



Carbonio e altri materiali performanti per i piccoli yacht radiocomandati, che si affrontano in tecnicissime competizioni... Storia di un hobby nato ai primi del secolo e vivo più che mai



Gli appassionati delle regate dei modelli a vela sono in continuo aumento. Le barche gareggiano divise in categorie, qui un modello appartenente alla classe 1 metro



Specialmente per quello che riguarda le appendici, anche nei modellini si fa largo uso dei materiali tecnologicamente avanzati come il carbonio



Modellismo velico

Bolidi da regata (in miniatura)

di Mauro Melandri

Gia ai primi del Novecento ci si rilassava costruendo modelli a vela, vascelli in miniatura con cui sfidare gli amici. Erano regate basate solo sulla velocità della propria creazione, visto che telecomandi e verricelli elettrici erano ancora lontani dall'essere inventati. Spesso vinceva l'unica barca rimasta a galla dopo che le altre si erano allontanate così tanto da essere date per disperse. La Model Yacht Association nacque in Inghilterra nel 1911. L'intento era quello di riunire gli appassionati, dando regole da rispettare per la creazione dei modelli e organizzando numerose manifestazioni. Fu così che il mondo del modellismo velico co-

minciò ad affascinare molti giovani yacht designer che utilizzarono la vela in miniatura per testare alcune soluzioni, se non proprio estreme, quanto meno originali. L'esplosione del fenomeno arrivò nei primi anni Settanta quando radio e servocomandi fecero la loro comparsa a prezzi accessibili. Vennero riconosciute due classi, ancora oggi esistenti: la Marblehead e la Ten Rater e, nel 1975 a Gosport, si organizzarono i primi campionati mondiali cui parteciparono rappresentanti di nove nazioni. Il riconoscimento ufficiale avvenne nel 1982, quando a Dunkerque, durante il meeting generale dell'Iyru (oggi Isaf), si decise di dedicare un'intera appendice (la E) del Regolamento di regata internazionale a questo tipo di competizioni.

LA MODELVELA

Anche i velisti-modellisti italiani non rimasero insensibili a questo nuovo sport tanto da fondare, nel 1979, la Modelvela, oggi riconosciuto dalla Fiv quale unico ente per l'organizzazione e la ge- ➤

PUNTA ALA-CAPO CORSO, BONAVENTURA TENTA IL GUINNESS

Nella cornice della regata Audi Mediterranean IMS Championship di Punta Ala, Sergio Bonaventura, torinese, già detentore del Guinness dei primati 2000 per la più lunga tratta percorsa da un modello di barca a vela radiocomandata, tenterà il 7 giugno di superare il primato e di realizzare con la sua "Great Adventure" la prima traver-



stione della vela radiocomandata. Oggi l'associazione annovera tra gli associati una trentina di circoli velici sparsi in tutta la penisola. L'attività della Modelvela può essere paragonata a quella dell'Uvai (l'Unione vela altura che gestisce la flotta Ims Italiana), di cui sembra una sorella minore, visto che può contare su una trentina di stazzatori ufficiali e che ogni regata viene seguita da almeno tre giudici.

"Oggi possiamo contare su circa 300 tesserati - ha spiegato il presidente Federico Ciardi - ma gli ultimi dati in nostro possesso par-

sata transmediterranea da Punta Ala a Capo Corso. Il suo modello, lungo due metri, dopo aver conquistato il Guinness 1999 per aver percorso 36 miglia in 19 ore, è tornato a conquistare il primato l'anno successivo, percorrendo 48,4 miglia in 22 ore e 27 minuti, fissando così un primato tuttora imbattuto. Questa volta Bonaventura radiocomanderà "Great Adventure" tentando di realizzare tre diversi primati: oltre a compiere la prima traversata transmediterranea cercherà di percorrere cento miglia nel minor tempo possibile e la maggiore distanza in mare nelle 24 ore.

lano di almeno tremila appassionati di questo sport sul solo territorio italiano. Si regata quasi tutti i fine settimana e l'anno scorso si sono svolti i campionati del mondo a Marina di Ravenna".

