

# DE HOBIE 16

di Alberto Sonino

Non mi sembra il caso di riproporre per l'ennesima volta la "classica" presentazione dell' Hobie Cat quale sogno americano anni '60, così come la Coca Cola, i Levis o le mute O'Neill, parlando di un mitico californiano, che, sotto gli effetti allucinogeni di polistiroli e resine poliesteri, tra una tavola e l'altra disegnò sulla sabbia un catamarano con gli scafi a banana.

Sta di fatto che una barca nata e concepita come "giocattolo da spiaggia", è attualmente la classe di catamarani più diffusa al mondo, con più di 105.000 esemplari sparsi per il globo; ed ora, 25 anni dopo la sua progettazione, forte di inaspettate prestazioni ai limiti della navigazione a vela, si affaccia prepotentemente sul mondo delle regate, ottenendo manifestazioni di altissimo livello con partecipazione e seguito da record.

Va velocemente ricordato che l'Hobie 16 è punta di diamante di una vastissima gamma di barche (3 derive, una barca a chiglia e 12 multiscafi, prodotti in Europa, California, Brasile, Sud Africa e Australia).

La storia dell'origine del marchio Hobie Cat, per chi ancora non la conoscesse, è disponibile su internet in tutte le lingue possibili e immaginabili. A questo proposito una navigazione in rete a caccia di hobie può partire dall'indirizzo [HYPERLINK http://www.sailing.org/hobie](http://www.sailing.org/hobie) [www.sailing.org/hobie](http://www.sailing.org/hobie) dell'Associazione internazionale di classe, sito abbastanza curato e aggiornato in cui si possono trovare i calendari delle regate, i risultati e molte altre informazioni; moltissimi i links tra cui quello dell'Associazione Italiana Hobie Cat [HYPERLINK http://www.hobiecat.byworks.com](http://www.hobiecat.byworks.com) [www.hobiecat.byworks.com](http://www.hobiecat.byworks.com) e dei vari newsgroups dedicati.

## 1) CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

L' Hobie 16 è un catamarano, e come tale va considerato, armato, regolato e condotto. Questo significa che la messa a punto, così come la tattica di regata, va studiata partendo da quella tipica dei catamarani (non delle derive).

Si tratta di barche da portare a piena velocità, senza mai stringere troppo il vento, col fiocco sempre potente, il timone il più fermo possibile, privilegiando sempre la velocità a discapito dell'orza massima (con l' hobie 16 il top è poggiare in entrata di raffica, soprattutto con vento forte, lavorando dunque di carrello randa, per poi orzare in raffica piena, si veda oltre).

La notevole velocità ha due conseguenze: in primo luogo la necessità di fare poche virate (da 2 a 4 in un bordo di bolina) in quanto nel lungo tempo (rispetto ad una deriva) che un catamarano impiega a virare l'avversario percorre varie decine di metri, morale: si vira solo sui salti di vento più evidenti. In secondo luogo l'andatura e la regolazione delle vele vanno commisurate al vento apparente (più forte e più in prua).

Un'idea è data dal fatto che nelle andature portanti si tende ad avere l'apparente al traverso.

Generalmente i catamarani sono armati con albero rotante ed alare da regolarsi con particolare attenzione alle notevoli flessioni laterali (nell' hobie 16 però la rotazione non è regolabile).

Raramente nei piccoli catamarani si vede il vang, questo anche perché il punto di scotta sul boma è sempre molto arretrato.

Apertura e chiusura della balumina sono così controllate esclusivamente dal cunningham.

L' hobie 16 ha comunque diverse peculiarità, quelle fondamentali sono:

- A) rapporto superficie velica - volume scafi;
- B) assenza delle derive
- C) doppio trapezio
- D) pochezza nelle regolazioni.

A) La prima cosa che si nota guardando e portando l' hobie 16 è una certa sproporzione tra superficie velica e volume degli scafi.

Ad una generosa involatura si affianca il particolare disegno a banana degli scafi, caratterizzato da una pronunciatissima forma a "V". La forte pressione delle vele e lo scarso volume delle "banane" provocano un notevole affondamento.

Numerose le conseguenze. In primo luogo gli equipaggi devono essere particolarmente leggeri. Già il fatto che la stazza richieda un peso minimo (130kg al di sotto del quale vanno aggiunti pesi correttori) è sintomatico di come gli equipaggi leggeri siano avvantaggiati, in quanto faranno affondare meno gli scafi: notevole sarà il beneficio di poppa con vento leggero e ovviamente inferiore di bolina con vento forte.

Tuttavia la barca non è difficile da tenere dritta con vento forte: con le dovute regolazioni (v. oltre) gli equipaggi leggeri riescono a non perdere molto nemmeno di bolina con ventone.

