Il mulinello da traina

Emanuele Lisi

I mulinelli si distinguono in fissi (fixed spool) e rotanti (multiplier reel). Per motivi di robustezza, potenza e quantità di filo da contenere, nella traina vengono impiegati i mulinelli a tamburo rotante e vengono così classificati: la sigla 2/0 corrisponde circa a 8-12lb , la 4/0 corrisponde a 20-30lb, la 6/0 corrisponde ad 50lb , la 9/0 corrisponde a 80lb e la 12 /0 e la 14/0 corrispondono a 130lb. Questa nomenclatura serve a dare una classificazione ai mulinelli da traina per libraggio e quantità di filo che possono contenere nella bobina , in modo tale da abbinarli in maniera equilibrata alla canna da traina,ad esempio ad una canna da 80lb non possiamo abbinare un mulinello da 4/0 (20-30lb) ma dobbiamo mettere un mulinello da 9/0 80lb .Il mulinello rotante è composto da un corpo macchina chiamato shassi, da due guanciole laterali una di destra (vedi foto1) dove troviamo la manovella ,la frizione, lo sgancio bobina e tutto il gruppo portate di ingranaggi, ed una di sinistra (vedi foto4)dove possiamo trovare il cicalino ed un eventuale registro meccanico della bobina(vedi Penn Senator),sullo shassi trovano alloggio due gancetti ad anello che servono ad ancorare il mulinello ad una panciera da combattimento , altro componente che si potrebbe trovare è il guidafilo ma a mio modesto parere non va d'accordo con questi mulinelli , un vero mulinello da traina non deve avere il guidafilo , in linea di massima sono questi i componenti di un mulinello da traina. Si potrebbe operare un ulteriore distinzione relativamente al freno- frizione .Esistono, infatti ,mulinelli con frizione a stella(vedi foto1) e mulinelli con frizione a leva(vedi foto2) . I primi mulinelli rotanti da traina sono stati quelli a frizione a stella che hanno segnato la storia,ricorderemo bene i famosi Penn Senator,come si vede in foto la taratura della frizione viene regolata da una stella che si trova affianco alla manovella, la frizione a stella è composta da una serie di dischi frizione interposti con una serie di dischi in acciaio,oggi questo tipo di frizione è un po' in disuso ,da alcuni anni è stata soppiantata dalla frizione a leva perche quella a stella è meno precisa e graduale durante i combattimenti con grosse prede ma non ci scordiamo che hanno regalato grandi momenti a tanti trainisti di tutto il mondo . La frizione a leva è più modulare , graduale e precisa , la regolazione avviene tramite una leva posta nel lato manovella (vedi foto2) , è composta da un disco unico di grosse dimensione compresso da un disco metallico su un corpo reso stagno e calettato sulla bobina con cuscinetti ed asse porta bobina .I punti di regolazione di tale frizione si chiamano punto free, punto strike e punto full, spesso al punto free corrisponde anche lo sgancio bobina(libera) e nel punto strike si ha quasi l' 80% del carico di rottura del filo .Il grado di frenatura viene regolata a secco tramite il Preset Drag System che è calettato sulla leva della frizione ,prima di toccare il pomello del Preset occorre posizionare su zona free la leva della frizione ma si deve evitare di sganciare la bobina libera , ed inoltre bisogna regolare con il Preset e poi controllare il grado di taratura muovendo la leva nella varie posizioni . Al di là del punto di Strike si entra in una zona di bobina bloccata totalmente fino al punto di Full, personalmente lo ritengo un punto critico dove non si deve mai arrivare e per questo motivo prima di affrontare una battuta di pesca si deve regolare la frizione tramite un dinamometro su uno standard del 25-30% del carico di rottura del filo ed avere un margine del 15% durante il combattimento. Per gli angler più esperti esiste un sistema di misura che si chiama esperienza guadagnata per mare negli anni , altri preferiscono come me combattere il pesce con una frizione più docile aiutandosi con pollice o palmo della mano ma è un lavoro pericolosissimo perchè se non si ha il senso della frenata si possono creare grosse parrucche o grosse scottature alla mano su strike veloci come ricciole e leccie amia . Un'altra distinzione che possiamo fare per i mulinelli da traina è che posso essere mono o doppia velocità (vedi foto3).Diamo per scontato che un mulinello a doppia velocità ha il pregio di recuperare un pesce grosso senza eseguire la classica pompata con la canna ma basta inserire il tasto di riduzione ed il mulinello diminuisce il numero di giri ed aumenta la potenza recuperando un pesce di 20kg a fine combattimento di solo mulinello , tanto per farvi un esempio se mettiamo in pesca uno shimano TLD 25 con 500g di piombo e un TLD II 20 con la stessa piombatura e filiamo il piombo in mare su un fondale di 50m e ci mettiamo a un nodo di velocità ci accorgiamo che con il TLD 25 si deve pompare il piombo per recuperarlo in barca e il TLDII 20 basta inserire la doppia velocità e recuperiamo il piombo in barca con grande facilità e leggerezza .Come ormai noto a tutti, i mulinelli rotanti da traina vengono impiegati al contrario rispetto ad un mulinello fisso e per molti neofiti imbobinare un mulinello è un dramma , ma bastano poche sedute di traina per fare diventare tutto un normale movimento tenendo la canna con la mano sinistra imbiccherata sulla cintura da combattimento , girando la manovella con la destra e

avvalendosi del pollice della mano sinistra per coordinare l'imbobinamento del filo da destra a sinistra e viceversa . Un accorgimento prima di portare il mulinello in pesca è lo staffaggio sulla canna che deve essere eseguito tramite staffa e viti di serraggio (vedi foto5). Un buona manutenzione stagionale ed un lavaggio dopo ogni battuta di pesca darà lunga vita al nostro mulinello e non dimentichiamo di mettere la frizione a riposo su Free.

Questo articolo consta di 964 parole e 5 foto

Rispetta l'ambiente: non stampare questo documento se non ti è necessario

Il mulinello da traina

Emanuele Lisi

Il mulinello da traina

Emanuele Lisi

Il mulinello da traina

Emanuele Lisi