

DINGHY 12 p.

L ' A L B E R O

-Il primo quesito da porsi ,potendo scegliere , e' il tipo di materiale e cioe' se in lega o in legno:

L'istinto ed il cuore dicono subito legno per il suo lato estetico ed anche perche un albero in legno con i suoi scricchiolii, le sue ferite, vive con te la regata.

La manutenzione pero' deve essere attenta perche' le drizze la mastra e il boma lo rovinano parecchio. I piu' attenti proteggono queste zone con delle strisce di cuoio.

Il mio albero, con il tempo, si e' curvato ed attualmente assomiglia molto ad una banana.

Gli alberi in lega comportano sicuramente un forte vantaggio di manutenzione.

Finora pero' pochi hanno studiato un albero in lega appositamente per il dinghy e ritengo che si puo risparmiare del peso nella parte alta (anche se non tantissimo)

In circolazione ci sono ancora dei vecchi alberi in lega ultraspesanti e con la rigidezza di un palo della luce.

Importante sarebbe rendere stagni gli alberi in lega in modo da facilitare le manovre in caso di scuffia

-La flessibilita' laterale dell'albero e' legata alla rigidezza strutturale ed alla tensione delle sartie. Qui si assiste ad una forte disparita' tra i concorrenti:

Oneto tira le sartie, Pifferi le lascia non tese ,io completamente molli. Risultato a Trieste eravamo sempre assieme

Io personalmente ,pesando pochissimo , preferisco avere tutta l'attrezzatura che flette sotto le raffiche e che nelle onde non sia rigida fermandomi.

-La flessibilita' longitudinale (verso la poppa o la prua) puo essere un fattore solo quando cazzando molto il vang si riesce a flettere l'albero

-Le sartie terminano spesso con un cordino che viene fissato alla barca con una serie di passaggi tali da poter regolare perfettamente la loro tensione. Attenzione pero' a sostituirlo spesso perche' con il tempo marcisce ed ne ho notati diversi troncarsi in regata. A proposito ho notato che l'albero regge bene temporaneamente anche senza sartia.

-Un aspetto molto importante ritengo essere la decisione di quanto inclinare verso poppa e verso prua l'albero spostando il piede dell'albero stesso.

Tra i regatanti ho notato una notevole varieta' di comportamento. Oneto quasi dritto, Ballarin appoppato , io appruato.

Qui posso solo esprimere la mia impressione tutta pero' da dimostrare:

Appruando l'albero si sposta il centro velico piu' avanti e la barca diventa meno orziera con la conseguenza di non dover ricorrere a continue correzioni con il timone . Con poco vento pero' puo diventare pericoloso perche il timone non tira e si rischia di trovarsi con una barca che poggia. Un'altro effetto dell'albero appruato e' quello di alzare tutto il piano velico e di conseguenza di avere piu' potenza. Con il vento debole percio' tutto bene ma con il vento forte la barca sbanda molto di piu e risulta difficile da tenere piatta.

Con vento forte appoppando l'albero si abbassa il piano velico si ottiene un minor sbandamento.

Probabilmente la posizione centrale dell'albero e' la piu' equilibrata.

L'ottimo forse sarebbe poterlo regolare ma risulta molto complicato e si pone il problema che si dovrebbero ogni volta ritendere o mollare anche le sartie. Se si appoppa l'albero le sartie vanno ritese e si apprua vanno mollate dato che la posizione di attacco delle sartie sullo scafo e' appoppata rispetto alla posizione dell'albero.

-Per quanto riguarda la drizza in assoluto la soluzione migliore viene normalmente ritenuto il cavetto in acciaio tipo sartia che garantisce di non allungarsi sotto tensione. Ritengo che comunque un buon drizza in prestirato vada altrettanto bene dato che anche se si allunga un po' con tanto vento determina abbassando il picco un'apertura della vela che con vento forte aiuta a tenere piatta la barca. Attenzione a controllare bene l'attacco del picco alla drizza perche' se si sfilata la drizza quando si e' in acqua e' impossibile riuscire ,senza l'aiuto di un mezzo di soccorso, a riuscire a reinfilarla.

P I C C O

Il componente dell'attrezzatura piu' importante insieme alla vela e' sicuramente il picco.

Il picco come scelta rappresenta nel dinghy quello che nelle altre derive risulta essere l'albero.

