

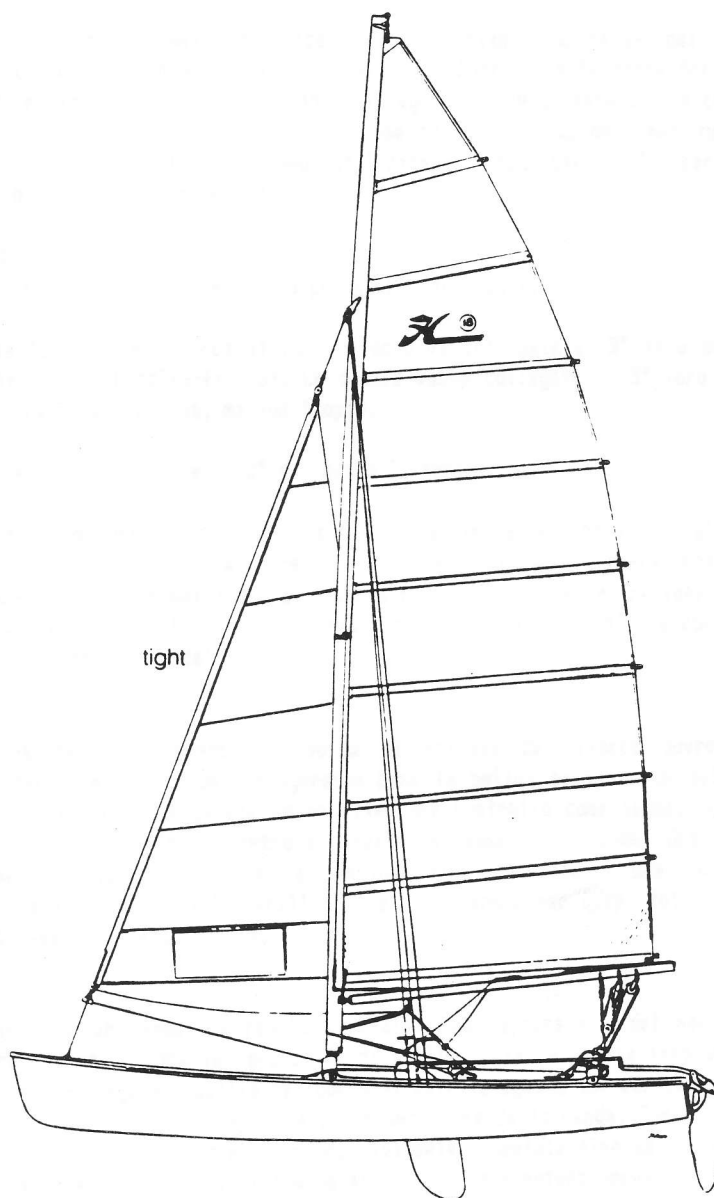
## ASSOCIAZIONE ITALIANA HOBIE CAT



HOBIE CAT 18'

### CONSIDERAZIONI SULLA MESSA A PUNTO

liberamente tradotte e commentate  
da un'intervista a Tony Laurent e  
da pubblicazioni di Phil Berman  
a cura di C.Lepscky



## PREMESSA

La messa a punto di un HOBIE CAT 18 è relativamente semplice rispetto a altri tipi di catamarano, basti pensare ai Classe A o ai Tornado, ma per ottimizzarne le prestazioni, particolarmente in regata, è necessario prestare attenzione ad un certo numero di criteri e di prescrizioni, tenendo sempre ben presenti i relativi rapporti di causa ed effetto. Varie volte siamo intervenuti sull'argomento con note tecniche apparse su "Multiscafi" a cura di diversi autori fin dalla prima diffusione del HOBIE 18 in Italia. Abbiamo anche utilizzato estratti dal "trattato" pubblicato da Phil Berman "The Hobie 18 Performance Manual". Questo manuale, non ancora molto diffuso da noi, sotto certi aspetti è di non facile comprensione; tra l'altro è ricco di dati numerici di regolazione, i quali vanno definiti di volta in volta in funzione dei 3 W (wind, wave, weight) e pertanto le procedure diventano piuttosto complesse e richiedono un certo tempo per essere portate a termine in modo corretto. Purtroppo tutti sanno che alle regate manca sempre il tempo per fare le cose con la necessaria calma e tranquillità. Tra l'altro dalle nostre parti dove quasi sempre prevalgono i venti termici molto variabili d'intensità e di direzione nell'arco della giornata e durante le regate, anche in funzione dell'orografia della costa lungo il percorso, particolarmente nei laghi, sarebbe praticamente impossibile cambiare le regolazioni secondo le prescrizioni di Phil Berman.