Morale: più si è vicini al peso minimo, meglio è.

Questo è ovviamente determinante anche nella scelta dell'equipaggio: generalmente non è bene aggiungere più di 5-8 kg di peso correttore in quanto dovendo tale peso essere per stazza fisso e legato in barca 1) si perde peso raddrizzante, 2) non esiste una posizione ideale del peso in tutte le condizioni di vento: a grandi linee con vento leggero andrebbe bene a prua e con vento forte a poppa; dal momento che spostare la zavorra tra una prova e l'altra può non essere facile, ci si può trovare con i pesi mal distribuiti.

In ogni caso si deve tenere presente che il peso della barca (145 kg armata) è circa analogo a quello dell'equipaggio, il che spiega l'importanza che gioca la posizione di questo sulle performances del mezzo.

Quindi, entrando nello specifico: - Con vento leggero (meno di 10 nodi) è sempre importantissimo (come in tutte le barche) alzare le poppe per non "trascinarsi" dietro un'onda: i piccoli specchi di poppa vanno tenuti sempre fuori dall'acqua; un riferimento visivo possono essere le prue: l'acqua deve lambire l'attacco degli stralotti (ma la falchetta non deve MAI essere immersa).

In queste condizioni il timoniere deve essere seduto nell'angolo anteriore sopravvento del trampolino con scotta in mano e, a seconda dei gusti, può appoggiare una mano sulla coperta dello scafo (oltre il trampolino) cercando comunque di piegare le gambe per concentrare il peso in avanti. In questa posizione non si timona certo bene in quanto lo stick è praticamente perpendicolare alla barra di accoppiamento: è necessaria molta sensibilità soprattutto per evitare che la barca vada all'orza (il peso tutto in avanti alza le poppe ma anche i timoni che pescano poco e lavorano male) con conseguente rischio di stallo (v. oltre), il che è male.

Qualcuno usa anche tenere la prolunga del timone con due mani. Il prodiere nel frattempo deve preoccuparsi dell'assetto (il fiocco di bolina non necessita di molte regolazioni una volta messo a segno) senza però muoversi troppo né troppo bruscamente.

Con vento leggerissimo si metterà come il timoniere ma sullo scafo sottovento, con la mano sullo scafo stesso, mentre con un po' di più vento, allo scopo l'albero, in modo da vedere bene le vele, con la sola attenzione di non ostacolare il canale randa-fiocco.

Con vento leggero il peso va tenuto il più avanti possibile sia di bolina che di poppa. Nelle andature portanti il timoniere avrà la stessa posizione della bolina con l'aggiunta che dovrà spesso tenere l'albero girato con un piede sul boma (a mo' di ritenuta). Il prodiere starà invece in piedi sullo scafo sottovento, subito a prua del trampolino, con il fiocco in mano a mo' di tangone, tenendolo dalla prima stecca bassa che andrà possibilmente piegata, in modo da dare al fiocco un po' di forma.

Nota: l'hobie 16 è nato col vang, ma già pochi anni dopo l'esordio venne abolito. In tempi passati qualcuno pensò di riciclare gli spazi concessi dal regolamento di stazza in merito al vang dotandosi di un paranco 3 a 1 (dal boma alla fusione anteriore-sottovento del trampolino) che avesse la duplice funzione di ritenuta del boma (e quindi dell'albero) di poppa e di rinvio per alleggerire le manovre del tesabase che, essendo in diretta senza rinvii, sono particolarmente dure. Attualmente questa strumentazione è molto poco diffusa soprattutto per la sua dubbia legalità (non è comunque mancato anche chi abbia scuffiato per essersi dimenticato la ritenuta in strambata con vento fresco).

Con vento forte (più di 20 nodi) cambia tutto.

Di bolina, entrambi stesi al trapezio con i piedi più stretti possibile, timoniere e prodiere è bene che

stiano vicini uno all'altro circa a metà della traversa laterale (un riferimento è il piede di prua del prodiere che sarà generalmente all'altezza della sartia).

Se il vento è particolarmente forte e rafficato la barca tende ad impennarsi ad ogni piccola orzata, per questo il peso non va troppo indietro e vanno evitati movimenti bruschi di timone.

Come in ogni barca è importante non soffocarsi all'orza per tenere la barca dritta. Finché il vento non supera i 15-20 nodi non è bene far fileggiare il fiocco, che va anzi portato con i filetti pieni: se poggiando non c'è verso di tenere la barca dritta la soluzione non è certo andare controvento, quanto piuttosto aprire, nell'ordine, carrello fiocco, carrello randa e se non basta mollare anche un poi di ghinda (v. regolazioni).

