mezzo all'archetto della randa (fig. 7.4-2).
- 3) Infilate le femminelle negli agugliotti e regolate la molletta inox in modo da impedire che il timone si possa sollevare e sfilarsi (fig. 7.4-3).
- 4) Imbarcate la deriva e tenetela pronta per infilarla nella sua cassa subito dopo la partenza. Dopo averla posta in sede, dovrete assicurare la deriva con la cimetta per non correre il rischio di perderla (fig. 7.4-4A/B).

### **7.5 Check List**

- 1) Controllate che le scotte non si incrocino e siano in chiaro.
- 2) Il timone dovrà essere correttamente fissato ai supporti e la linguetta di acciaio deve impedire alla pala del timone di sfilarsi.
- 3) Controllate che la pala del timone possa essere adeguatamente sollevata ed abbassata durante le fasi di partenza o arrivo in spiaggia.

- 4) Controllate attentamente che la pala del timone rimanga abbassata durante la navigazione e sia invece sollevata quando invece si sta rientrando verso la spiaggia.
- 5) Controllate che la cimetta della deriva sia agganciata all'albero.
- 6) Controllate che i grilli delle sartie siano chiusi.

A questo punto, via verso il largo e buon divertimento!

## **7.6 Guida alla regolazione delle manovre**

Il Paper8 ed il Mirror, che condividono lo stesso rig, utilizzano le manovre correnti tipiche delle barche a vela sportive. E' infatti importante familiarizzare già su una barca scuola con l'uso delle manovre che danno il controllo delle vele esattamente con le stesse tecniche in uso sui grandi yacht a vela.

Tutte le manovre sul Paper8 concorrono quindi, ognuna con il suo specifico ruolo, a regolare la forma delle vele adattandole a piacimento in relazione alla forza del vento ed alle condizioni del mare.

Di seguito alcuni consigli su come impostare le manovre che hanno più effetto sulla conduzione della barca.

### **7.6.1 Tensione inferitura**

La tensione dell'inferitura si regola in modo dinamico sulla randa mediante il paranco del Cunningham, e in modo statico sul fiocco regolando la tensione dello stroppo di mura. Provare con tensionamenti diversi per verificare la regolazione che meglio si adatti alle proprie caratteristiche. Come riferimento vale la seguente regola:

- 1) se il vento è superiore ai 10 nodi applicate la massima tensione: in questo modo la balumina della vela si aprirà al massimo permettendo di controllare meglio le raffiche. Punto di riferimento visivo: la parte superiore della balumina si allenta.
- 2) Se il vento è inferiore a 10 nodi applicate una tensione inferiore affinché la balumina risulti tesa: il profilo risulterà più pieno e la vela raggiungerà una maggiore potenza.

### **7.6.2 Deriva**

Deve essere posizionata a seconda della direzione del vento e dell'angolo specifico assunto dalla vela.

- 1) Nel caso di vento forte o di navigazione sottovento, sollevare la deriva per permettere all'imbarcazione di planare.
- 2) Nel caso di vento leggero o di navigazione sopravento, abbassare la deriva per permettere all'imbarcazione di avere maggiore trazione sull'acqua. Ancora una volta la posizione migliore della deriva dipende dal modo di condurre la barca (ad esempio un maggiore sbandamento sottovento, con lo spigolo bene immerso, richiede meno deriva in acqua) e dalle condizioni di navigazione, per cui provate le diverse posizioni fino a trovare la posizione che meglio si adatta alle vostre esigenze.

### **7.6.3 Vang e Base**

Il vang (o caricabasso) e la base servono a controllare il profilo della vela e la posizione del boma. Il vang agisce sul piano verticale, mentre la base sul piano orizzontale. Inoltre

con poca tensione del vang il boma tenderà ad alzarsi, aumentando la concavità, invece con maggiore tensione il boma sarà più vincolato, mantenendo un profilo più asciutto.

In linea di principio valgono le seguenti considerazioni:

- 1) Una vela più grassa si adatta meglio alle andature portanti, oppure a quelle strette nelle particolari condizioni che richiedono una vela più potente, come ad esempio navigazioni con vento leggero oppure con moto ondosso di prua.
- 2) Una vela più magra consente di stringere maggiormente il vento, fa sbandare meno, e risulta quindi ideale nelle andature strette, a patto che non ci sia vento troppo leggero.

Le regolazioni di questa manovra dipendono quindi da vari fattori: andatura più o meno stretta al vento, peso dell'equipaggio, forza del vento, moto ondosso, ecc... e solo osservando la randa, provando e riprovando, si imparano le combinazioni più performanti.