Appaiono invece più facilmente gestibili i consigli e le indicazioni che Tony Laurent ha recentemente suggerito sotto forma di articolo in "Hot Line" (february/march 1986). Naturalmente i concetti di base sono sempre gli stessi del manuale di Phil, ma le prescrizioni di regolazione sono espresse in termini più qualitativi che quantitativi e in definitiva appaiono più logiche e possono essere ricordate e applicate con maggior facilità.

Tony fa particolare riferimento alla sua esperienza di due importanti manifestazioni internazionali del HOBIE 18: i Campionati Mondiali in Australia e i Campionati Europei in Svizzera del 1985. I primi in mare, vento a 30 nodi e onda di 4 metri, i secondi sul Lago di Ginevra senza onde e con scarsissimo vento. Tali situazioni rappresentano le condizioni estreme per le regolazioni; per tutti gli altri casi, si tratterà di scegliere dei valori intermedi utilizzando il buon senso e l'esperienza. Passiamo ora ai criteri di messa a punto del 18.

## INCLINAZIONE DELL'ALBERO

In questo caso c'è consenso di opinioni e si può procedere facilmente.

### § Aria leggera (2-4 m/s)

La landina che fissa lo strallo di prua al rolla-fiocco va collegata al 5° foro dall'alto (così rimane un foro sporgente sotto il rolla-fiocco). Le sartie vanno collegate al 3° foro dal basso; in questo modo l'attrezzatura rimane rigida, ma non troppo.

### § Aria media (4-8 m/s)

Fissare a 7 fori dall'alto lo strallo e al 2° dal basso le sartie.

### § Venti forti

Lasciare lo strallo teso come nella posizione precedente, ma tirare le sartie fino all'ultimo foro; per arrivare così in basso sarà necessario aiutarsi con il paranco di randa a barca armata e spostando il carrello alternativamente alle estremità della traversa prima di mettere in trazione.

Attenzione (nota di C.L.) se per qualche motivo le vostre sartie fossero un po' più corte del normale non esagerate: potreste rovinare la randa!

## TENSIONE DEL FIOCCO

Sistemata l'inclinazione dell'albero, il bordo di entrata del fiocco dovrebbe risultare adeguatamente teso, ma dato che il 18 non stringerebbe bene la bolina se il bordo del fiocco fosse libero di curvarsi verso l'interno, procedete ad un ulteriore controllo come segue. Montata randa e fiocco normalmente portate il carrello al centro e cazzate decisamente la randa. Ora utilizzando la scottina di regolazione del fiocco, regolate la tensione fino ad ottenere una forma continua e uniforme del bordo d'entrata lungo tutto lo strallo; si è ora a posto per quasi tutte le condizioni, ma bisogna ricordarsi di aver ben cazzato prima la randa.

## TENSIONE DELLA RANDA

Anche in questo caso vale una semplice regola generale: non cazzare più del necessario; se si esagera in vento leggero, la vela andrà in condizioni di stallo. Data la giusta tensione al bordo di uscita della randa è possibile regolare quella del bordo di entrata agendo sul caricabasso mettendo in trazione quanto basta ad eliminare le pieghe nella parte anteriore della randa. Questo vale per venti fino a 5 m/s, per arie più forti la trazione va progressivamente aumentata fino ad arrivare al massimo possibile quando si sta a 10 m/s e oltre. In tal modo si ottiene un depotenziamento perchè il bordo di uscita (balumina) rimane aperto e l'albero viene preffesso rendendo la randa più piatta.

**REGOLAZIONE DEL TESABUGNA****§ Vento Leggero di Bolina**

Mantenere una tensione limitata. Ciò aiuta ad ottenere una "forma graziosa e regolare" della randa tra le prime due stecche basse.

**§ Vento Medio di Bolina**

Aumentare decisamente la tensione.

**§ Vento Forte di Bolina**

Tendere al massimo per rendere la vela più piatta.

**§ Tutte le Condizioni alle Andature Portanti**

Rilasciare progressivamente il tesabugna fino a lasciarlo completamente libero di poppa.