Di poppa è importante gestire bene il peso.

Con vento forte va portato il più indietro possibile in quanto lo scarso volume degli scafi tende a far immergere le prue.

Proprio l' "ingavonata" di poppa con vento forte è una delle caratteristiche peculiari dell' hobie 16, elemento tanto tipico quanto imprevedibile: conseguenza immediata è la temutissima scuffia di prua. Ovviamente prevedere l' "ingavonata" è l'operazione vincente. Ma anche mentre le prue si inabissano c'è una buona probabilità di riuscire ad evitare la scuffia.

Se, come sarebbe raccomandabile in regata, si sta procedendo di poppa cercando di poggiare il più possibile ad ogni raffica, e, sotto un colpo di vento più forte degli altri, le prue si immergono, una brusca poggiata permette di far uscire le prue dall'acqua e sfruttare contemporaneamente la spinta della raffica per accelerare e poggiare al tempo stesso.

Quando invece si stringe più il vento e la barca ingavona mentre procede di traverso, per salvarsi è necessario orzare, anche di colpo, sollevando così le prue (la forma del trampolino, che prende aria nelle orzate repentine, aiuta in questa operazione).

In conclusione l'assetto longitudinale col quale la barca cammina è uguale in tutte le andature e con tutte le condizioni di vento: prua bassa e specchio di poppa fuori dall'acqua; questo è importante con poco vento, ma anche con vento sostenuto e onda, quando cioè bisogna planare sul cavo per poi risalire la cresta successiva.

Tutto sta nel mantenere l'assetto senza far affondare le poppe (ci si ferma) o le prue (ci si ferma lo stesso, ma molto più bruscamente!).

B) Gli scafi asimmetrici sono l'alternativa alle derive, frutto, a quanto pare, di un'intuizione, più che di grandi studi, del progettista Hobie Alter.

Il fatto di non avere le derive è stato senz'altro l'arma vincente della diffusione e commercializzazione dell' hobie 16, in quanto la possibilità di uscire e rientrare dalla spiaggia senza doversi preoccupare del pescaggio o dello scarroccio ha reso la barca accessibile ad un pubblico veramente vasto.

I tentativi successivi (v. Dart) di fare catamarani senza derive attraverso altri disegni sono stati indubbiamente meno fruttuosi.

La portanza generata dall'asimmetria degli scafi funziona piuttosto bene: la barca tutto sommato stringe discretamente bene il vento e ovviamente bolina tanto meglio quanto più cammina, mentre soffre un poi con vento leggero.

La mancanza di derive rende però la virata, già lenta sui multiscafi, veramente una sofferenza: oltre a richiedere molto tempo, la manovra ha bisogno anche di un certo affiatamento tra prodiere e timoniere: è fondamentale che il prodiere tenga il fiocco " a collo " per il tempo necessario alla barca per passare la posizione di prua al vento e che quindi lo passi sulle nuove mure al momento giusto (indicativamente quando le stecche della randa cambiano piega).

Tipici errori in virata portano ad inchiodarsi per lunghe decine di secondi con la prua al vento senza riuscire ad uscirvi se non facendo ricorso ad una deleteria (in regata) marcia indietro.

In una fase più avanzata si può lavorare su una sorta di rollio consistente per lo più nell'utilizzare lo scafo "interno" (sopravvento prima della virata e sottovento dopo) a mo' di perno, ritardando il passaggio dell'equipaggio sulle nuove mura e mantenendo dunque il peso sullo scafo interno finché le vele non cambiano mure. Complessivamente l' hobie 16 è una barca piuttosto manovrabile, intendendo con questo che in condizioni normali reagisce con una certa velocità (per essere un catamarano) ai movimenti del timone, le cui pale sono proporzionate.

Ovviamente con vento leggerissimo si manovra male e la risposta della barca è lentissima in conseguenza dell'assenza di derive e della forma a "V" degli scafi (la barca 'ara' l'acqua e tende a procedere dritta).

Con vento forte vanno invece evitate manovre brusche in quanto la barca è anche troppo nervosa. Non raro è il fenomeno di 'speen out' o cavitazione dei timoni (una grande bolla d'aria a contatto con la pala neutralizza la funzione direzionale della stessa) che si ha ogni volta che le pale sono troppo scariche (di bolina si ha il peso troppo a prua) o mal regolate (v. spazio). Come conseguenza della cavitazione dei timoni la barca rallenta e diventa ingovernabile; di bolina è necessario portare il peso più a poppa, lasciare prontamente la randa prima che la barca si inchiodi all'orza, poggiare e ricazzare. Di poppa va comunque lasciata la randa e staccata la bolla dalla pala con ripetuti e anche violenti colpi di timone.