Dalla sua flessibilita' dipendera' se sotto raffica la parte alta della vela si aprira' evitando una forza negativa di sbandamento.

Ritengo che la caratteristica principale di un buon picco sia proprio una flessibilita' graduale che tenga chiusa la vela fino a venti medi e che poi ceda decisamente con l'aumentare del vento.

Finora non ho ancora visto un picco in lega con tali caratteristiche accettabili.

Con il legno, invece si puo' ottenere con pazienza l'effetto voluto, assottigliando piu' o meno il picco verso le estremita'. Un fattore determinante e' quello del connubio della vela con il picco. In teoria si dovrebbe dare al proprio velaio il picco in modo che modelli il grasso della vela in funzione di esso.

In generale il picco deve arrivare con la sua flessibilita' ad assorbire e stendere la "pancia" che il velaio crea.

Un picco rigido, con una vela grassa, determina scarsa velocita' ed un forte sbandamento

Da non trascurare la scelta del punto di attacco della drizza sul picco. Le regole di stazza danno una tolleranza di 17 cm. e questo permette di avere tutto il piano velico di questa misura piu' in alto o in basso.

Piu' in basso lo fissate e piu' in alto issereete il picco.

Teoricamente sarebbe utile un picco tenuto alto con poco vento e basso con vento forte.

Vi ricordo che e' permesso di avere il picco con l'inferitura per la vela, soluzione senza dubbio comoda.

B O M A

La qualita' principale di un boma in un dinghy e' secondo me quella di non rompersi.

Puo' sembrare un'affermazione banale ma il boma e' sottoposto a forti sollecitazioni e se per caso ci dimentichiamo di lasciare il vang quando si passa dalla bolina al lasco rischiamo ,come ho visto diverse volte succedere , di rompere il boma o di strappare gli attacchi del vang.

Molta attenzione va riposta a come sono fissati al boma i diversi attacchi della randa' del vang e del caricabasso.

Se in legno usate viti di giusto diametro ed ogni tanto controllate che siano bene avvitate.

Se in lega periodicamente cambiate i rivetti che possono cedere all'improvviso.

La soluzione migliore ritengo che sia quella illustrata nel disegno utilizzando degli stroppini in acciaio . Si evita cosi' di avere delle viti o dei rivetti che sono in tiro.

Pareri diversi esistono sulla flessibilita' del boma:

alcuni lo preferiscono molto flessibile per probabilmente assorbire il grasso della randa ,altri ,tra cui il sottoscritto , ritengono che se un boma flette troppo tende ad modificare la balumina cambiando la caduta.

Anche in questo caso e' evidente che la cosa piu' importante e' l'armonia tra vela picco e boma.

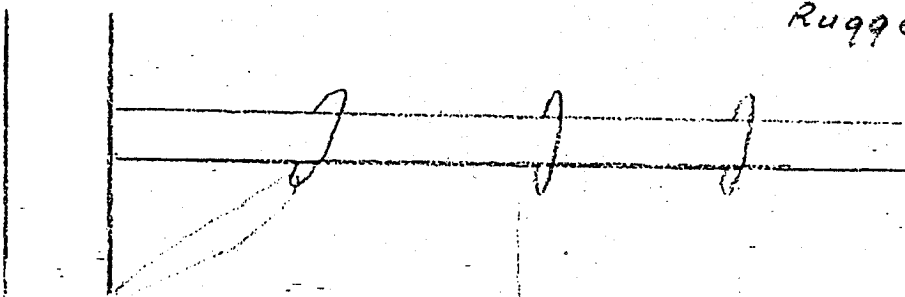
Una regolazione interessante, da realizzare sul boma tramite i dovuti rimandi, e' quella di poter tesare la randa anche in navigazione. La cosa non e' semplice perche' il punto d'attacco del boma con l'albero non e' fisso ma influenzato da quando viene tesato il caricabasso.

Ricordatevi che la lunghezza massima sia del boma che del picco deve essere di cm. 366 per cui se sono piu lunghi tagliateli perche' la parte eccedente e' veramente inutile e dannosa.

Se si ha installato uno strozzatore per la randa non e' necessario avere una scotta di diametro esagerato che con poco vento penzola ,poi si bagna, e la trascinate in acqua come ancora galleggiante.

Se potete, mettete del materiale protettivo attorno all'albero nella zona in cui il boma vi poggia contro . Eviterete cosi' di rovinarlo oltre a poter tirare con piu' facilita' il caricabasso del boma.