**ANGOLO DELLE CROCETTE/TENSIONE DEL DIAMANTE E ROTAZIONE DELL'ALBERO**

Abbiamo già visto come sia possibile depotenziare mediante il caricabasso quando il vento è forte. Passiamo ora a descrivere altri due componenti dell'attrezzatura molto efficaci per la regolazione della potenza. Ma va detto che su queste operazioni ci sono opinioni diverse. Qui l'autore dirà la propria da utilizzare solo come un criterio di base.

**§ Angolo delle crocette**

Semplicemente vanno fissate nella posizione più arretrata; così si ottiene la massima possibilità di controllare la flessione dell'albero con il paranco di randa.

**§ Tensione del Diamante**

Questa regolazione dipende anche dal peso dell'equipaggio. Assumendo un peso di 300 libbre ossia di 135 kg, si proceda nel modo seguente.

Mettetevi di fronte all'albero e assicuratevi che sia ruotato al centro, premete poi i due cavetti d'acciaio verso l'albero. Idealmente i due cavetti dovrebbero risultare tesi in modo uguale e toccare l'albero nell'intervallo compreso tra 20 e 30 cm dalla vite di fissaggio dei cavetti attraverso l'albero. Per lo stesso equipaggio con vento a più di 10m/s i cavetti vanno allentati fino a raddoppiare la distanza precedentemente indicata. Nel caso che l'equipaggio sia notevolmente più pesante sarà opportuno tendere maggiormente il diamante. Come prima indicazione si può provare con dei punti di contatto di circa metà lunghezza di quelli indicati per l'equipaggio leggero. Con il diamante più teso si riduce la flessione dell'albero, aumenta la curvatura della randa e in definitiva si ottiene maggior potenza. Conviene fare un pò di esperimenti con questa regolazione in modo da trovare le condizioni di messa a punto ottimali anche in base allo stile individuale di portare il 18.

**§ Rotazione dell'Albero**

E' il sistema più semplice ed efficace di messa a punto in acqua. Pare che la miglior posizione di base sia quella ottenuta puntando la leva di controllo verso la sartia sottovento. Se la potenza risultasse eccessiva aumentare la rotazione fino a raggiungere il massimo (90°) con la leva completamente libera quando il vento è veramente forte. Al contrario nelle arie leggere di Ginevra, quasi tutti tenevano la leva di rotazione puntata verso la sartia. In Australia invece tutti gli equipaggi, salvo quelli molto pesanti, bolinavano a piena rotazione. Anche per questa regolazione conviene fare delle prove con l'obiettivo di andare veloci tenendo gli scafi piatti sull'acqua. A tal fine è anche molto importante il carrello del punto di randa.

**CARRELLO DI RANDA**

Ecco i concetti fondamentali. Si parte in aria leggera con il carrello al centro (di bolina naturalmente). Se il vento aumenta fino a rendere difficile il controllo del cat e lo scafo sopravento tende ad alzarsi troppo, bisogna spostare il carrello; già bastano pochi cm per ridurre l'eccesso di potenza. Nel caso del vento dell'Australia (Windy World) si può depotenziare spostando il carrello fino alle cinghie.

Quando la potenza è troppa conviene prima ruotare l'albero, poi, se non basta, spostare il carrello. Ma ricordatevi di bolina con vento forte di tenere sempre la randa ben cazzata quando il carrello sta fuori centro. Così si ottiene una vela piatta ed efficiente per una buona andatura di bolina. Al lasco e al traverso la posizione più adatta inizia subito dopo la cinghia con aria leggera fino ad arrivare completamente all'esterno con venti forti, ma ricordatevi di aver fatto il nodo di fermo sulla scotta per non far uscire il carrello dalla traversa. Per andar bene alle andature portanti si deve assicurarsi di far lavorare tutta la vela, ossia con tutti i segnamento all'indietro e paralleli.

### PUNTO DI SCOTTA DEL FIOCCO

Questa regolazione non è poi così misteriosa per il 18. Quando il punto di scotta sta verso poppa c'è più tensione alla base del fiocco e meno lungo la balumina. Il fiocco resta più piatto e migliorano le prestazioni di bolina. Questo andava benissimo a Ginevra con l'acqua piatta dove si regolava a tre fori dall'estremità posteriore della rotaia. Tuttavia, con vento da leggero a medio e con onda occorre più potenza e bisogna regolare al centro della rotaia. Così il fiocco s'ingrassa e la potenza aumenta. Per trovare la posizione migliore si può provare nel modo seguente: stringere il vento fino a stallare i filetti segnamento, se ciò avviene contemporaneamente in alto e in basso significa che il fiocco è a punto. Si può procedere allo stesso modo per il traverso. Con queste indicazioni generali come base si possono provare varie posizioni tenendo presente che si vuol tenere il cat piatto ad una buona andatura e con tutti i segnamento diretti all'indietro e paralleli su entrambi i lati della vela.