C) L' hobie 16 è armato con doppio trapezio il che significa che anche il timoniere deve acquisire una certa sensibilità della barca da 'fuori', nonché padronanza dello strumento trapezio (entrare e uscire velocemente, equilibrio, etc).

Il fatto che timoniere e prodiere siano entrambi al trapezio rende ininfluenza una qualunque differenza di peso tra i due; anzi, personalmente credo sia meglio che pesi di più il timoniere, per avere più peso a poppa con vento forte, mentre con vento leggero lo stesso timoniere può portarsi più avanti. Nelle andature di bolina larga e traverso la tendenza all'ingavonamento di cui si è già detto costringe il timoniere ad uscire al trapezio con i piedi sull'estrema poppa dello scafo sopravvento, oltre la fine del trampolino: questa posizione richiede un certo allenamento in quanto gli spruzzi tendono a "togliere i piedi dalla barca"; un trucco è tenere lo scafo sopravvento sempre sollevato dall'acqua, mentre qualcuno usa una strap da windsurf (che però è un freno sullo scafo sottovento); in ogni caso è consigliabile applicare dell'antisdrucchiolo (anche adesivo) o indossare le scarpe.

D) L' hobie 16 è una barca semplice e come tale va interpretata. In questo articolo non vengono svelati segreti né trucchi: non ve ne sono.

Capite le nozioni fondamentali, in regata la differenza è tutta di sensibilità e "doti marinaresche": meglio concentrarsi su partenze e bordeggiamento piuttosto che perdere tempo dietro a regolazioni e falsi trucchetti.

Essendo lasciato molto spazio ad interpretazione e sensibilità, il modo di portare la barca è strettamente soggettivo: va trovato un feeling particolare attorno al quale lavorare, anche meticolosamente, con vele e timone; sempre cercando di migliorare, senza mai accontentandosi passivamente del passo, senza soffocare la barca all'orza, usando il meno possibile gli strozzatori delle scotte e il più possibile i carrelli di randa e fiocco.

## 2) APPROCCIO ALLA BARCA

La frase "Hobie way of Life" ricorre nell'ambiente dagli adesivi alle istruzioni di regata. Lo slogan, nebuloso e certamente non di univoco significato, si è prestato alle più varie interpretazioni e ai più svariati usi: dal voler essere un messaggio commerciale e pubblicitario, fino ad essere invocato in giuria come sinonimo di "fair play" o di "spirito sportivo", nel tentativo di smorzare gli eccessi di agonismo, spesso (anche esageratamente) mal visti. Concretamente questa frase ha forse la sola pretesa di essere l'urlo di battaglia di un gruppo di gente un poi particolare, gli hobiecatters appunto, che si diverte regatando a tutti i livelli (comunque dilettantistici) su una barca altrettanto particolare. Certo è che, se da un lato è sicuramente presente un notevole livello agonistico, con le relative lotte e rivalità, permane nella classe un residuo di quel vecchio timbro di "barca da spiaggia" e di "gente da spiaggia" riferito alle persone imbarcate.

A questo proposito è importante chiarire che la diceria dell' Hobie Cat come classe "tecnica e goliardica", spesso sbeffeggiata dai "puristi" (leggesi "frustrati") delle classi olimpiche, è stata universalmente sfatata: da un lato dall'inserimento della classe in regate di altissimo livello come i Mondiali ISAF, dall'altro dallo svolgimento delle regate nazionali ed internazionali (tutt'altro che goliardico). L' hobie 16 rimane comunque, positivamente, una barca che funziona bene in spiaggia, come non si potrebbero definire da spiaggia barche come star o soling. Oltre ad essere un

monotipo, un vero monotipo, l' hobie 16 è anche una barca semplice dove, al pari del laser, non ci si perde tra millimetri e tensiometri. Questo, in definitiva, è proprio il suo forte. Semplicità e facilità di gestione si traducono però troppo spesso in una generale noncuranza, improponibile in altre classi, di materiale e regolazioni che andrebbero invece curate.

Acquisto e messa in acqua.

Deciso di comprare la barca, e da quale rivenditore comprarla (operazione meno semplice di quanto si creda, anche se la cosa dovrebbe essere geograficamente predeterminata) non resta che aspettarla (non molto) e, una volta arrivata, scartarla e montarla. Attualmente, per mancanza di richiesta e scarsa collaborazione di rivenditori e fabbrica, non c'è possibilità di scelta degli scafi o delle vele.