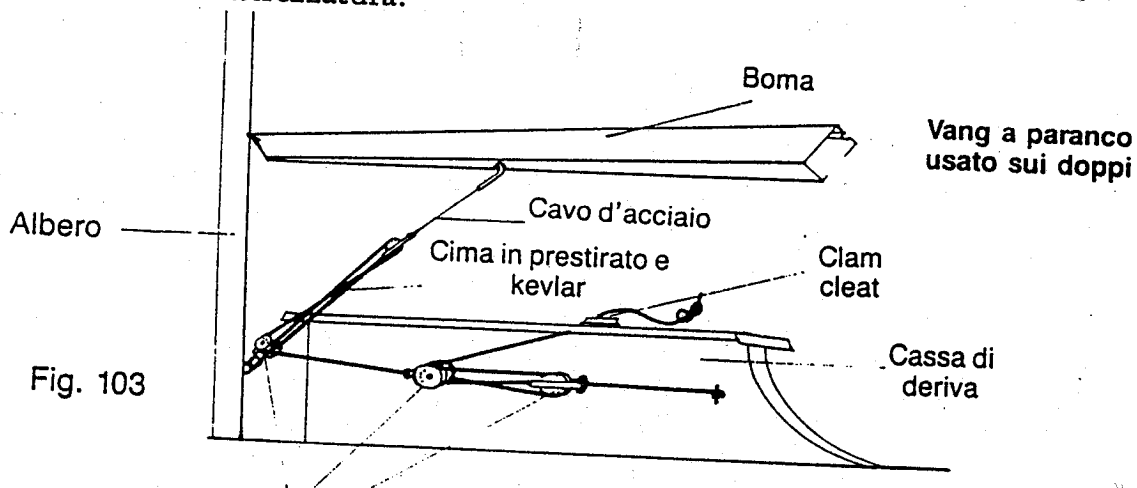
Ruggero Battistoni



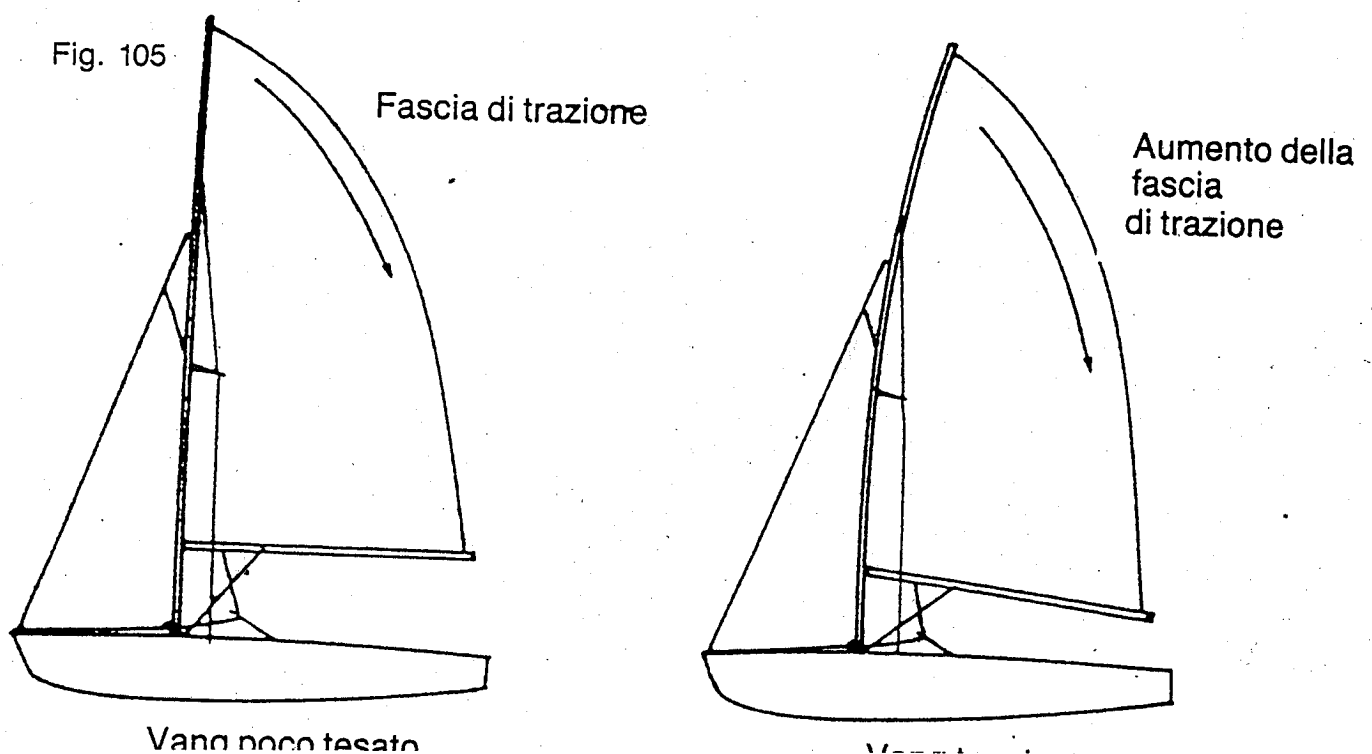
IL VANG

In tutte le barche si usa applicare sotto la parte più a prora del boma un paranco (detto «ritenuta del boma», o «kicking strap», o «boom vang», o più semplicemente «vang») la cui estremità inferiore è fissata all'albero. Questa manovra impedisce al boma di sollevarsi quando si naviga a lasco ed in poppa, permettendogli ugualmente il movimento sul piano orizzontale, di modo che, anche con il «vang» in funzione, il boma possa passare da un lato della barca all'altro.

È importante che sia il più possibile resistente, ne esistono di vari tipi: a ruota, a leva incernierata sul boma, a leva ~~...~~, a bilancino, a paranco (fig. 103), a macchinetta, idraulico. L'uso di vang diversi si basa su fattori molto importanti: tipo di barca ed attrezzatura.



L'azione di spinta in avanti del boma causata dal tesaggio del vang, crea dei cambiamenti di distribuzione della portanza della vela (fig. 105).



DINGHY 12'

A CURA DI: SERGIO MICHEL

FORZA DEL VENTO	ANDATURA	ASSETTO DELLA BARCA	POSIZIONE DEL TIMONIERE	DERIVA	VANG	CARICA BASSO	BASE DELLA RANDA	
Leggero :	Bolina	Appruata	Leggera sbandata sottovento	A prua del panchetto centrale	Tutta giu'	Leggermente tesato	Suff. tesato senza pieghe sul picco	Appena Tesata