Ora vediamo un aspetto a volte trascurato quando si tende alla massima efficienza del 18.

### POSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Prima di tutto: è ora riconosciuto che il 18 va meglio di bolina con un timone alzato. Il cat risulta più sensibile e reattivo. Allora qui di seguito si assume che venga sempre utilizzata questa tecnica. Il che potrà richiedere una certa pratica, specialmente nelle virate, ma troverete che ne vale la pena.

Con aria molto leggera il prodire deve stare il più avanti possibile e spingersi sullo scafo sottovento. E' vero che non sarà facile regolare il fiocco, ma una volta che si è fatta la regolazione per aria leggera, non dovrebbe essere necessario muoversi troppo. Ricordatevi di non cazzare eccessivamente il fiocco: 4-5 cm dalla crocetta sono sufficienti. Il timoniere dovrebbe sistemarsi sulla traversa anteriore.

Quando il vento aumenta, il prodire andrà prima sulla traversa e poi a metà del trampolino subito dietro l'albero. Il timoniere resterà dov'era. Se il vento aumenta ancora, il prodire si sposta vicino allo skipper. A questo punto il vento dovrebbe essere sui 4-5 m/s. Il vento aumenta ancora, allora è il timoniere che inizia ad arretrare e se è il caso il prodire si sposta vicino alla sartia. Ad un ulteriore aumento del vento: "crew out!". Ma sempre mantenendo il peso il più avanti possibile. Perché ciò facilita a puntare più alto (stringere). Siamo ora a 6 m/s (12 nodi) e gli equipaggi più leggeri iniziano a mettersi al doppio trapezio. Entrambi devono stare spalla a spalla ai due lati della sartia. Fino a 10 m/s (20 nodi) possono restare lì. Dopo, proprio quando si potrebbe cominciare a godersela un mondo, bisogna spostarsi indietro, specialmente se ci sono le onde. In fine si arriva alla posizione dei Campionati Australiani dove si bolinava (un timone) con lo skipper in linea con la traversa posteriore e il crew che tentava coraggiosamente di rimanere a contatto di spalla. Infatti con tutto il peso arretrato si ottiene un'ulteriore inclinazione dell'albero avendo le prue fuori dall'acqua. In questo modo, inoltre, s'impatta meno contro le onde. Ricordatevi questa è una posizione estrema. Tutto il discorso sta a dimostrare la grande importanza della distribuzione del peso sulle prestazioni di bolina. Di traverso e di lasco tutto è molto più semplice: tenete sempre il cat piatto. Anche in questo caso è necessario fare molte prove chiedendo al prodire di spostarsi un po' in giro fino a determinare quando il 18 va meglio. Questo, con le altre idee sulla messa a punto, dovrebbe mettervi in grado di migliorare le prestazioni dal vostro HOBIE CAT 18. Continuate ad allenarvi e ci rivedremo ai prossimi Campionati Mondiali!

### "CHI E' TONY LAURENT" (nota di C.L.)

Tony è australiano, ma risiede in Francia da molti anni dove presso la Coast Catamaran France (C.C.F.) a Hyeres ha la responsabilità del settore regate; attualmente regge l'Associazione Europea della Classe Hobie Cat e tiene i collegamenti con le varie Associazioni Nazionali. Una delle sue principali attività è l'organizzazione dei Campionati Europei per le varie classi Hobie. Ma certamente ciò che lo impegna maggiormente è l'attività agonistica ad alto livello: non c'è regata importante, in qualsiasi parte del mondo, che non lo veda come protagonista e sempre nelle prime posizioni! Al primo contatto i rapporti con Tony possono anche risultare burrascosi e un "you bloody wops" (che si sarebbe noi italiani) gli può scappare con una certa facilità, ma non è detto che abbia sempre torto (anche da noi ci stanno di quei figli di.....). Dopo invece si scopre che sotto quella scorza di duro australiano si può nascondere un vero amico, sempre pronto a darsi da fare per risolvere 1000 problemi. E' ammirato da molte ragazze, che ambiscono le forti emozioni di fargli da crew specialmente quando il vento tira a 30 nodi. E oltre.