Quanto ai primi, dopo anni di costruzione, la monotipia sembra più o meno rispettata, mentre le vele, palesemente diverse una dall'altra (in modo del tutto casuale), sono difficili da controllare. Posso affermare con convinzione che l' hobie 16 è un monotipo sulla carta e nella realtà. La competizione è veramente ad armi pari e tutto il risultato è nelle mani della bravura dell'equipaggio. Le barche, provenienti dalla stessa fabbrica, sono effettivamente equivalenti e le varie differenze sono comunque casuali.

Qualche differenza in più è riscontrabile tra barche di fabbriche diverse e, dal momento che il mercato come anche le regole di classe sono aperti, vale la pena di fare una veloce panoramica. In Europa ed Asia sono diffuse le barche prodotte a Tolone dalla fabbrica Europea, attualmente la più grossa al mondo.

Gli Hobie francesi danno l'impressione di essere i più rifiniti e meglio attrezzati; gli scafi sono discretamente laminati (sempre con materiali economici: vetro e resine poliesteri) e il gelcoat ben lucidato, ma non rare sono bozze e imperfezioni. L'attrezzatura è buona e più curata di quella delle altre fabbriche (finiture come le traverse integrate non sono irrilevanti), buono anche il bozzellame Harken. Le vele, marchiate Neil Pryde e fatte tra Cina ed Hong Kong, hanno l'unico pregio di essere resistenti: se da un lato il taglio orizzontale non permette grandi disegni, dall'altro non vi sono giustificazioni, se non l'imperizia degli operai, per differenze di decine di centimetri tra una randa ed un'altra.

Le barche degli altri cantieri sono più simili tra di loro, con qualche particolarità: quelle californiane montano vele di una veleria interna alla fabbrica (Hobie Sails), sono meno rifinite, montano sartie di diametro ridotto (non so il motivo) e un albero in due pezzi antifulmine, obbligatorio in America e proibito in Europa.

La fabbrica brasiliana e quella sudafricana sono attualmente un po' indietro: sfornano barche analoghe a quelle americane eccetto che per le vele sudafricane (marchiate North Sails) e le pale dei timoni brasiliane (particolarmente fragili).

La fabbrica Australiana, recentemente risorta e rinnovata, produce ottime barche caratterizzate da un prezzo particolarmente economico ed un albero più tenero di quello europeo (profilato di alluminio più sottile).

Un Hobie 16 così come esce dalla fabbrica è in grado di andare in acqua e vincere una regata senza bisogno di alcun lavoro.

Tuttavia qualche piccola modifica o aggiunta può essere utile. Innanzitutto all'acquisto la barca può avere attrezzatura diversa a seconda delle versioni (fondamentalmente due: standard e LE); utile è lo stick telescopico che permette di essere accorciato in manovra, soprattutto per passare internamente alle sartie quando, con poco vento, bisogna stare molto a prua, e di non intralciare il prodiere quando, di lasco, esce al trapezio alle spalle del timoniere alle cinghie.

Il trampolino "mesh" (forellato) è preferibile a quello pieno in quanto lascia passare aria ed acqua che con vento forte possono essere un freno; va inoltre legato con un elastico da 10 o 12 mm, che è decisamente meglio della cima originale.

Le traverse integrate sono una cosa interessante soprattutto quando la barca ha qualche anno (quelle rivettate si rompono) e il carrello della randa su rulli, se continuamente pulito ed oliato è una gran cosa per la schiena e le braccia del prodiere (occhio però alla sabbia e soprattutto ai sassolini minuscoli che rompono o storcono i rulli). Una piccola modifica consiste nel limare gli spigoli del carrellino a rulli per evitare che ci si impigli la scotta della randa quando non è in tensione.

Sempre riguardo al carrello randa recentemente è stata tagliata una parte della corsia integrata nella traversa posteriore per ricavarvi l'entrata del carrello in caso di sostituzione; tale taglio comporta la perdita degli ultimi 15 cm di rotaia dal lato destro: nelle ultime barche francesi (a partire da quelle di Dubai '98) è stato risolto il problema ricavando il taglio da una parte sola della corsia e tappando poi il buco con una piastrina d'acciaio amovibile per il cambio del carrello (la modifica è fattibile anche in casa).

Dal '96 è in produzione un nuovo kit di snodo della barra di accoppiamento dei timoni: il sistema riprende quello già usato su molti catamarani da decenni ed è comunque molto più pratico e sicuro di quello precedente che, oltre a scorrere peggio, presentava il difetto che dopo poco si storcavano i perni in acciaio.

Altro difetto di fabbricazione" congenito è il lasco che hanno gli agguagliotti dei timoni all'interno delle femmine: altamente raccomandabile è un kit di boccole in delrin (materiale plastico autolubrificante) che risolve il problema per un paio d'anni; ricordo che non è iclass legali cambiare il diametro degli agguagliotti. Parlando sempre di timoni le pale sono, per stazza, sostituibili con altre analoghe entro i vincoli di peso (minimo di 1,5 kg.) e di profili (in base ad alcuni disegni che illustrano profili minimi e massimi, di non facile reperimento presso la classe internazionale).

