

oberto Rogge, 33 anni, romano, regata in HC 16 da alcuni anni. Campione italiano nel 1994, ha concluso il '96 al secondo posto nella ranking list Fiv di classe. Questi i suoi consigli sulla conduzione di questo cat, scritti a quattro mani con il suo prodiere Alessandro Tiberti.

Nella conduzione dell'HC 16 occorre tener presente che tale imbarcazione non è provvista di derive. Tale impostazione tecnica rende fondamentale la messa a punto dei timoni, che suppliscono alla mancanza delle derive e sono il fulcro dell'imbarcazione.

Una volta trovata la giusta regolazione, che si ottiene abbassando entrambi i timoni e agendo sulla barra di accoppiamento, si produce una divergenza di circa 3-7 millimetri tra il profilo di entrata e il profilo di uscita dei timoni. Ricordarsi inoltre che i timoni nel loro insieme non devono avere gioco ma devono essere un corpo unico.

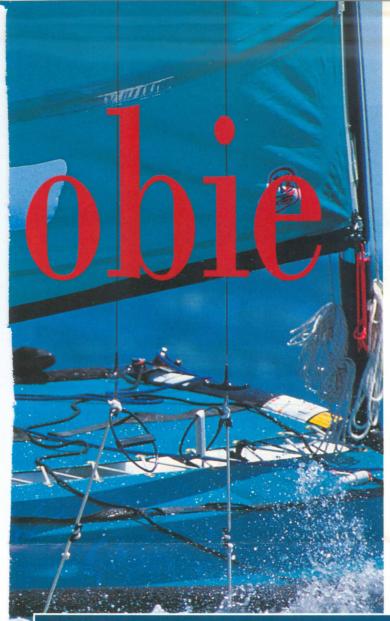
Il principio generale che occorre seguire per una buona conduzione è quello di prediligere la ricerca della velocità. Suddivideremo quindi la conduzione dell'HC 16 nelle tre andature principali.

Bolina partendo dal presupposto

che con l'HC 16 non va ricercato un angolo di prua stretto, tale andatura va impostata in relazione all'intensità del vento e soprattutto del relativo moto ondoso. Più l'onda di prua è alta e ripida più si tenderà a perdere qualche grado di prua a favore della velocità. In relazione al vento, più è alta l'intensità più occorrerà allargare i carrelli del fiocco e della randa. Bisogna tener conto che si "scarrella" prima il fiocco e poi la randa. La regolazione del fiocco è abbastanza banale: basta vedere se il passaggio dell'aria tra il fiocco e la randa fa rifiutare quest'ultima. In tal caso si ten-

Un Hobie Cat 16 in regata. Il divertimento è la componente fondamentale nel circuito del catamarno più diffuso al mondo, che dal '96 è stato scelto dalla Fiv come barca di interesse federale. In voga nelle regate della classe anche le partenze dalla spiaggia (a destra, la Nations Merit Cup di Cagliari).

derà ad aprire il carrello del fiocco. Ricordarsi che un eccessivo scarrellamento permette solo di perdere gradi importanti di prua. Altro accorgimento è quello di



non portare mai alla massima apertura i carrelli anche se rifiuta la randa: ciò comporterebbe una notevole perdita di angolo di prua non bilanciata da una velocità superiore.

Ricordarsi sempre che i pesi dell'equipaggio devono essere il più possibile vicini tra loro. In caso di onda e poco vento si devono tenere i pesi più bassi in modo da ottenere un corpo unico con l'imbarcazione.

Nel caso che l'equipaggio sia al trapezio, il prodiere deve recuperare al più presto sia la scotta del fiocco che la scotta del carrello della randa tenendole ben tese e ordinate. Ciò darà più stabilità al prodiere ed eviterà che le scotte finiscano in acqua mettendo in difficoltà il timoniere.