## QUALCHE CONSIGLIO SULLA MESSA A PUNTO DI UN HOBIE CAT 18'.

Con queste note sintetiche intendiamo dare qualche utile informazione di carattere generale sui principali problemi che vanno affrontati quando si tenda migliorare le prestazioni di un catamarano da "formula 1" o quasi, qual'è un Hobie Cat 18'.

Queste note non saranno una novità per chi già regata ad un discreto livello. Chi invece usa questi catamarani, magari impropriamente, e senza ambizioni agonistiche e divertendosi ugualmente moltissimo, potrà facilmente ottenere un miglior rendimento.

Va subito premesso che non esistono, purtroppo regole assolute, le note regole dei 3 W (weight, wind and wave), ossia peso dell'equipaggio, velocità del vento ed altezza dell'onda, sono inesorabili e costringono a variare le regolazioni di tutto il sistema sia a terra e sia in acqua prima e durante le regate. Questa non è una novità e che ha già regatato anche sulle derive sa benissimo che deve farlo, il difficile è trovare il compromesso ottimale.

Un punto importante da tener presente che un Hobie 18 a differenza di altri catamarani e delle derive di classe olimpica appare alle prime prove come una belva mansueta che perdona bonariamente i maltrattamenti tecnici dei padroni sprovveduti.

Altro punto importante da tener presente se l'equipaggio è leggero ed il venticello diventa vento per poter continuare a correre senza volare prima troppo in alto e poi troppo in basso dentro l'acqua, bisogna diminuire la potenza. In altre parole far scorrere il vento sulla superficie delle vele senza aumentare la spinta laterale.

Su come si regola un catamarano molti esperti come il Phil Berman hanno scritto trattati. (Temo che questo sarà anche il destino dello scrivente: "chi non sa, insegna").

Ciò nonostante il povero Phil non ha mai vinto una regata importante, perchè ci sono dei mostri della vela che la tecnica la realizzano d'istinto ed affidano tutto alla concentrazione e sviluppano una sensibilità acutissima sul comportamento della barca. Questo è ciò che sostiene Tucker della Florida.

Ma non lasciamoci trarre in inganno perchè è sicuro che anche Tucker avrà letto i libri di Berman, anche se poi in regata non guarda i segni vento, chiude gli occhi e vince o almeno arriva secondo in 4 Campionati USA ed un Mondiale.

Vediamo ora cosa si può fare senza essere necessariamente un guru o uno scienziato.

Altra cosa importante da tener presente è la necessità di avere e di mantenere un certo livello di forma fisica anche se un catamarano come l'Hobie 18' può apparire a terra come un comodo oggetto di divertimento. Per esempio il nostro campione De Toro va in palestra 3 volte alla settimana e questo è forse indispensabile se si aspira a vari titoli di Campione Italiano e ad un secondo agli Europei.

Altro punto fondamentale è l'acquisto di una buona penna segnamento da montare con 2 landine sulla macchinetta avvolgifiocco, non occorre fare dei fori: si utilizzano gli stessi attacchi degli stralretti.

Una volta in acqua non si deve mai perdere di vista l'angolo indicato dalla penna rispetto all'asse della barca per non accorgersi in ritardo dei salti e delle variazioni di direzione del vento. Al limite il controllo dei segnamento e tutte le altre manovre, compresa la scotta di randa, possono essere lasciate al prodiere. Il che presenta anche il grande vantaggio di poterlo poi incolpare per tutto quanto è andato storto. Se ciò non pare del tutto giusto è almeno nelle tradizioni marinare come il gatto a nove code, il passaggio sotto la chiglia etc.. Infatti qualche skipper non sarebbe del tutto contrario a tornare ai bei tempi antichi.

Ritornando alla tecnica, con un concetto caro al già citato Phil Berman, si può dire che regolazioni hanno la stessa funzione del cambio di velocità di una automobile ossia di adeguare l'andatura al variare delle condizioni mantenendo sempre il motore nelle condizioni di rendimento ottimale. Ma attenzione la validità del paragone finisce qui.