Su questo si potrebbe scrivere un libro. La fabbrica francese ha prodotto varie pale con profili anche differenti ma di peso mai inferiore ai 2,4-2,7 Kg e di dubbia efficienza. Essendo di fatto l'unico elemento della barca in cui è data una certa libertà di inventiva, indubbiamente vale la pena di dedicarcisi. Così hanno fatto i celebri fratelli tedeschi Mohr che da anni producono delle magnifiche quanto costosissime pale in carbonio. Interessanti anche le pale in mogano firmate dall'artigiano brasiliano Florio.

Per completare la personalizzazione della barca nuova, secondo me vanno accorciati di 15 cm i cavi dei trapezi per montarci dei sali-scendi (preferibilmente Clam Cleat che lavorano bene con una scotta da 6mm).

Per un fattore estetico oltre che pratico è consigliato aggiungere i 40 cm di antisdrucchiolo in neoprene che dalla fabbrica mancano sulle traverse.

La drizza del fiocco originale (unica regolazione della barca) va cambiata con un buon spectradynema da 6, in modo che non si allenti durante la regata e si sballino i riferimenti.

La scotta del fiocco originale (da 8mm) è meglio sostituirla con una più sottile (6mm), mentre quella della randa è sostituibile per stazza solo con una da 9mm (difficile da trovare).

Gli strozzatori harken del carrello del fiocco mancano della guida superiore, che va aggiunta (altrimenti la scotta scappa di lato). Qualcuno monta una terza torretta sulla traversa di prua per comandare simultaneamente i due carrelli-fiocco, ma l'esperimento a mio parere non ha dato i vantaggi sperati ed anzi, per lo stiramento delle cime, ci si trova spesso con i carrelli sfasati: meglio lasciare i due carrelli indipendenti.

Se si seguono le correnti che attualmente consigliano, ragionevolmente, di arretrare l'albero il più possibile, diventa necessario fare di tutto per ridurre l'ingombro dei bozzelli della randa, in quanto viene drasticamente ridotto lo spazio tra traversa di poppa e boma: oltre ad utilizzare grilli corti si può anche sostituire il bozzello alto del paranco della scotta-randa con uno più piccolo guadagnando così più di 2 cm. Si completa il tutto con: uno stroppetto in spectra che tenga fissa la bitta del cunningham (spesso le viti, per quanto strette, scorrono nell'inferitura), un segnamento tra gli stralotti di prua, una bussola (semisferica o elettronica sul trampolino o sferica davanti all'albero con apposito supporto made in vetroresina by Marco Bianchi), una bustina legata al trampolino contenente: cacciavite piatto lungo (per la durezza delle camme dei timoni), una camma di rispetto, un coltello multiuso, una pinza, una chiave da 13, un paio di grilli e un paio di stropi. La barca è così pronta ad andare in acqua per un giro turistico o una prova del campionato del Mondo.

Altre modifiche particolari emerse negli anni sono state una cima di raddrizzamento ad "M" e una cima di ritenuta per il prodire in condizioni di vento e mare grosso (utile in condizioni dure, ma inutilizzabile se il prodire tiene il carrello della randa).

### 3) MESSA A PUNTO GENERALE

Tutto gira attorno alla ghinda (i.e. drizza fiocco), unica vera regolazione della barca. Vi sono diverse scuole di pensiero ma sembra dominante il tentativo di arretrare l'albero il più possibile (si gioca tra il

terzo e il secondo buco di sartie) e dare meno tensione possibile al sartiamme: il tutto senza precludersi la possibilità di cazzare, anche a ferro qualora fosse necessario, randa e fiocco.

La tensione della ghinda deve seguire comunque un andamento parabolico: mollissima con pochissimo vento, si aumenta tensione fino ad un punto X (intorno ai 16-20 nodi) e si torna a mollare sopra tale punto, tornando ad essere mollissimi con vento fortissimo.

Altra variabile importante è data dalle condizioni del mare: onda formata richiede potenza per superarla quindi, oltre a cunningham lento, è necessario aumentare la tensione della ghinda, sempre mantenendo l'andamento in funzione del vento di cui sopra.