Sul fiocco non ci sono manovre correnti, ma si possono ottenere significative variazioni della forma avanzando oppure arretrando i grilli sulle mure che fungono da rinvii di scotta.

### **7.7 Svuatatore dinamico**

Le barche dotate di svuatatore dinamico potranno evacuare l'eventuale acqua raccolta nello scafo in modo automatico, grazie a questo particolare dispositivo che sfrutta la depressione che si crea nell'area di turbolenza della pipetta immersa quando la barca è in movimento.

Lo svuatatore va aperto solo in caso di necessità e poi chiuso, in modo da evitare che attraverso di esso si possano originare delle infiltrazioni a barca ferma.

Per azionare la leva di apertura e chiusura agire con il piede nei due sensi di leva.

### **7.8 Bandierina segnamento**

Le barche dotate di bandierina segnamento dispongono di una piastrina di nylon in cima al picco. La bandierina va infilata fino a fine corsa quando si alza la randa e rimossa quando si ammaina la randa. Il meccanismo, necessariamente delicato per intercettare anche le più flebili variazioni del vento, va pertanto salvaguardato dagli urti.

### **7.9 Compatibilità con il rig Mirror**

Il Paper8 è stato concepito per essere compatibile con l'armo, la deriva e il timone del Dinghy Mirror, quindi se già possedete un Mirror potete impiegare il suo armo velico per navigare anche con il Paper8, secondo quanto di seguito indicato.

Albero: affinché l'albero del Mirror si adatti bene alla scassa d'albero del Paper8 è necessario montare un adattatore disponibile come parte di ricambio presso il vostro rivenditore.

Deriva: la deriva del Mirror si inserisce direttamente nello scafo del Paper8.

Timone: usando il timone del Mirror sul Paper8, possono rendersi a volte necessari alcuni adattamenti. L'agugliotto del timone del Paper8 è stato posizionato nella stessa posizione delle versioni più frequenti del Mirror. Nonostante ciò, le posizioni e i sistemi di bloccaggio variano secondo l'anno di costruzione ed i diversi produttori del Mirror. La compatibilità del timone Mirror sul Paper8 va quindi verificata. Vi invitiamo quindi a contattarci per trovare insieme la soluzione migliore.

## **8 Disarmare il Paper8**

Il disarmo della barca avviene eseguendo nell'ordine contrario tutti i passaggi svolti per armare la barca. Riportiamo quindi solo alcune utili considerazioni, suggerendovi di percorrere a ritroso le operazioni eseguite in precedenza.

### **8.1 Rig vela**

- 1) Per abbassare il picco della randa allentare la drizza tenendola salda in mano, quindi invitare il picco a scendere verticalmente recuperandolo dal cimino legato sul cursore. La discesa controllata del picco dovrà essere accompagnata con il rilascio progressivo della drizza. In nessun caso è opportuno che il picco si metta in posizione orizzontale (effetto che deriva da un eccessivo rilascio della drizza), perché la torsione sul cursore rappresenta un freno che impedirebbe al picco di muoversi nella guida sull'albero. Quando il cursore del picco giungerà in corrispondenza del suo punto di innesto, all'inizio della canalina sull'albero, svincolatelo dalla guida e completate la manovra.
- 2) La scotta del fiocco non interferisce con la chiusura ed il trasporto della barca, quindi può essere lasciata in barca senza rimuoverla ogni volta dopo l'uso.
- 3) Per essere riposta nella sacca tubolare del kit vela, la randa può essere arrotolata insieme a picco e boma senza dividere questi componenti fra loro. Per lasciarli insieme liberate il "trittico" randa, boma e picco come segue:
  - a) sganciate il moschettone del vang e liberare il cunningham;
  - b) sganciate il moschettone dell'archetto scotta randa;
  - c) sciogliete il nodo Savoia terminale della scotta di randa e sfilate la stessa dalla torretta;
  - d) sciogliete i 2 stroppetti che passano intorno all'albero, fra i quali c'è anche quello di mura;
  - e) liberate il picco dalla drizza, sfilando la pallina dal cappietto.

### **8.2 Smontare lo scafo**

Durante lo smontaggio dello scafo, nel caso abbiate difficoltà a rimuovere le panche, controllate prima di aver correttamente aperto le clip di chiusura, quindi assestate qualche colpo sulla fiancata, battendo dall'esterno verso l'interno, in modo da creare uno smottamento degli incastri e rimuovere facilmente il pezzo.