Le regolazioni a terra, ossia quelle che si possono fare solo prima di uscire in acqua richiedono un minimo di previsione su come vento e onde potrebbero variare durante la giornata.

In genere il peso dell'equipaggio non varia salvo nel caso di un nostro caro amico grande bevitore d'acqua. Ma questa è una storia che si racconterà in altre occasioni.

Solo a terra si possono regolare:

- . crocette - spostamento verso poppa
- . diamante - tensione delle sartiole
- . stecche - curvatura
- . albero - inclinazione verso poppa
- . sartie - tensione

Prima di entrare nei dettagli va esaminata la forma più opportuna che deve avere la randa. In generale si ottengono le migliori condizioni con la massima curvatura (freccia) a circa il 35% della lunghezza partendo dall'albero. La curvatura dovrebbe essere uniforme su tutta l'altezza. Questa regolazione può essere ottenuta tirando o mollando (nel dubbio

meglio mollare) le stecche. In molti casi è necessario piallare per una certa lunghezza la parte anteriore delle stecche, almeno di quelle più alte.

Se ciò è necessario va fatto in un solo modo e molto bene e con tutto il tempo che serve secondo una ben precisa procedura. Se non avete le idee chiare e poco tempo è meglio rinviare il tutto ad altra occasione.

In linea di massima tendete ad ottenere questa condizione: una buona curvatura uniforme con il punto di massimo al 35% (circa 23 cm. dall'albero) in alto e 43% al (circa 105 cm. dall'albero) in basso con una profondità massima che varia uniformemente da 9 cm. in alto a circa 25 in basso (non fate troppo caso alla stecca più bassa, quella sopra il boma, perchè in ogni caso questa rimane comunque una zona di turbolenza). Ricordatevi che le misure si fanno predisponendo queste condizioni:

- . Tesa bugna tirato a 3/4 del massimo;
- . Caricabasso tirato abbastanza da far sparire le pieghe;
- . Diamanti tesi in modo che misurando a 61 cm. dal punto di attacco all'albero, i due cavetti possano essere spinti fino a toccare i lati dell'albero;
- . Crocette posizionate al massimo verso poppa;
- . L'albero deve essere ruotato di circa 1/3 della rotazione massima;
- . Carrello al centro;
- . Randa cazzata fino ad ottenere un bordo di uscita (balumina) con una leggera curvatura continua ed uniforme su tutta la lunghezza.

Dato che tutte queste operazioni si fanno generalmente con il catamarano rovesciato su un lato, ossia con l'albero parallelo al terreno, e che bisogna sostenere l'albero. Qui casca l'asino; l'albero non va sostenuto all'estremità, ma all'altezza delle crocette. Per far ciò va benissimo una sedia.

Un mio amico, che non ha fatto così, ha piallato le stecche sperando di ottenere la curvatura ottimale. Si è accorto poi che tutto il lavoro era stato inutile, e ha dovuto cambiare (a non modico prezzo) le stecche che aveva modificato inutilmente!

\* Rotazione dell'albero

Sempre a proposito della forma della randa si deve tenere presente che spesso, quando se si crede di aver dato la curvatura ideale, ma il vento aumenta, la vela si fa più piena (aumenta la curvatura) ed il punto di massimo si sposta indietro. Si ottiene così più potenza, ma anche maggior turbolenza e diventa anche più difficile stringere il vento. Se il vento, invece che aumentare, diminuisce si può avere l'effetto opposto. Fortunatamente c'è la possibilità di rimediare utilizzando la rotazione dell'albero.

Ruotando l'albero si ottiene una maggiore flessione e la curvatura massima si sposta indietro e la vela diventa più piatta. Bisogna ricordarsi che con l'albero flesso diminuisce anche la tensione verticale e quindi bisogna tirare maggiormente il caricabasso. L'albero flette maggiormente se a terra le crocette sono state spostate verso poppa e se sono stati allentati gli stralotti dei diamanti. Anche in questo caso si deve fare attenzione. Infatti se l'albero è stato predisposto per flettersi molto e poi esce un equipaggio pesante che può spingere al massimo con venti molto forti, si può rischiare di deformare l'albero permanentemente perché, come tutti sanno, l'alluminio ha una elasticità limitata.

\* Posizione delle crocette

Le crocette posizionate indietro, come abbiamo visto, producono una vela più piatta e quindi si ha minor potenza. Spostandole avanti si ottiene l'effetto contrario e questa è la regolazione da utilizzare per un equipaggio pesante, acqua mossa e vento non troppo forte; mentre per acqua piatta, vento forte ed equipaggio leggero è meglio avere le crocette indietro al massimo.

