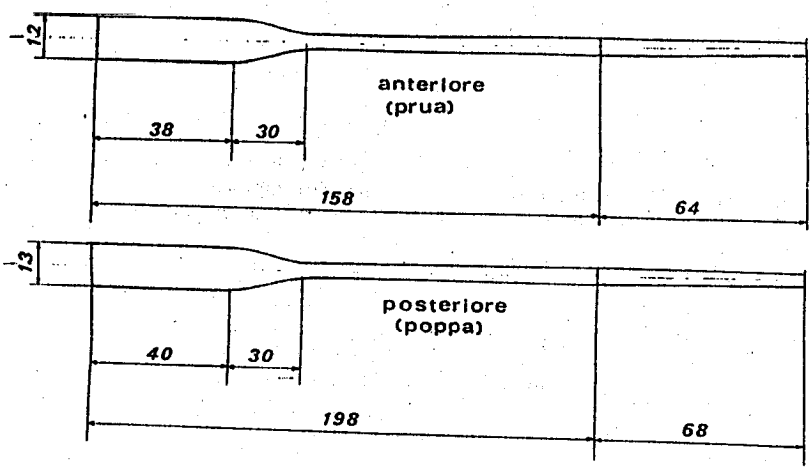
DINGHY NON AGONISTICO - I REMI -

E' fuori dubbio che la stagione velica '87 non sia stata generosa di vento per i velisti del lago di Como,e, a quanto si dice, anche altrove in Italia.
I dinghisti, che non sono marziani, sono stati coinvolti dalla bonaccia pure loro, ma ecco rivelarsi una risorsa insperata e determinante per potersi ugualmente concedere un divertimento in alternativa a chi si trova a galleggiare per ore con la vela sgonfia.
Una risorsa, oltre tutto, solo nostra: il dinghy è nato per muoversi con due ed anche con **quattro** remi; proprio su questa seconda possibilità vale la pena di spendere qualche parola.
I piani di costruzione prevedono, caso unico per una classe velica di tradizioni e diffusione ragguardevoli, due coppie di alloggiamenti per scalmi, quindi per remi, disposti in posizione appropriata rispetto alle panche trasversali senza dimenticare che i pesi sono distribuiti diversamente per l'avere uno oppure due vogatori.
La «messa a punto» della propulsione di tal genere non è poi così banale ed è ricca di soluzioni che il dilettante del remo si trova a dover ricercare.
Prima di tutto i remi vanno scelti «ad hoc» se non addirittura prodotti su misura, remi recuperati od usati senza criterio vanno bene per brevi passeggiate sotto costa o per la pesca, ma non per esercizio sportivo.
Non è più così facile, ad onor del vero, trovare artigiani in grado di realizzare remi con la pala concava nè è consigliabile prodursi in casa se non si è più che provetti:si tratta di una lavorazione piuttosto raffinata che è soggetta ad errori talvolta irrimediabili. Personalmente nel commissionare i remi ho seguito alcuni principi dettati dall'esperienza:

A) DIMENSIONI DEI REMI

Posto che di norma i remi, o meglio le «manopole» dei remi, debbono incrociarsi per aumentare la leva attiva, si può pensare che ogni remo possa essere più lungo di due o tre centimetri rispetto alla lunghezza che consentirebbe loro di toccarsi appena sono allineati, in definitiva «l'incrocio» sarebbe di circa sei centimetri. Per la parte di asta lato pala ci si deve regolare in base al modo in cui la pala entra in acqua, in modo tale che la medesima non affondi troppo oppure non sfugga durante la fase di spinta.
Le dimensioni dell'asta con pala possono essere le seguenti:



ed è bene non scostarvisi molto, in particolare per la pala in quanto per un normale rematore costituiscono la giusta via di mezzo tra possibilità di spinta e capacità di resistenza allo sforzo.
Quanto detto sopra vale sia per i remi anteriori che per i posteriori e le misure assolute, comunque poco variabili, sono in relazione a quelle del mio scafo.
Gli scalmi, o forcole, possono essere di inox o di ottone, sono forse migliori le prime perchè sono adattabili per deformazione a sezione del remo e più resistenti nei punti di frizione contro metallo, anche se è bene ingrassare sempre il perno e portarsi appresso un barattolino di grasso; le forcole inox sono anche più precise nell'inserimento nella sede in quanto realizzate partendo dal tubo saldato.

B) DISTRIBUZIONE DEI PESI NELLO SCAFO

Di norma è bene che il vogatore più a poppa sia di corporatura e potenza muscolare superiore rispetto all'altro, non solo per la maggiore dimensione e peso dei remi posteriori ma anche perchè la dislocazione delle panche di voga porta ad un appruamento eccessivo della barca, (di fatto progettata principalmente per essere spinta da una sola persona), che in tal modo può essere limitato.
Come riequilibrare? E' ovvio che occorra un peso a poppa, potrebbe essere un comodo passeggero, meglio non oltre i 60 kg di peso, oppure tutta l'attrezzatura di bordo (unita ad un buon numero di panini!); il maggior peso totale che ne deriva non sarà un danno se si considera il miglioramento davvero grande nell'avanzamento.

PRESTAZIONI OTTENUTE

Dipendono dai muscoli!
In effetti la scelta oculata dei remi è determinante e grazie a tali accorgimenti due rematori di medie capacità possono affrontare anche serie condizioni di lago o mare mossi, favoriti da uno scafo adatto come pochi altri ad affrontare senza vela le insidie delle onde.
In condizioni di «calma» è possibile navigare spinti da quattro remi a 2,5 metri/secondo (base cronometrata di m. 3000 percorsi in 20'), mantenendo tale ritmo anche per sei kilometri e più.