fino a 3 m./s.	Lasco	Leggerm. appruata	Piatta	A prua del panchetto centrale	Meta'alzata	Tesato	Idem	Appena Tesata
	Poppa	Appruata	Sbandata sottovento	A cavallo del panchetto centrale	Tutta su	Tesato	Lasco	Lascata

Medio :	Bolina	Centrata	Piatta	A cavallo panch.centr. eventuali cinghie con timoniere leggero	Tutta giu'	Leggermente tesato	Suff. tesato senza pieghe sul picco	Appena Tesata

da 4 a 7 m./s.	Lasco	Centrata	Piatta	A cavallo panch.centr. eventuali cinghie con timoniere leggero	Meta'alzata	Da tesato a molto tesato	Idem	Appena Tesata
	Poppa	Centrata	Leg.sband. sottovento	Apoppa del panchetto centrale	Tutta su	Tesato	Leggermente Lasco	Lascata

Forte :	Bolina	Centrata	Piatta	A cavallo del panchetto centrale usare le cinghie	Tutta giu' o legg.alzata	Leggermente tesato	Suff. tesato senza pieghe sul picco	Molto Tesata

oltre 8 m./s.	Lasco	Centrata	Piatta	A poppa panch.centrale eventuali cinghie	Meta' alzata	Molto tesato	Idem	Appena Tesata
	Poppa	Centrata	Piatta	A poppa panch.centrale eventuali cinghie	Alzata 3/4	Molto tesato	Idem	Appena Tesata

17

DIFFERENZE TRA IL MODO DI PORTARE UN DINGHY E LE ALTRE DERIVE

Questo articolo e' rivolto soprattutto a dei neofiti della vela e di conseguenza si useranno dei termini anche non tecnici per facilitare la comprensione del testo.

