



PARLIAMO DI

Classe a balestrone "M"

Ogni piano d'acqua (campo di gara) ha le sue caratteristiche in funzione dell'ambiente circostante, della forza e direzione del vento, è quindi indispensabile osservare il vento.

Le variazioni della velocità del vento si accompagnano a variazione della sua direzione. Nell'emisfero Nord, il cambiamento di direzione quando aumenta di intensità, durante uno spazio di tempo di parecchi minuti, avviene nel senso delle lancette d'orologio, per ritornare nella sua originaria direzione quando diminuisce. Questo il motivo per il quale è bene navigare sempre con mura a tribordo nelle raffiche (Fig.F)

intervalli d'impiego sulla scala di Beaufort e aggiungendo molta manipolazione nel pilotare. In questo caso il gioco A deve essere in condizioni di sopportare le raffiche a forza 4, ma in questo caso può essere superato da

facile rendersi conto che la serie di fasi sopraelencate sono comprese in un lasso di tempo che varia da 2 secondi a in funzione dell'età e dell'attitudine del pilota, che lo s

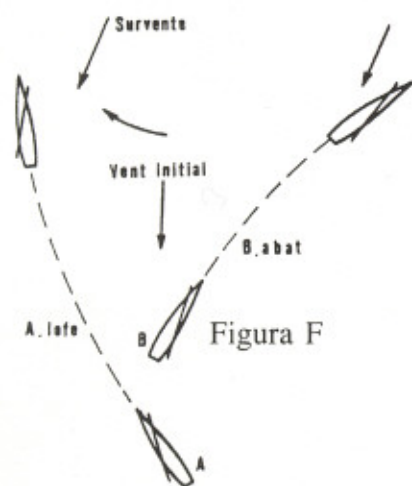


Figura F

Quando il vento non è regolare le punte massime d'intensità possono raggiungere velocità comprese tra 1,5 e 2 volte quelle della velocità media. Fortunatamente queste punte massime sono eccezionali sui campi d'acqua praticati dalle nostre Classi M.

E' indispensabile conoscere le velocità del vento, la frequenza e le punte massime delle raffiche ed in questo caso l'anemometro e di apprezzabile aiuto quando si sono stabiliti i limiti d'impiego delle varie attrezzature.

LA SCELTA DELLE ATTREZZATURE

L'insieme di attrezzature che un modellista può disporre dipende essenzialmente dai fini che si prefigge; il piacere di veleggiare, vela competitiva, partecipazione a regate, desiderio di migliorare o essere al massimo livello, in funzione di ciò ognuno fisserà la propria scelta.

Per il principiante in Classe M a balestrone si può semplicemente consigliare un gioco B che consente d'ottenere ogni equilibrio della barca e fare esperienza per venti fino a 14 nodi forza 4 e nelle raffiche 21 nodi forza 5. Condizioni ideali per la modellistica a vela. Stranamente certi skippers non utilizzano il gioco B; il loro gioco A passa al C (direttamente). Questo si concepisce guardando (gli

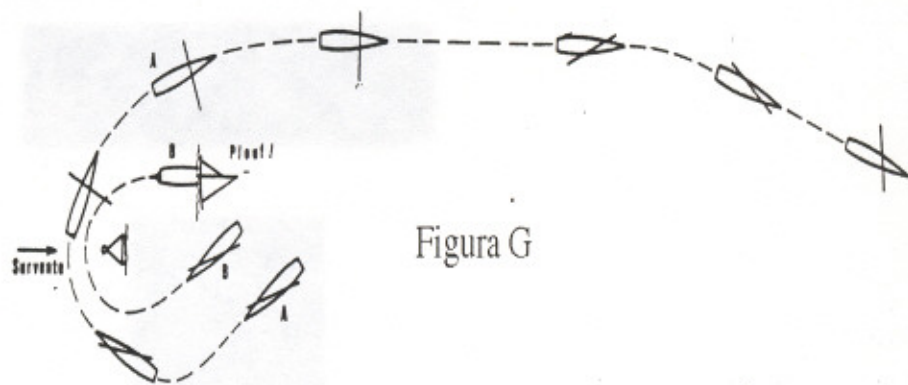


Figura G

un A1 leggero per vento leggero.

I giochi C sono pure oggetto di varie scelte. - Il solo C...ed allora che possa resistere quando rinforza il vento. - Se il C è un gioco C2. Bisogna però riconoscere che tra i due le manovre e l'andatura nella barca non avvengono nelle migliori condizioni. Aggiungere un gioco C1, anche se poco usato sarà ben accetto in regata. - Quanto a C2, che sembra quasi ridicolo sul maestoso Classe M permette di affrontare la tempesta! Per quelli che amano le follie! E' allora quella la migliore occasione per mettere la barca in acqua e gli attracchi più pericolosi. Sull'acqua la barca plana sulla cresta delle onde, è un'ebbrezza incomparabile nel quando il vento vi frusta il viso! La moltiplicazione delle attrezzature e senza dubbio rassicurante per la gamma delle possibilità offerte. Al momento di scegliere la decisione non è facilitata. Infatti la suddivisione dell'albero di 2,10 metri ogni venti cm porta a 9 giochi di vele se si raddoppia quello A.

E' necessaria molta attenzione e concentrazione; un occhio alla barca ed uno sull'ambiente circostante, un pollice sul comando delle vele e uno sul comando della barra del timone daranno rapidità dei riflessi e precisione di manovra.

Comandare significa prevedere l'azione può essere suddivisa in queste fasi:

- 1° - Raffica
- 2° - Costatazione a vista
- 3° - Analisi
- 4° - Decisione
- 5° - Ordine ai pollici
- 6° - Trasmissione
- 7° - Ricezione azione dei servomotori e reazione della barca.

Più precoce è la constatazione dell'evento, e più la manovra sarà giusta ed efficace. E'

voglia o no. La barca può nel frattempo percorrere quei qualche metri sufficiente all'ingavonamento. Al momento della raffica l'accelerazione del vento è tale che si tratta di controbilanciarla con rapidità.

VIRATA DI BOA SOTTO RAFFICA

Virare una boa controvento con una raffica può fornire un esempio significativo di pilotaggio. (Fig. G)

Conviene prendere la virata preferibilmente con mura a tribordo e non prenderla per forza su percorso con mura a babordo; una virata stretta raso boa frena la barca ed alla ripresa avviene un'aumento brutale della pressione sulle vele al traverso nella strambata. Guai allora al plouf...! barca B (nella figura).

Si tratta infatti di non frenare la barca, ma di conservare la sua velocità alleviando la pressione improvvisa ed esagerata del vento, mediante una adeguata disposizione delle vele e provocando una accelerazione progressiva. La rotta della barca A più ampia, meno rischiosa, e favorevole alla conservazione della sua stabilità. La prudenza è madre di sicurezza; e con la prudenza che si evita ogni pericolo.

D'altra parte chi non rischia nulla non ottiene niente. Un successo non è ottenibile senza qualche rischio.

Dei due mali bisogna saper scegliere il minore. Espressione attribuita a Socrate che giustificava così il fatto d'aver scelto una moglie di piccola statura.....è evidente che per noi si tratta di una questione di vele...

a cura Renée Villeret
(Campione di Francia classe "M"
1992)