LO SPIRITO E LA COSTRUZIONE

"Il fatto che si tratti di barche radiocomandate - ha continuato Ciardi - non deve trarre in inganno. Ogni regata è una vera e propria battaglia dove bisogna saper partire bene, conoscere il regolamento alla perfezione e avere una visione d'insieme del campo. Le scelte tattiche sono sempre decisive".



Questo sport non è molto costoso, ma modellini come questi, possono richiedere molto tempo per essere realizzati dal loro armatore



Le regate dei modellini si disputano rispettando le stesse regole di quelle delle altre barche

Si tratta quindi di una vera e propria sfida tra gli uomini e le loro creazioni, visto che le classi internazionali non hanno le caratteristiche della monotipia, ma sono a restrizione: ci sono parametri da rispettare e limitazioni per ciò che riguarda misure, pesi e vele. Tutto il resto può essere creato e modificato a piacimento dell'armatore. Si tratta di imbarcazioni naviganti, controllate a mezzo radiocomandato, con caratteristiche e prestazioni che le avvicinano alle barche vere. Quindi scafi impermeabili all'acqua, inaffondabili, ben governabili, adatti a fare fronte sia alle bonacce sia a vento e onde (sempre, naturalmente, proporzionali alle loro dimensioni, ma con limiti a volte impensabili). Si riesce così a riprodurre su scala ridotta quelle situazioni e sensazioni che si hanno sulle grandi imbarcazioni in ogni condizione di tempo. Le dimensioni vanno da una lunghezza fuori tutto di un metro fino a due metri ed oltre, con superfici veliche da 400-500 centimetri quadrati fino al metro quadrato e più.

I modelli naviganti a vela possono essere realizzati con tutte le tecniche impiegate per la costruzione degli yacht. Non pochi hanno trasformato il loro hobby in un vero e proprio lavoro.

I MATERIALI

Poiché le dimensioni sono molto ridotte, il costo dei materiali è abbastanza modesto ma la creazione di uno scafo vincente può ri-

chiedere moltissimo tempo, e se si acquistano pezzi parzialmente lavorati o totalmente finiti i costi crescono sensibilmente. Possono essere utilizzati anche materiali dell'ultima generazione, come il carbonio, impiegato sempre più spesso nella creazione di timoni e lame di deriva.

Bisogna però distinguere le varie parti: lo scafo, l'albero, le vele. Lo scafo può essere in legno, accuratamente impermeabilizzato con vernici o resine, oppure in fibra di vetro, carbonio o kevlar e resine, modellato su stampi che ne permettano la costruzione in piccole serie. Il bulbo è sempre in piombo, che garantisce un'assoluta stabilità. L'albero può essere in legno, in alluminio o in carbonio, con la canaletta per inferire la randa oppure senza, con randa incappucciata o tenuta da anellini. Per il boma (sia della randa che del fiocco) di solito vengono utilizzati l'alluminio o il carbonio. Le sartie e gli stralli sono in genere in filo d'acciaio e vengono regolati tramite un arridatoio.

Gli alberi possono avere crocette per il loro irrigidimento laterale anche se, da qualche anno e per certe classi, è in uso un tipo di albero detto "balestrone". E' ruotante e si appoggia direttamente sulla chiglia. Ha due boma solidali con esso: uno per la randa ed uno per il fiocco. Questo tipo di armo garantisce il totale sfruttamento della superficie velica quando si naviga alle portanti. Infatti, con l'armo tradizionale (randa e fiocco separati) non è sempre faci- ➤

Ogni regata è una vera e propria battaglia dove bisogna saper partire bene



Nella foto, un regatante inglese. Le regate per modelli annoverano appassionati in tutto il mondo. Per questo le competizioni internazionali sono tanto seguite



le, in poppa, aprire le vele a farfalla; con il "balestrone" questo problema viene risolto poiché lasciando le vele il boma del fiocco lavora come un tangone, esponendo tutta la tela alle ire di Eolo. Molta attenzione viene dedicata alle vele che, anche in questo caso, sono il vero motore della barca; si possono realizzare in nylon da spi, in mylar, in dacron e persino in poliestere da disegno (come i famosi lucidi che la professoressa mostrava ai tempi del liceo). Non esiste modello vincente che non abbia un radiocomando. "L'equipaggio", formato da una sola persona che controlla la barca da terra, invia con una radiotrasmittente i segnali alla ricevente a bordo che li rende operativi agendo sul timone a mezzo di un servocomando, e sul verricello che aziona le scotte delle vele lasciandole o cazzandole. La preparazione di uno di questi piccoli mostri tecnologici potrebbe tranquillamente fare invidia a quella dei migliori scafi da regata, quelli che portano in giro timonieri, tattici e sail-trimmer in carne ed ossa.