Suddividiamo le differenze in due gruppi e cioè quelle con le altre derive con il fiocco (es: 470, 420, etc.) e quelle con gli altri singoli (es: laser, finn)

DIFFERENZE CON LE DERIVE CON IL FIOCCO

1- La prima ed anche la piu fondamentale e' proprio la mancanza del fiocco. Nelle derive con il fiocco la velocita' e' determinata dal canale che si forma tra la randa ed il fiocco per cui le rande sono molto magre (piatte, senza molta pancia) Nei singoli, mancando il fiocco, il grasso (la pancia) che e' il responsabile della potenza della vela, viene creato sulla randa.

2- La posizione dell'albero e' molto vicina alla prua della barca per permettere al centro velico (il punto di forza della vela) di non essere troppo arretrato rispetto al punto di deriva.

RELATIVO DIVERSO MODO DI PORTARE IL DINGHY

1- L'errore piu' frequente di chi passa da una deriva con il fiocco al dinghy e' quello di cazzare (tirare) troppo la scotta della randa nell'andatura di bolina. Sul 470 per esempio, si cazza molto la randa per lasciare piu' libero il canale tra la randa ed il fiocco. Sul dinghy una randa troppo cazzata ferma inesorabilmente la barca e provoca un forte scarroccio. La randa deve essere sempre molto potente e per fare cio' il vento deve arrivarci sopra con un angolo di incidenza non troppo basso. Il cazzare troppo la randa determina inoltre un ulteriore grave inconveniente e cioe' la chiusura della ballumina (la parte posteriore della vela) impedendo al vento di uscire correttamente dalla pancia della vela.

All'inizio e' molto meglio lasciare la randa lasca (come se fosse una bolina larga) e stringere di meno al vento piuttosto di rischiare di avere poca velocita'.

2- La posizione avanzata dell'albero determina una maggiore possibilita' che con un vento molto forte nell'andatura di poppa piena (vento alle spalle) la barca tenda ad impuntarsi di prua nelle onde. Di conseguenza in questa situazione bisogna arretrare il massimo possibile con il peso verso la poppa della barca per contrastare la tendenza ad impruarsi.

DIFFERENZE CON GLI ALTRI SINGOLI TIPO LASER

1-Il peso del dinghy ^{arruato} di circa KG-140 mentre il Laser pesa circa kg 50 di meno. Questa differenza di peso comporta la necessità di cercare di non fermare mai il dinghy e di sfruttare il suo abbrivio. Bisogna perciò adottare queste regole fondamentali:

-di bolina non cercare mai di stringere troppo al vento ma tenere un angolo più largo e cercare di lasciare correre la barca, lasciando senza preoccupazione la randa. Se poi si è in presenza di onda bisogna solo preoccuparsi di 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 si è obbligati a poggiare per ripartire.

-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 peso maggiore può essere un vantaggio perché la barca non si ferma subito ma tende per breve tempo a proseguire grazie al suo abbrivio. Bisogna però percepire questo calo del vento e lasciare o poggiare prima che la barca si fermi perché una volta fermi 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 o bevande che rendano più comoda e piacevole la regata. Meglio avere 5 KG in più ed essere ben coperto e ben dissetato.

2-La pala del timone del dinghy è grande circa il doppio delle altre pale 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 ed il fenomeno non è mai del tutto eliminabile. A mio parere meglio lasciare di più la randa che dovere tenere sempre il timone tirato verso di sé e di conseguenza con la pala di traverso.

-grazie alle sue dimensioni però la pala è un eccellente mezzo di locomozione ed equivale ad un remo tipo gondola. Risulta inoltre di grande aiuto in caso di virate lente o mal fatte, infatti basta un paio di colpi di timone per trarsi d'impaccio.

3-L'albero del dinghy è formato da due pezzi. L'albero vero e

proprio ed il picco che e' il suo logico prolungamento. La scelta del tipo dell' albero e del picco e cioè se piu' o meno flessibili dipende da due fattori: il peso del timoniere e la intensita' del vento.

Per gli alberi consiglieri di scegliere la robustezza ed eventualmente di agire sulle sartie mollandole con vento. Un picco flessibile invece permette di scaricare di piu' il vento nella parte alta della vela (che tra l'altro e' quella che determina la maggior forza di ribaltamento).

Un timoniere pesante pero' puo' contrastare con il proprio peso la forza di ribaltamento.

La flessibilita' del picco e' sovente anche legata alla forma della vela (un picco troppo rigido potrebbe non stendere bene la pancia della vela).

