



# Derive

## Una per ogni gusto

**Singole o in doppio. Su uno o più scafi. Viaggio nel mondo di questi piccoli scafi, capaci di soddisfare tutte le esigenze di divertimento**

di **Lorenzo Rondelli**

**S**e avete tra gli otto ed i cinquant'anni e conoscete già i primi rudimenti della vela non avete scuse: c'è sicuramente una deriva o un catamarano sportivo che aspetta proprio voi. Leggere per credere.

### Meglio soli, che male accompagnati

I 200 mila esemplari prodotti dal 1971 dimostrano inequivocabilmente il successo mondiale del Laser. L'armo di questo singolo è molto semplice, la barca si può trasportare sul tetto dell'automobile, le regate si disputano in tutta Italia, in ogni circolo velico c'è almeno un Laser

con il quale potersi confrontare in acqua. Poiché è possibile armare sia la randa standard (7,06 mq) che la Radial (5,7 mq) o la 4.7 (4,7 mq), il timoniere ha sempre la possibilità di scegliere la superficie velica più adatta al suo peso e alle condizioni meteo. La randa standard abitualmente richiede timonieri alti e robusti (1,75-1,85 metri per un peso che oscilla tra i 75 e gli 85 kg). Il motore del Laser è il vang, che è facilmente regolabile anche stando alle cinghie, che la maggior parte dei timonieri comincia a usare dai sei nodi di vento.

Per chi vuole provare il brivido di un singolo con trapezio c'è il Contender, un progetto di Bob Miller, l'artefice delle alette della chiglia di Australia II, la barca che dopo 132 anni ha tolto agli Stati Uniti la Coppa America. Si tratta naturalmente di una barca dalla gestione più complessa di quella richiesta da un Laser e con vento fresco la randa di 11 metri quadri predilige timonieri come quelli descritti prima.

Dotandosi di un albero in carbonio (permesso dalle regole di stazza) anche un peso leggero può condurre

questa barca acrobatica in completa sicurezza.

### Ma le cose migliori si fanno in due

Chi ha la fortuna di fare parte di un equipaggio fisso si può orientare sulle derive doppie come il 420, un progetto francese nato nei primi anni sessanta per sostituire le pesanti derive in legno in voga in quel periodo. Grazie al ridotto peso dello scafo (80 kg), al trapezio per il prodiere, a un piano velico equilibrato, questo doppio risulta facilmente gestibile anche da un equipaggio completamente femminile. La conduzione deve tener conto della forma della carena: poiché le linee d'acqua tondeggianti non permettono di stringere il vento, in regata conviene sempre privilegiare la velocità sacrificando l'angolo di bolina.

Chi vuole navigare con doppi ancora più complessi avrà pane per i suoi denti con un 470, la regina delle derive tradizionali, o con un Fireball, suo degno rivale. I due doppi sono stati in lotta fino all'ultimo per entrare alle Olimpiadi: alla fine l'ha spuntata il 470, nonostante il Fireball avesse lo stesso piano velico e pesasse 40 chili in meno del rivale, con il quale regata praticamente in tempo reale. Sia il 470 che il Fireball sono due derive facili da armare e divertenti da condurre, mentre le massime prestazioni si raggiungono solo dopo aver dedicato diverso tempo alla messa a punto delle diverse regolazioni: in entrambi i casi l'equipaggio deve trovare il miglior compromesso possibile tra la tensione dello strallo e la lunghezza delle crocette, mentre il set-up dell'albero (sezione e profilo, inclinazione, flessione, posizione del piede) deve tener conto del taglio delle vele scelte. I due nemici fraterni che rendono il massimo con prodiere robusti e longilinei, in modo da avere la massima leva possibile al trapezio) vanno portati mediamente piatti in tutte le condizioni, avendo sempre chiaro un obiettivo comune: la planata.

### Gli skiff

Gli skiff meritano un discorso a parte: si tratta di derive con linee d'acqua progettate per la planata continua e richiedono un equipaggio funambolico. In regata con queste barche non scuffiare è una sfida continua. Un buon approccio al mondo degli skiff è rappresentato dal 29er, espressamente progettato da Julian Bethwaite per costruire i futuri equipaggi del suo progetto più impegnativo, il 49er. Il 29er ha tutte le caratteristiche degli skiff: l'assenza dello strozzatore della scotta randa, il pozzetto completamente sgombrato da manovre, le terrazze. Come nei catamarani il fiocco è autovirante e la scotta della



In apertura, coppie di derivisti in una regata Fireball. In alto, un velista impegnato in Laser (sopra) e un Contender (sotto) in spiaggia, posato su un carrello

randa viene gestita dal prodiere. Il 29er può essere gestito anche da velisti juniores, mentre equipaggi più pesanti possono navigare con la versione XX, un 29er con albero in carbonio e doppio trapezio.

Dopo essersi fatti le ossa sul 29er o sul 29XX si è pronti per salire sul fratello maggiore 49er, classe olimpica dal 2000. Il 49er è attualmente la regina degli skiff: l'equipaggio deve gestire uno scafo di 4,99 metri, leggerissimo (70 kg) e sovrainvelato (21,2 mq di bolina). Già con poco vento timoniere e prodiere sono al doppio trapezio sulle terrazze, in modo da avere una leva sufficiente per controllare i quasi 60 metri quadri di tela al lasco. Sul 49er (anche se il discorso vale per tutti gli skiff) è fondamentale saper manovrare correttamente: il vento teso può mettere in serio pericolo le coronarie degli equipaggi che non padroneggiano la tecnica di strambata con il genacker. ➔