Traverso In questa andatura è importante la ricerca di una giusta posizione dell'equipaggio, al fine di tenere la prua di sottovento sempre emersa sull'onda per evitare gli ingavonamenti (la prua immersa comporta una scuffia quasi sicura). Altro accorgimento è quello di alzare il timone sopravvento, sempreché le condizioni meteorologiche lo

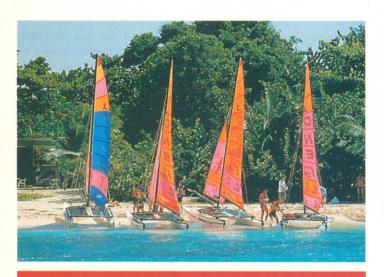
consentano. Nel caso che l'equipaggio sia al trapezio, il prodiere
deve recuperare la scotta del
fiocco e la scotta del carrello
della randa e tenerle ben tese
come già spiegato per la bolina.
In caso che sia solo il prodiere a
uscire ricordarsi la scotta fiocco
ben salda mantenendosi alla ritenuta (una scotta legata alla poppa
della barca che scorre lungo i
piloni).

Lasco Generalmente in tale andatura si cerca di avere un angolo di 90° con il vento apparente. Il timone di sopravvento è sempre sollevato.

Importante è la giusta interpretazione del moto ondoso per ricercare la planata della barca che consentirà di poggiare notevolmente.

Anche in questa andatura è importante la giusta posizione dell'equipaggio che con vento da 3 a 4 metri al secondo potrà essere molto avanzato (anche sulle traverse di prua). Con l'aumento dell'intensità del vento il prodiere e il timoniere tenderanno a portarsi verso la poppa della barca e il prodiere da una posizione di sottovento a una di sopravvento.





L'HC "way of life" non è solo regate. Con questo cat si fa campeggio nautico e lo si può trovare ovunque nel mondo (qui in Guadalupa).



Carrellabile, ideale per gli equipaggi misti e capace di affrontare anche tempi duri, l'HC 16 è tra le barche più versatili sul mercato.

ROMA SAIL WEEK IN HC 16



Come interessante anteprima alla XXIII Roma Sail Week per le classi olimpiche (la cui cronaca è da pagina 36), si è svolta la regata internazionale riservata agli Hobie Cat 16, 18 e ai Formula 18. Proprio gli HC 16 hanno dimostrato la loro forza organizzativa e numerica riunendo ad Anzio ben 52 equipaggi. Se nella prima giornata non si è regatato per la mancanza di vento, domenica 16 marzo si sono svolte tre spettacolari prove grazie a un vento sui 5-6 metri al secondo e cielo sereno (nella foto una delle partenze). Vincitori con due primi parziali

sono stati Mario Bianchi e Simone Chelini (campioni italiani in carica) che hanno preceduto Clemente-Protopapa e Maltagliati-Ladi. Da segnalare l'undicesimo posto del primo equipaggio femminile in gara, composto dalle toscane Alessia Bertini e Sara Poli.

Classifica

1.Bianchi-Chelini, 5-1-1; 2.Clemente-Protopapa, 1-4-2; 3. Maltagliati-Ladi, 2-2-10; 4.Posani-Giannesssi, 7-5-4; 5. Vercio-Boccanera, 4-6-9; 6. Giannessi-Grassi; 7. Rogge-Tiberti; 8. Mazzola-Mazzola; 9.Saponara-Di Nardo; 10.Purificato-Chiappi; 11.Bertini-Poli; 12.Pecorini-Dotti; 13.Lodovichi-Dalli; 14.Laj-Bellotti; 15.Cangemi-Cuffaro; 16. Ferraioli-Quagliani: 17. Wurtz-Pastorino; 18. Assante di Cupillo-De Andreis; 19.De Santis-Maraho; 20. Bouenzi-Bazzarini; 21. Ciancio-Ciancio; 22. Giorgi-Simi; 23. Sonino-Vianello; 24. Figliolia-Parmigiani; 25. Nicolucci-Limonta; seguono 27 eq.