Vento forte e mare piatto sono invece condizioni in cui mollare tutta la ghinda (unico limite è il dente dell'albero che tocca la mastra in rotazione). In questi casi si deve spesso lottare anche con la controrotazione dell'albero: con vento veramente forte la controrotazione permette di scaricare più di metà randa con conseguenze positive: la barca è più facile da tenere anche se orza meno ed è più nervosa; punto cruciale è comunque il rischio concreto di rompere l'albero, che non lavora come dovrebbe (gli alberi australiani si storcono più facilmente).

In alternativa alla scuola orientale (Tahiti, Australia) sopra descritta, che ha un suo degno rappresentante europeo in Stefan Griesmeyer, alcuni (tra cui l'attuale campione del mondo Blaine Dodds) tendono molto di più la ghinda e lavorano 1 o 2 buchi di lande più in alto (albero più a prua): di bolina si orza sicuramente di più, la barca è più nervosa e bisogna lavorare molto di più di carrello randa, aprendolo anche di più; di poppa si cammina più orzati.

Inutile ripetere che è questione di abitudine, gusti e preferenze, nella ricerca della massima sensibilità

Anche il peso dell'equipaggio è determinante: più si pesa e più andrà lasciato il cunningham per dare potenza, mentre la ghinda va cazzata in modo direttamente proporzionale al peso dell'equipaggio, sempre secondo l'andamento descritto (+peso, + tensione). Il cunningham va comunque cazzato in proporzione al vento (+ vento + tensione) per smagrire la vela, aumentare la flessione dell'albero ed aprire la balumina in penna, con l'accortezza di non averlo troppo cazzato con vento medio né troppo lasco con vento leggerissimo, condizioni che richiedono vele magre e piatte.

Con vento leggero e medio, se ci si allena un minimo, si può lasciare completamente il cunningham di poppa ricordandosi di ricazzarlo di bolina.

Le stecche di randa e fiocco sono la terza regolazione dopo ghinda e caricabasso.

Ultimamente sembra superata la tendenza a puntare appena le stecche per rimuovere le grinze del tessuto ed ottenere un profilo omogeneo; si usano invece stecche molto cazzate (tanto da sembrare costole nella pancia della vela): a ferro la prima e la seconda dall'alto e sempre meno scendendo verso il boma; va fatta attenzione a non cazzare troppo le stecche basse che, essendo lunghe, avrebbero una freccia eccessiva.

Quanto le stecche vadano cazzate dipende dall'onda (60%), dal vento (20%) e dal peso dell'equipaggio (20%): la tensione è direttamente proporzionale allo stato del mare e al peso dell'equipaggio mentre segue lo stesso andamento parabolico descritto per la ghinda rispetto all'intensità del vento (lasche con vento leggerissimo e fortissimo, cazzate con vento medio). più negli anni passati che adesso, si è usato rastremare le stecche allo scopo di spostare il grasso della vela in avanti e far lavorare meglio la randa.

L'operazione è delicata e richiede precisione, non dà sempre i risultati sperati, e si può comunque limitare alle prime tre stecche dall'alto. Importantissimo è lavorare bene con i carrelli.

Il carrello fiocco va sempre aperto quel tanto da impedire al fiocco di scaricare aria sulla randa: va guardato il lato sottovento di prua della randa. Il carrello randa, generalmente fermo al centro con vento leggero di bolina, diventa appannaggio di continui movimenti (ogni raffica) del prodiere con vento forte. Il tutto secondo un principio basilare: di bolina è sempre meglio avere le vele troppo lasche piuttosto che troppo cazzate.

I timoni possono essere regolati sia nell'inclinazione che nella convergenza.

L'inclinazione delle pale dei timoni, che può essere variata agendo contemporaneamente su entrambe le viti di regolazione poste sia sulla fusione superiore che su quella inferiore della scassa del timone, deve essere uguale per entrambe le pale e regolata in funzione della sensibilità che si vuole ottenere (generalmente, per un timone il più neutro possibile, si spinge la pala a fondo corsa verso prua, fino a

farla sfiorare il tappo di scarico).

Per quanto riguarda la convergenza, che può essere variata agendo sulla lunghezza della barra di accoppiamento (telescopica), a pale abbassate la distanza fra i bordi di uscita deve essere di circa 5 mm maggiore di quella fra i bordi di entrata, entrambi misurati sullo stesso piano orizzontale. Con vento leggero tale differenza può diminuire fino ad avere timoni paralleli e con vento forte può aumentare fino a 8 mm. Oltre al citato kit di boccole, per eliminare i laschi si devono mettere degli spessori in teflon sulle guance o, meglio, adattare (a caldo) le fusioni delle pale all'esatto spessore (al decimo di millimetro) delle pale; spessore notoriamente diverso da pala a pala e da fusione a fusione.

