



Introduzione al Vintage

"Vintage" è una parola molto usata negli ultimi anni per identificare qualche cosa che appartiene al passato.

Inizialmente era una parola nata nel campo vinicolo dove si valutavano l'invecchiamento e stagionatura del vino, dalla parola vino è nato il "Vintage".

Oggi lo si usa per i vestiti, le auto, i mobili tipo Art Deco, etc. ma nel nostro caso si riferisce ai vecchi progetti di barche a vela sia quelle vere che per i modelli.

Cio' che è stato progettato negli anni 1930- 1940 è : il "Vintage", riferito alle barche, era il tempo dei J Class seguiti dai 12MSI più economici.

La barca a vela è più complessa da gestire di un aeroplano perché deve trarre il miglior vantaggio possibile, vedi velocità, tra due forze incontrollabili come il vento e l'acqua che hanno una differenza di densità di circa 830 volte. I nostri modelli navigano sempre in acque 'agitate'

Le più belle barche a vela sono nate sotto la matita e l'estro geniale di architetti famosi come Herreshoff, Nicholson, W. Fife, Sparkmans & Stephen, C.Archer e altri e mi scuso per non poterli citare tutti. Oggi i computers fanno quasi tutto, ma il fascino è scolorito !

Siamo quasi sempre intorno agli anni 30.

Strano a dirsi, ma il modello di barca a vela più "vintage" di tutti, vecchio di 122 anni e ancora esistente sui laghetti, è il 10R nato nel 1898 e tutt'ora in competizione. Un progetto sostenuto da un Regolamento di Stazza Metrico di tutta semplicità dove la superficie velica è indirettamente proporzionale alla lunghezza fuori tutto.

La teoria vuole che una barca stretta e lunga sia più veloce e stabile di una corta e larga.

Nei modelli, un baglio largo favorisce l'andare all'orza mentre sulle barche vere favorisce la stabilità laterale che scompare sui modelli.

C'è sempre un compromesso, perché fare stretto vuol dire fare profondo e cio' non va sempre bene in termini di prestazioni perché aumenta la superficie bagnata e si crea un'onda centrale profonda che assorbe molta energia dalla forza prodotta dalle vele.

Per uno scafo con minore superficie bagnata, che è un parametro importante anche a velocità relativamente basse sotto un coefficiente di 1.2 , si usa fare appello al semicerchio per ovvie ragioni.

A parità di superficie velica e lunghezza, la barca più veloce è quella leggera. Certi Regolamenti limitano la corsa verso il "leggero".

Negli anni 2000 per l'America Cup, si sono viste delle barche "quadrate" forse avevano una buona direzionalità, ma non pare che quel tipo di forma sia stato usato per lungo tempo.

Ritornando al "Vintage" abbiamo un'ampia veduta sulle barche della Coppa America e non solo degli anni 30 come già detto, cosa hanno di speciale ? Sono esteticamente molto belle e questo basterebbe per attrarre l'attenzione anche del pubblico osservatore.

Il fascino c'è o non c'è !

Sul piano propriamente nautico sono barche molto stabili a causa del rapporto Peso totale-Ballast. Hanno un pescaggio limitato a qualche decina di cm, non soffrono per le alghe dei nostri laghetti. Raro che si manifesti un ingavonamento a causa degli slanci di prua e poppa.

Sui modelli sarebbe utile avvicinarsi intorno ad un rapporto Peso Totale –Ballast vicino al 68-70%.

La velatura è più bassa di quella usata sugli yachts moderni e quindi anche il Centro Velico è più basso e cio' favorisce la stabilità laterale.



Si puo' notare che un armo come quello tipico di un Classe M, ha un rendimento molto elevato per il suo allungo, ma deve usare un deriva profonda con un grosso bulbo. La stabilità é legata alla profondità della deriva come fu il caso lodevole sul 10R nell'inizio del secolo scorso.

Le tecnologie e materiali del tempo non potevano costruire derive strette e profonde con un bulbo pari al 70% e forse più del peso totale.

La barche "Vintage" sono caratterizzate da chiglie lunghe ereditate da tempi lontani al quale e spesso attaccato il timone.

Col passare del tempo il timone si é spostato verso poppa per una migliore manovrabilità ed é stato "appeso" a una mini deriva chiamata Skeg.

Fra le varianti di certi "Vintage" ci sono anche i timoni "bilanciati" come quelli in uso sui modelli "moderni".

Con "Vintage" il legno riprende il suo meritato posto nel modellismo navale.

Mentre il Mogano é sempre presente nelle barche vere, per i modelli presenta una testura un po' "grossolana" e il "fattore scala" suggerirebbe altre testure che si trovano su legni pregiati come il Pero, il Noce, il Cigliegio, etc. .. anche l'occhio vuole la sua parte. Per coloro che preferiscono usare i colori delle barche originali, l'uso del Samba é u'ottima scelta.

Per chi ama il fascino della vela resta il Legno !

Claudio D