LA REGATA

Le regate, che hanno una durata massima di 30 minuti, vengono quasi sempre disputate in acque interne o comunque protette, per evitare di dover fare i conti con il moto ondoso, aspetto da non sottovalutare quando il bordo libero non è di un metro e 20 ma di soli sei centimetri. Il resto è del tutto identico a una regata d'altura: c'è la linea di partenza disposta tra due boe, la boa di bolina e quella di poppa. Ci sono gli incroci all'ultimo sangue, le chiamate di acqua, le proteste, i litigi, i richiami generali e quelli individuali.

LE CLASSI

Le classi riconosciute a livello internazionale sono quattro: la 1 Metro, la Marblehead, la A e la Ten Rate.

Fino a qualche anno fa la Marblehead era quella più diffusa. Oggi invece è la classe 1 metro a incontrare le simpatie degli "armatori", attirati dai costi abbordabili e dalla facile gestione di questi piccoli, ma veloci, scafi.

Come nella migliore campagna di Coppa America, sono coloro che investono maggior tempo e soldi a poter contare sulle maggiori chance di vittoria perché anche qui vale il motto: "Barca veloce fa il tattico buono". La Modelvela, per venire incontro alle esigenze di tutti gli "armatori", ha riconosciuto altre due classi minori: la Minitaly e



Regata disputata sulle rive di un canale. Queste manifestazioni hanno la durata di 30 minuti e la competizione è fortissima

la 2 Metri. Unica cosa che hanno in comune tutte le classi è il numero dei membri dell'equipaggio: uno, dotato però di telecomando.

LA CLASSE 1 METRO

Come già accennato, questa classe è la più diffusa. È una monotipo per il piano velico e la misura dello scafo, fissata ovviamente ad un metro. Agli armatori è lasciata la libertà di progettare e costruire le linee d'acqua e le appendici del modello, rispettando certe limitazioni quali il peso di quattro chilogrammi e il pescaggio che deve essere compreso tra i 37 e i 42 centimetri.

LA CLASSE MARBLEHEAD

Fino a qualche anno fa questa era la più diffusa sui campi di regata di ogni angolo del pianeta. Nata nel 1932 da un'idea dello statunitense Roy L. Clough, che ne scrisse le regole di stazza, rimane pur sempre una barca molto richiesta ed estremamente divertente. Anche questa è una classe a restrizione, con pinna e bulbo di zavorra fissi. La lunghezza è fissata a 1 metro e 27 centimetri, mentre il peso può variare dai quattro ai sei chilogrammi e mezzo.

LA CLASSE A

Nata in Inghilterra nel 1992, è a formula, fortemente ispirata al regolamento della classe dei 6 metri Stazza Internazionale e ridotta a un sesto del rating.

Il peso varia tra i 10 e i 20 chilogrammi e la lunghezza tra un metro e 25 e un metro e 40. Molto importante la superficie velica che solitamente è superiore al metro e mezzo quadrato.

LA CLASSE TEN RATER

È la più antica: ha festeggiato il centesimo compleanno lo scorso anno a Goteborg, dove si è svolto un bellissimo campionato del mondo.

La formula è semplice e prevede che moltiplicando la lunghezza al galleggiamento per la superficie velica il risultato sia dieci. Vista la veneranda età, l'Isaf ne ha di recente rivisto alcuni punti del regolamento.

La lunghezza varia tra il metro e 40 e il metro e 80, la superficie velica tra i 95 e i 115 centimetri quadrati e il peso tra i sei e i 12 chilogrammi.

Si tratta quindi di una vera e propria sfida tra gli uomini e le loro creazioni