## 4) LA REGATA

Si potrebbe scriverne un altro manuale. Un aspetto da non tralasciare è comunque la gestione, da parte della classe, della monotipia. Oltre ad un severo regolamento di stazza, ai Campionati Europei è obbligatorio regatare con vele fornite dall'organizzazione. Ai Campionati del Mondo l'organizzazione fornisce obbligatoriamente vele e barche, che vengono anche assegnate a rotazione, di prova in prova, agli equipaggi (c.d. 'round robin'). Il tutto assicura che le competizioni avvengano veramente ad armi pari e che la differenza venga fatta unicamente dagli equipaggi.

Gli stessi Campionati continentali e mondiali sono Open, il che significa che chiunque può partecipare alle fasi di qualificazione (sul posto generalmente due giorni prima del campionato vero e proprio) ed unirsi così agli equipaggi prequalificati su base nazionale.

Le manovre in regata vanno perfezionate con l'allenamento.

Per chi viene da altre classi occhio alla partenza perché l'hobie 16 non sta fermo ed è difficile oltre che lento far poggiare la barca e ripartire dopo una sosta: un hobie prua al vento è un aquila con le ali legate. Questo è il motivo per cui in partenza sono frequenti scontri e grovigli di barche.

Altra manovra a cui fare attenzione è la poggiate in boa di bolina con vento forte e onda per la citata tendenza all'ingavonamento: bisogna allenarsi a rientrare dal trapezio mantenendo una poggiate costante, senza movimenti bruschi di timone, lasciando gradualmente randa e fiocco; tutto non può essere fatto all'ultimo momento (si rischia di andare oltre la boa ed allungare la strada) e nemmeno troppo presto per non farsi passare da chi rischia di più.

## Appendice:

### DANNI O AVARIE FREQUENTI E COME RISOLVERLI

la barca fa acqua: smontare i tappi si poppa (anche le viti), siliconare il tutto e richiudere. Se persiste il problema fare lo stesso con le femminelle. Le barche vecchie possono fare acqua anche dai piloni.

Buco o falla: il sandwich degli scafi non è difficile da riparare con mat, termanto e resine epossidiche. La fabbrica fornisce anche il gelcoat originale per evitare gli aloni della diversa pigmentazione.

Albero storto: spesso è raddrizzabile con un attento lavoro di contrappesi e cavalletti. Nel tentativo di raddrizzarlo c'è il rischio di spezzarlo in due.

Crepa di una fusione: è preferibile sostituire traverse, fusioni e altri pezzi metallici crepati piuttosto che saldarli in quanto internamente la crepa potrebbe continuare ad aprirsi.

Le vele danneggiate vanno riparate seguendo il disegno originale: non si potrebbe modificare le vele con la scusa di ripararle.

Con ripetuti rientri in sabbia le barche si consumano nella parte degli scafi a contatto con la sabbia: periodicamente va controllato il livello di consumo e in caso ripristinato il fondo con lana di vetro (fascette pretagliate da 4cm), resina epossidica e microsferi.

Ingiallimento degli scafi: si può lucidare il gelcoat come su qualunque barca. L'operazione va fatta comunque con attenzione: un lavoro frettoloso (soprattutto se con carta abrasiva) comporta l'apertura dei pori della superficie in seguito alla quale lo scafo si ingiallirà nuovamente in tempi record.

**ATTENZIONE:** un'attenta manutenzione può portare ad una sopravvivenza della barca ventennale con conseguente fallimento di rivenditori e fabbrica.

Un giudizio finale dopo la 'prova in acqua' potrebbe essere questo: la barca è stata concepita per un uso 'duro' in condizioni di vento forte e onda lunga: in questo ambiente offre prestazioni difficilmente



eguagliabili in termini di acrobaticità , tenuta al mare e robustezza. Virata a parte è facile da portare, semplice nelle regolazioni, stabile e di facilissima gestione in mare e a terra. Soffre il vento leggero soprattutto con chop corto ed equipaggio pesante. Bisogna prendere confidenza con la tendenza ad infilare le prue in acqua con vento forte. In regata molto importanti sono sensibilità e passo.

Note positive: stretta monotipia, costi contenuti di acquisto e soprattutto di gestione, robustezza, durata negli anni, gestibilità , classe sviluppata e in continua crescita in Italia e all'estero, prestazioni con vento medio e forte, adatta a tutte le esigenze.

Note negative: virata lenta e difficoltosa, tendenza all' ingavonamento di poppa con vento forte, necessità di un'equipaggio leggero in regata, forte beccheggio e scarse prestazioni con vento leggero e onda.

Ringrazio per la collaborazione nella stesura di questo articolo i fortissimi hobiecatters Marco Bianchi, Domenico De Toro e Matteo Vianello oltre a Carlo e Margareta Lepscky