\* Tensione dei diamanti

Anche questa regolazione permette di variare la potenza. Con i diamanti tirati l'albero flette poco e la randa risulta più piena (più curva) e produce più potenza. Bisogna fare attenzione che entrambi i cavetti siano tesi in modo uguale. E' importante trovare una condizione intermedia base valida per il peso dell'equipaggio, poi a seconda della forza del vento allentate con vento forte e tirate con vento leggero. Dopo un po' di prove si dovrebbero trovare le condizioni più adatte. Conviene fare dei segni sull'albero prendendo come riferimento 2-3 punti per le condizioni tipiche di vento.



Ogni punto corrisponde a dove il cavetto tocca l'albero quando spinto verso l'albero stesso dopo che è stata variata la regolazione dei tenditori.

\* Tensione delle stecche

Stecche troppo tirate vanno bene solo per venti medi ed equipaggi pesanti. Per venti leggeri e venti forti le stecche devono essere lente ed assicurare solo la forma ottimale della vela come descritta in precedenza. D'altra parte non bisogna nemmeno lasciare le stecche troppo allentate ciò è uno svantaggio nelle andature portanti e con acqua mosca.

Anche in questo caso conviene fare dei segni di riferimento con un pennarello indelebile. Ossia indicate sulla stecca in corrispondenza, della fine della tasca, il punto minimo e massimo che assicurano comunque una ragionevole forma della vela secondo le indicazioni date precedentemente (profondità massima, posizione, curvatura uniforme). Poi le regolazioni da fare di volta in volta dovrebbero rientrare nell'intervallo predeterminato.

Bisogna sempre, una volta armata la barca, mettersi in posizione di bolina stretta a terra. Tirando opportunamente il caricabasso e il tesa-bugna e cazzando la randa, con l'albero parzialmente ruotato, la vela deve avere una buona forma senza grinze e pieghe (per favore tenete il peso sullo scafo sopravento per non scuffiare a terra!). Se non si è soddisfatti, coricate il catamarano su un lato e variate la tensione delle stecche fino ad ottenere il miglior compromesso possibile.

\* Inclinazione dell'albero

Più l'albero è inclinato verso poppa più diminuisce la potenza e meglio si riesce a stringere di bolina, mentre portando l'albero più verticale si aumenta la potenza e si ottiene un rendimento migliore nelle andature portanti (se avete forti ambizioni agonistiche tenete anche presente che mentre in Italia si usa dire "le regate si vincono di bolina", in Australia sembra verificato che si vincono invece al lasco!).

In linea generale è preferibile avere l'albero inclinato verso poppa se non si vuol rischiare in venti forti di ingavonare al lasco.

Si deve tener anche presente che per l'Hobie 18 a causa delle derive non è necessario inclinare troppo l'albero, come per altri catamarani senza derive.

\* Tensione delle sartie

Le sartie vanno tirate in funzione della forza del vento. Così aumenta la rigidità di tutto l'insieme e si evita che con vento forte il bordo d'entrata del fiocco assuma una brutta curvatura verso l'interno.

Anche in questa regolazione non bisogna esagerare. Se per tirare le sartie si usa la randa, cazzando prima con il carrello su un lato e poi sull'altro con troppa energia, si rischia di rovinare il tessuto della vela. E' meglio far appendere un paio di forzuti ai trapezi.

Bisogna anche ricordarsi di allentare almeno una sartia quando si disarmo: è dannoso mantenere a lungo una tensione eccessiva specialmente se non si usa il catamarano per lunghi periodi. Bisogna anche ricordarsi che se si è inclinato l'albero verso poppa è necessario ricontrollare la tensione delle sartie.

Per queste prime informazioni sulla messa a punto dell'Hobie Cat 18, abbiamo preferito non insistere con troppi numeretti di misure da fare e rifare, salvo nel caso della forma della randa che riteniamo sia di prima priorità da fare per dare un assetto ragionevole al vostro catamarano.

Per tutto il resto è meglio, almeno per le prime prove, avere ben chiari i rapporti fondamentali di causa-effetto per le regolazioni.

Poi in seguito molti concetti potranno essere ulteriormente affinati, e su questo ritorneremo con note successive.