

# Tecnica di navigazione

di RUGGERO BATTISTONI

Una delle derive più antiche, il *Dinghy*, sta vivendo la sua seconda giovinezza. Molti tra coloro che si avvicinano a questa barca sono neofiti, altri, avendo provato derive diverse, vengono attratti dall'aria nobile di questo scafo. La Lombardia è la regione che ha più "dinghisti", seguita dal Veneto e dalla Liguria.

A differenza di altre derive, quali il 470, 420, etc., il *Dinghy* non ha il fiocco, ma un'unica vela, come altre "singole", quali il *Laser* o il *Finn*. Nelle derive con il fiocco la velocità è determinata dal canale che si forma tra la randa e la vela di prua, per cui le rande sono molto magre (piatte, senza molta pancia). Nei singoli, le derive con la sola randa, mancando il fiocco, il grasso (pancia) dà potenza alla vela. Nel *Dinghy* la posizione dell'albero è molto vicina alla prua della barca, per avere il centro velico (il punto di forza della vela) non troppo arretrato rispetto al punto di deriva.

L'errore più frequente di chi passa da una deriva con il fiocco al *Dinghy* è di cazzare troppo la scotta della randa, nell'andatura di bolina. Sul 470, per esempio, si cazza molto la randa per lasciare più libero il canale che si crea tra questa vela e il fiocco. Sul *Dinghy* la scotta della randa troppo cazzata ferma inesorabilmente la barca e provoca un forte scarroccio. La randa deve essere sempre molto potente e, per ottenere questo, il vento deve arrivare con un angolo di incidenza non troppo basso.

Cazzare troppo la randa del *Dinghy* determina, inoltre, un ulteriore inconveniente, quale la chiusura della balumina (la parte posteriore della vela) impedendo al vento di uscire correttamente dalla pancia della vela. Nelle prime navigazioni di bolina con questa barca, conviene lasciare la randa lasca (come se si fosse in andatura di bolina larga) e stringere meno il vento, piuttosto che perdere velocità.

La posizione avanzata dell'albero determina una maggiore possibilità che la barca, con andatura di poppa piena e vento molto forte, tenda a impuntarsi di prua nelle onde. Per ovviare a questo inconveniente bisogna arretrare il più possibile la posizione del timoniere che deve spostarsi verso poppa. Ora vediamo nel dettaglio come portare al meglio il *Dinghy*.

1. Il peso del *Dinghy* armato è di circa 140 chili, mentre il *Laser* ne pesa circa 50 di meno. Questa differenza di peso comporta la necessità di cercare di non fermare mai il *Dinghy* e di sfruttare il suo abbri-vo. Bisogna perciò adottare queste regole fondamentali.

Di bolina è meglio non cercare mai di stringere troppo al vento ma tenere un angolo più largo e lasciare correre la barca, lasciando senza preoccupazione la randa. Se poi si è in presenza di onda bisogna solo far camminare la barca il più possibile evitando di battere con la prua nell'onda per non fermarsi. Una volta fermi si scarroccia abbondantemente e per ripartire si è obbligati a poggiare.

Il *Dinghy*, essendo corto e pesante, plana solo in condizioni di vento molto forte. Di lasco e di poppa perciò sono relativamente poco utili tutte quelle manovre che istintivamente si fanno per farlo planare (mi è capitato i primi tempi di fare dei laschi agitandomi come un dannato e di guadagnare poco o nulla rispetto a chi restava immobile o si riposava). Meglio cercare di tenere la barca piatta e di seguire bene le onde.

Con poco vento il maggior peso rispetto ad altre derive può essere un vantaggio perché la barca non si ferma subito ma tende, grazie al suo abbri-

vo, per breve tempo a proseguire. Bisogna però percepire questo calo del vento e lasciare o poggiare prima che la barca si fermi perché ci vuole tempo per ripartire.

Essendo il peso minimo alto, ci si può permettere di avere un'attrezzatura molto robusta e di portarsi in barca tutte le cerate e bevande che renderanno più comoda e piacevole la regata: meglio avere 5 chili in più a bordo ed essere ben coperti e dissetati.

2. La pala del timone del *Dinghy* è grande circa il doppio di quella di altre derive e di conseguenza:

- bisogna evitare dei colpi di pala violenti perché equivale a mettere ogni volta in acqua un remo per fermarsi. Il timone va assecondato come d'altronde tutta la barca.

- di bolina la barca tende a "tirare" sul timone e il fenomeno non è mai del tutto eliminabile, meglio lasciare di più la randa, che dover tenere sempre il timone verso il timoniere e, di conseguenza, con la pala di traverso.

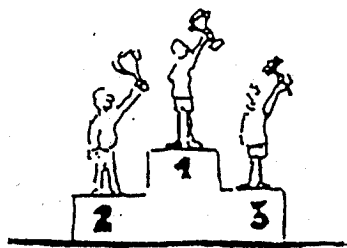
- grazie alle sue dimensioni, però, la pala del timone è un

eccellente mezzo di locomozione ed equivale a un remo, tipo quelli delle gondole. Il timone risulta inoltre di grande aiuto in caso di virate lente o mal eseguite: basta infatti un paio di colpi di pala per trarsi d'impaccio.