I MOTIVI DI UN SUCCESSO



Carlo e Margareta Lepscky, romani, sono da anni gli efficienti segretari della classe Hobie Cat.

Fondata nel 1979, l'Associazione Italiana Hobie Cat ha ottenuto nel 1988 il riconoscimento da parte della Fiv. La prima flotta si è costituita sul lago di Bracciano, seguita poi da quelle di Milano, Marina di Pisa e Venezia. Attualmente gli associati sono 494 (per 241 imbarcazioni, compresi i più grandi HC 18) suddivisi in oltre 20 flotte (Bracciano, Como, Trieste, Nettuno, Cagliari, Venezia, Roma Ostia, Bolsena, Gaeta Sperlonga,

Garda, Elba, Formia, Pescara, Castiglione della Pescaia, Marina di Grosseto, Viareggio, Osimo, San Felice Circeo, Cesenatico e Napoli). Il successo degli Hobie Cat 16 (oltre 105.000 gli esemplari venduti, al mondiale 1996 di Dubai hanno partecipato equipaggi di 51 paesi) ha motivazioni ben precise: elevate prestazioni accompagnate da garanzie di sicurezza, semplicità di conduzione e di durata nel tempo, monotipia assoluta e prezzi contenuti, gli Hobie sono forniti completi di vele realizzate su licenza da Neil Pryde e North Sails, struttura della classe in flotte e promozione dell'attività locale e nazionale con una ranking list specifica, i mondiali si svolgono in stupende località con barche fornite dalla casa madre e scambiate tra i concorrenti dopo ogni prova con sorteggi, utilizzo di percorsi specifici della classe. Il mercato dell'usato è vasto: una barca del 1989 costa sei-sette milioni di lire.

HOBIE CAT DA CAMPIONI

Campionato italiano	1989 Mohr-Mohr (GER)
1987 Lodovichi-Fabris	1990 Mohr-Mohr (GER)
1988 Bianchi-Cirri	1991 Van d. Plaat-Zeilmaker(NED)
1989 Giannessi-Grassi	1992 Van d. Plaat-Zeilmaker(NED)
1990 Giannessi-van der Engelhoven	1993 Griesmeyer-Canepa
1991 Marassi-Martinis	1994 Griesmeyer-Canepa
1992 De Toro-Rogge	1995 Mohr-Mohr (GER)
1993 Pezzini-Mungo	1996 Griesmeyer-Canepa
1994 Rogge-Flemma	Campionato del mondo
1995 De Toro-Flemma	1986 Gary-Brian (AUS)
1996 Bianchi-Chelini	1988 Gary-Brian (AUS)
Campienato europeo	1991 Kryt-Van der Merve (RSA)
1986 Hagara-Hagara (AUT)	1993 Ferry-Polson (RSA)
1987 Badram-Zillmer (DEN)	1995 Worral-Sylvester (AUS)
1988 Leptien-Schussler (GER)	1996 Cardoso-Monteiro (MEX)

SCHEDA TECNICA

Progetto dell'americano Hobie Alter (1969)

Lungh. scafo 5,11 m
Larghezza 2,41 m
Dislocamento 154 kg
Super. velica 20,26 mq

Segreteria di classe

Margareta Lepscky - Via Valle della Storta, 83 - 00123 Roma tel. e fax 06/30891210

Distributori in Italia

Via Gramsci, 1/a
01023 Bolsena (VT)
tel. e fax 0761/798717
Performance Marine - Terracina
tel. e fax 0773/752899



Fondata in California nel 1966 la Hobie Cat Company, ha poi ceduto il marchio nei diversi continenti. In Europa la Hobie Cat Europe ha sede in Francia. La barca nuova costa (con vele e IVA inclusa) lire 15.291.000 (versione White), 17.857.000 (Race), 18.335.000 (Race L.E.).