La sassola e le sacche di galleggiamento non interferiscono con la chiusura ed il trasporto della barca, quindi possono essere tenute in barca senza rimuoverle ogni volta.

## 9 Certificato di conformità

Il certificato di conformità del Paper8 rilasciato dal RINA è scaricabile dal sito al seguente link: [www.paper8.it/download/certificato.pdf](http://www.paper8.it/download/certificato.pdf)

La definizione della categoria di concezione delle imbarcazioni D è la seguente:

« **D. In acque protette:** concepita per dei viaggi in acque costiere protette, in baie di piccole dimensioni, riviere e canali sul corso dei quali il vento può andare fino a forza 4 compresa e le onde possono avere un'altezza significativa fino a 0,3 mt compresi, con onde occasionali causate per esempio da imbarcazioni di passaggio, di altezza massima di 0,5 mt ».

## **10 Condizioni di garanzia**

La garanzia sul Paper8 ha una durata di 24 mesi dalla data d'acquisto per tutti i componenti e di 60 mesi per le guarnizioni in Hypalon®.

Tale garanzia copre i difetti di fabbricazione ed è sottomessa alle seguenti norme:

La garanzia è valida unicamente per un uso e una manutenzione normale dell'imbarcazione.

Tutte le riparazioni e/o modifiche realizzate senza l'accordo scritto con il produttore di Paper8 annulleranno la garanzia.

L'utilizzo di accessori diversi da quelli specificatamente destinati a questa imbarcazione annulleranno la garanzia.

La garanzia è valida unicamente per l'acquirente iniziale salvo accordo speciale scritto dalla società produttrice di Paper8.

Tutti i reclami di garanzia necessitano obbligatoriamente della fattura d'acquisto, riportante la data d'acquisto ed il nome del rivenditore.

## 11 Faq

### 11.1 *Questioni di carattere generale*

- 1) Il Paper8 è stabile? Sì, in quanto la carena è stata disegnata con due spigoli ben marcati. In navigazione, la barca si inclina un po' fino ad appoggiarsi sugli spigoli poi resta sempre molto equilibrata.
- 2) Il Paper8 è facile da armare? Sì, in quanto non ci sono nè maniglie nè complicati sistemi d'aggancio. Il montaggio dello scafo dopo un po' di pratica avviene in meno di un minuto, mentre l'armo velico, che può essere riposto già con boma/picco/randa solidali fra loro, si appronta con altri 5 minuti di lavoro!
- 3) Il Paper8 è fragile? No, in quanto è costruito con materiali selezionati duraturi e testati da decenni di utilizzo in ambiente marino, tanto da poter offrire una garanzia nettamente più rassicurante di tante altre barche.
- 4) Il Paper8 è ecologico? Sì, perché tutti i materiali utilizzati per la costruzione del Paper8 sono 100% riciclabili. Il Paper8 supporta e promuove la strada del rispetto ambientale, sia con le concezioni progettuali del prodotto, sia con la filosofia del basso impatto ambientale che sottintende un approccio al mare realmente eco-sostenibile da ogni punto di vista.
- 5) E' facile da raddrizzare dopo una scuffia? Si in quanto le sue generose riserve di galleggiamento, poste all'interno oppure all'esterno lungo le fiancate, assicurano sempre uno svuotamento pressochè completo dello scafo durante la fase di raddrizzamento. Inoltre con il suo peso leggero, vira velocemente col vento e si raddrizza molto facilmente. Infine con le riserve di galleggiamento montate all'esterno scuffiare è davvero molto difficile, anche se ci si muove a bordo come su uno yacht cabinato, senza troppa attenzione alla distribuzione dei pesi.
- 6) Un ragazzo può utilizzare Paper8? Sì, il Paper8 è una eccellente barca scuola per tutte le età. Ricordiamo che il Mirror è a tutt'oggi, dopo 40 anni di onorato servizio, la barca scuola più utilizzata nelle scuole di vela in Inghilterra e tanti altri Paesi anglosassoni (Nuova Zelanda, Australia, Sud Africa, ecc...).
- 7) Quante persone possono utilizzare contemporaneamente il Paper8? I test, le foto ed i video disponibili sul nostro sito web mostrano che l'imbarcazione è perfettamente stabile. Il certificato rilasciato dal RINA definisce una portata massima di 400 kg con le riserve di galleggiamento all'esterno. Con le riserve di galleggiamento montate all'interno la portata scende a 300 kg... Numeri che non hanno eguali in rapporto alla lunghezza di soli 305 cm!
- 8) Dove posso gareggiare con Paper8? Attraverso il nostro sito web promuoviamo e sosteniamo tutte le attività dei nostri clienti-supporters! Inoltre utilizzando i servizi di messaggistica disponibili, sul sito per gli utenti registrati, è facile restare in contatto con gli altri armatori. Tutto ciò, insieme alla straordinaria semplicità di trasporto del Paper8, favorisce l'aggregazione e la possibilità di incontrarsi per scambiarsi esperienze e divertirsi insieme. Infine informazioni sulle regate nazionali ed internazionali saranno pubblicate sul sito web [www.paper8.it](http://www.paper8.it) non appena disponibili.