3. L'albero del *Dinghy* è formato da due pezzi: l'albero vero e proprio e il picco che è il suo prolungamento. La scelta dell'albero e del picco (cioè se più o meno flessibili) dipende da due fattori: il peso del timoniere e l'intensità del vento. Per gli alberi si consiglia di scegliere la robustezza ed eventualmente di agire sulle sartie mollandole con vento.

Un picco flessibile, invece, permette di scaricare di più il vento nella parte alta della vela (che tra l'altro è quella che determina la maggior forza di ribaltamento). Un timoniere pesante però può contrastare con il proprio peso la forza di ribaltamento. La flessibilità del picco è sovente anche legata alla forma della vela: un picco troppo rigido potrebbe non stendere bene la pancia della vela.

4. Il boma è molto lungo ed essendo soggetto a forte tensione, deve essere soprattutto robusto e bisogna curare bene gli attacchi. Sui boma di legno va controllato sovente che le viti siano ben avvitate. Porre attenzione a non esagerare con la tensione del vang perché con



vento forte di poppa è soggetto a uno sforzo notevole. Il boma è statisticamente la parte che si rompe con più frequenza.

5. La vela del *Dinghy* è quadrangolare, anche se una volta montata assume un aspetto quasi triangolare. La sua forma è piuttosto grassa (panciuta) per avere la potenza necessaria a spingere una barca pesante. È evidente che montandola si può regolare tirandola molto sul boma e sul picco per diminuire il grasso o, viceversa, per aumentarlo. Ai principianti si consiglia di fissarla saldamente (magari con dei grilli) nei due punti di attacco verso l'albero perché sono i punti dove si ha la maggior tensione. In generale, con forte vento, va montata una vela magra, con vento medio e onda, una grassa, con poco vento i pareri sono discordi...

La forma della vela dipende oltre da come è stata montata anche da quanto si cazza la scotta della randa. Cazzando la randa non è che il boma rientri molto verso il centro della barca ma soprattutto si tende la balumina (la parte posteriore della vela) chiudendola. Se si chiude troppo la balumina il vento stenta a uscire dalla vela e si ferma. Ho notato che chiunque salga sul *Dinghy* provenendo da altre derive cazza la randa di 20-30 centimetri di troppo.

Il caricabasso agisce sulla vela togliendo certe pieghe ma bisogna fare attenzione che, tirandolo molto, tende a raddrizzare il picco chiudendo così la balumina. Le vele del *Dinghy* hanno però il grande pregio che, essendo proibiti dal regolamento l'uso di materiali esotici e costosi, sono molto

robuste e restano efficienti per parecchio tempo.

6. Lo scafo del *Dinghy* può essere costruito sia in legno che in vetroresina. In entrambi i casi è molto robusto. Scorrendo le classifiche delle regate si trovano scafi, di oltre 10 anni di età, ai primi posti. Per regolamento lo scafo è costruito in maniera uniforme in tutte le sue parti, ed essendo sovrastrutturato non subisce nessun logorio. Di conseguenza, anche uno scafo vecchio e molto usato può dare ottimi risultati in gara (il mio primo *Dinghy* aveva dodici anni ma aveva la medesima velocità di quelli nuovi). Il peso è forse l'unica cosa da controllare in caso di acquisto di una barca usata, ma anche questo è molto relativo (il mio *Dinghy* è 10 chili sopra il peso minimo ma viene da tutti ritenuto tra i più veloci).

7. Gli amantigli del picco sono due cime che si legano tra la punta del picco stesso (quella verso l'albero) e lo scafo. Quando si vira, servono a far passare (tirandole) la punta del picco dal lato opposto; se la manovra non riesce, non è grave perché la perdita di velocità con il picco dalla parte sbagliata non è rilevante. L'amantiglio si deve tirare nel momento in cui, virando, la vela inizia a sventare. Una volta che la vela ha ripreso il vento, è inutile insistere, tanto non si ottiene nulla.

8. Nelle strambate (virate di

poppa) occorre ricordarsi di tessare il caricabasso del boma perché evita che il picco s'impigli con la drizza. In regata, prima di strambare, può essere necessario far passare la punta del picco perché altrimenti ci si trova nella successiva bolina con il picco dalla parte sbagliata.

La vela del *Dinghy* non è "traditrice" e prima di strambare avvisa ampiamente. Anzi, per farla strambare bisogna poggiare con decisione. Attenzione alla testa, anche se rispetto ad altre derive per singoli, col *Dinghy* è sufficiente limitarsi ad abbassare il capo e non a sdraiarsi.

In caso di vento forte mollate il vang e il boma passerà alto sulla testa e la strambata, aprendosi di più la vela, sarà più sicura. Il vang, comunque, soprattutto con vento forte e per i principianti, conviene mollarlo nelle andature portanti (poppa, lasco) perché fa alzare il boma, ed evita la possibilità di toccare l'acqua con il boma stesso, provocando così una scuffia.

9. Nelle regate dei *Dinghy* la tattica e la scelta dei bordi assumono un'importanza grandissima. Le barche hanno prestazioni molto simili e comunque essendo la velocità non elevata si ha tutto il tempo di ragionare per scegliere il bordo migliore.

Non bisogna eccedere nel virare continuamente perché si rischia, se la virata non è perfetta, di perdere tempo. Inoltre, non ci si deve scoraggiare se non si ottengono subito vittorie perché essendo il *Dinghy* una barca diversa dalle altre necessita di un certo periodo per familiarizzare.

**RUGGERO BATTISTONI**