4-Il boma e' molto lungo ed essendo soggetto a forte tensione bisogna che sia soprattutto robusto e bisogna curare bene gli attacchi. Sui bomi di legno controllare sovente che le viti siano bene avvitate. Porre attenzione a non esagerare con il vang perche di poppa con vento forte e' soggetto a una tensione notevole. Il boma e' statisticamente la parte che rompe con piu' frequenza.

5-La vela del dinghy e' quadrangolare anche se una volta montata assume un'aspetto quasi triangolare. La sua forma e' piuttosto grassa (panciuta) per avere molta potenza per spingere una barca pesante. E' evidente che montandola si puo' regolare tirandola molto sul boma e sul picco per diminuire il grasso o viceversa per aumentarlo. Per i principianti consiglieri di fissarla saldamente (magari con dei grilli) nei due punti di attacco verso l'albero perche' sono i punti dove si ha la maggior tensione.

In generale con forte vento montare una vela magra, con vento medio ed onda una vela grassa, con poco vento i pareri sono discordi.

La forma della vela dipende, oltre da come e' stata montata, anche da quanto si caccia la scotta della randa. Cazzando la randa non e' 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 ad uscire dalla vela e ci si ferma. Ho notato che chiunque salga sul dinghy provenendo da altre derive caccia la randa di un 20\30 cm di troppo.

Il caricabasso agisce sulla vela togliendo certe pieghe ma bisogna fare attenzione che tirandolo molto tende a raddrizzare il picco chiudendo cosi' la balumina. Le vele del dinghy hanno pero' il grosso pregio che essendo proibiti materiali strani e costosi, sono molto robuste e restano efficienti per parecchio tempo.

6-Lo scafo del dinghy puo' essere costruito sia in legno che in vetroresina. In entrambi i casi e' molto robusto e dura parecchio. Scorrendo le classifiche si trovano scafi di piu di 10 anni ai primi posti. Lo scafo essendo per regolamento costruito in maniera uniforme in tutte le sue parti, ed essendo sovrastrutturato non subisce nessun logorio. Di conseguenza anche uno scafo vecchio e strausato puo' dare degli ottimi risultati in gara (personalmente il mio primo dinghy aveva dodici anni ma aveva la medesima velocita' di quelli nuovi).

Il peso e' forse l'unica cosa da controllare ma anche in questo caso e' molto relativo (il mio dinghy e' un 10kg sopra il peso minimo ma viene ritenuto da tutti tra i piu veloci)

7- Gli amantigli del picco sono due cime che si legano tra la punta del picco (quella verso l'albero) e lo scafo. Esse servono a far passare (tirandole) la punta del picco dal lato opposto quando si vira. Se in virata la manovra non riesce, non e' grave perche' la perdita di velocita' con il picco dalla parte sbagliata non e' rilevante.

L'amantiglio si deve tirare nel momento in cui la vela virando, inizia a sventare. Una volta che la vela ha ripreso vento e' inutile insistere tanto non si ottiene nulla.

8- Nelle strambate (virate di poppa) ricordarsi di tirare il caribasso del boma perche' evita che il picco s'impigli con la drizza. Prima di strambare puo' inoltre essere necessario in regata far passare la punta del picco perche' altrimenti ci si trova nella successiva bolina con il picco dalla parte sbagliata.

La vela del dinghy non e' traditrice e prima di strambare avvisa ampiamente. Anzi per farla strambare bisogna esagerare con la poggiate. Attenzione alla testa anche se confronto a gli altri singoli qui ci limita ad abbassare il capo e non a sdraiarsi.

In caso di vento forte mollate il vang ed il boma passera' alto sulle vostre teste e la strambata, aprendosi di piu' la vela, sara' piu' sicura. Il vang comunque con vento forte conviene, per i principianti, di mollarlo nelle andature portanti (poppa lasco) perche' fa alzare il boma, ed evita la possibilita' di toccare l'acqua con il boma stesso provocando una scuffia.

9- Nelle regate dei dinghy la tattica di regata e la scelta dei bordi assume un'importanza grandissima. Le barche hanno prestazioni molto simili e comunque essendo la velocita' non certo elevata si ha tutto il tempo di ragionare per scegliere il bordo migliore.

Non bisogna esagerare nel virare continuamente perche' si rischia se la virata non e' perfetta' di perdere del tempo. Inoltre, non ci si deve scoraggiare se non si ottengono subito delle vittorie perche' essendo il dinghy una barca diversa dalle altre necessita di un certo periodo per familiarizzare.

RUGGERO BATTISTONI - 1987-