### 11.2 *Rimessaggio*

- 9) Dove posso rimessare il mio Paper8? Il Paper8 risolve con molta semplicità gli annosi problemi di rimessaggio e di trasporto delle barche non pieghevoli: dopo

l'uso si piega e si mette via. Per conservare correttamente il Paper8 lo si deve assicurare su una rastrelliera, o poggiare con perfetto equilibrio su un piano. E' possibile tenere il Paper8 sia in verticale che in orizzontale. Infine lo si può appendere dal golfare di prua ad un gancio sul soffitto o ad una parete, ad esempio dietro una porta. Tutti i componenti dovranno essere riposti nel sacco a bisaccia in dotazione, mentre lo scafo potrà essere custodito nella speciale sacca opzionale. Le vele dovranno essere arrotolate e riposte nel sacco tubolare solo quando perfettamente asciutte. Il modo migliore per far asciugare le vele è lasciarle a riva montate su albero e boma, evitando con cura di lasciarle sbattere senza controllo al vento, perché il dacron con le quali sono confezionate, che ricordiamo è il materiale in assoluto più duraturo per la costruzione delle vele, va preservato dai fileggiamenti. Una volta riposta la vela nel sacco, esso dovrà essere stoccato in posizione perfettamente piatta o verticale su una superficie pulita, in un luogo asciutto e ventilato. Evitare di riporre l'alberatura su superfici oblique per non incorrere in deformazioni.

### **11.3 Manutenzione**

- 10) Dove posso acquistare i pezzi di ricambio? Disponiamo in stock di tutti i pezzi di ricambio del Paper8. Non esitare a contattarci direttamente attraverso il sito [www.paper8.it](http://www.paper8.it) o al seguente indirizzo di posta elettronica: [vendite@paper8.it](mailto:vendite@paper8.it).
- 11) Devo lavare il materiale con acqua dolce dopo ogni utilizzo? Per allungare la durata in uso del proprio Paper8, sarebbe opportuno che scafo, attrezzature e vele vengano tutti sciacquati con acqua dolce dopo ogni utilizzo in mare. Tuttavia se il Paper8 viene utilizzato frequentemente, basterà procedere ad un risciacquo dell'imbarcazione ogni due utilizzi. Tutti i componenti dovranno essere accuratamente lavati con acqua corrente prima di essere stoccati e riposti per lunghi periodi di tempo, ad esempio durante l'inverno.
- 12) Il legno va trattato? Il legno utilizzato ha una straordinaria capacità di resistere all'umidità ed al salino. Valgono quindi le stesse regole di buon senso con cui vanno preservati tutti i componenti della barca, già descritti al punto precedente. Inoltre il legno è anche un materiale estremamente rinnovabile, che può essere rinfrescato facilmente, previa leggera abrasione delle superfici con carta vetrata n° 180-220 e successiva mano di finitura.
- 13) Devo adottare accorgimenti particolari per l'esposizione al sole? Sì, è necessario adottare tutte le precauzioni del caso per evitare un'eccessiva esposizione al sole di tutti i componenti Paper8. In particolare la vela, in seguito a prolungate esposizioni ai raggi UV, può incorrere persino in lacerazioni del tessuto. Vi consigliamo quindi di utilizzare sempre le sacche di custodia per preservare il vostro Paper8 anche dai raggi del sole.
- 14) Come posso pulire la vela? Se necessario, per rimuovere lo sporco depositato, potranno essere utilizzati acqua calda ed un detergente non aggressivo.
- 15) Le guarnizioni vanno trattate in qualche modo? No, le guarnizioni sono in un materiale virtualmente indistruttibile per svolgere il loro compito. L'unica precauzione che occorre è quella di impedire che si possano introdurre al loro interno corpi estranei, come sporcizia, sassolini, conchigliette, ecc.... Per tale ragione si deve sostituire il nastro di protezione delle guarnizioni applicato all'interno della barca.