

IL FINN: LA PIÙ LONGEVA CLASSE OLIMPICA DOPO L'INTRAMONTABILE STAR

Originariamente disegnato nel 1949 per le Olimpiadi di Helsinki, il Finn è Classe olimpica ininterrottamente da oltre 50 anni. Il Finn moderno è il prodotto di uno sviluppo ininterrotto di scafo, alberi, vele e attrezzatura

La Classe Finn ha sempre favorito le innovazioni, mantenendo come principio base delle regole di stazza il consentire tutto ciò che non è specificatamente proibito. Il Finn (*figura 1*) è stato così, negli anni, un laboratorio all'avanguardia tra le Classi

Olimpiche: è in questo singolo che sono stati per primi introdotti gli svuotatori, il vang a leva, gli alberi in carbonio e i profili alari degli stessi.



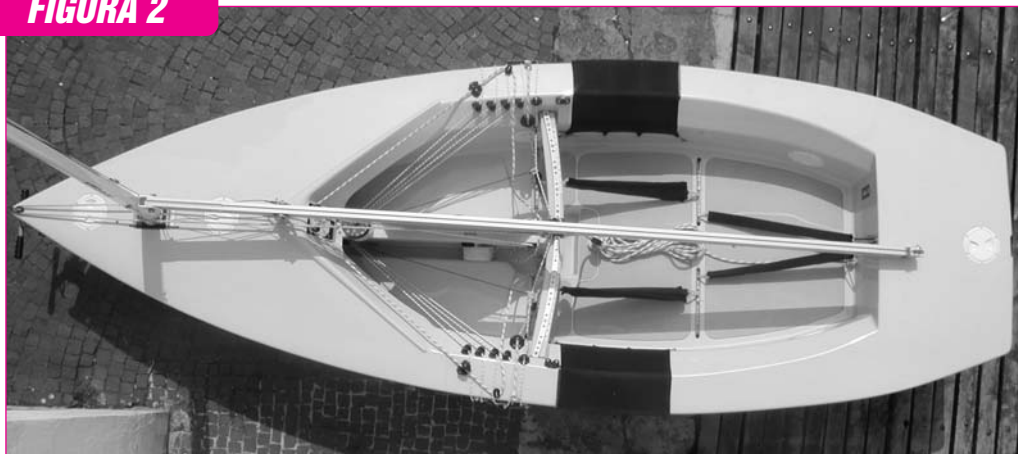
Il centro di gravità

La posizione del centro di gravità e la distribuzione dei pesi

FIGURA 1



FIGURA 2



rivestono una importanza prioritaria ai fini delle prestazioni, tanto che la stazza del Finn prevede una loro verifica. Questa avviene mediante uno swing-test, eseguito con un'elaborazione dei periodi di pendolo dello scafo attorno a due differenti fulcri. Come in tutte le Classi Olimpiche, ritengo inoltre che la barca debba essere armata semplificando al massimo ogni cosa, tenendo conto della funzionalità ed ergonomia di ciascuna manovra. La scelta dell'attrezzatura di

coperta deve naturalmente tenere conto di queste esigenze. Personalmente ho privilegiato l'utilizzo di componenti Harken delle serie Carbo (*figura 2*).



Manovre sdoppiate

Tutte le manovre sono sdoppiate e rinviate in pozzetto, così che a portata di mano, anche dalla posizione alle cinghie ed in poche decine di centimetri, si hanno la scotta della randa, il controllo del carrello, quello dell'out-haul, quello dell'in-haul, il cunningham, >

FIGURA 3



il vang, il circuito della deriva ed il comando delle cinghie.

Gli strozzatori da preferirsi, per le loro caratteristiche di resistenza e leggerezza sono della serie Carbo-Cam, tutti con guida, tranne naturalmente quello della scotta randa. Rispettivamente uso dei Carbo-Cam Micro per i tre comandi in serie della tela e quello del vang (cime da 5 mm), mentre Carbo-Cam standard per scotta randa (10 mm), cinghie, (10 mm) e circuito deriva (8 mm) **(figura 3)**.

A questo punto una breve riflessione va fatta sulla scelta del diametro delle cime, soprattutto di scotta, deriva e cinghie, il quale

determina automaticamente le dimensioni dei relativi sistemi di bloccaggio: I diametri generosi sono in funzione di una maggiore comodità di utilizzo, piuttosto che di reali esigenze di carico.



Rinvii a piede d'albero

Al piede dell'albero **(figura 4)** sono montati, su dei grilli con perno a coppiglia, quattro bozzelli Carbo da 29mm del tipo singolo fisso. I comandi di vang, out-haul (base randa), in-haul (mura), e cunningham, passati sotto il piano di coperta attraverso dei fori praticati nell'anello in teflon della mastra dell'albero, vengono così devianti verso poppa.

All'estremità di ciascun comando ho fissato un Carbo Ti-Lite per passare lo sdoppiamento della manovra. Alla parte prodiera della cassa di deriva sono fissate quattro coppie di bozzelli Carbo ancora da 29mm. In questo modo le

manovre singole dei quattro comandi di vela e boma vengono sdoppiate, demoltiplicate, e rinviate in pozzetto.



Il circuito della deriva

Il circuito della deriva è



FIGURA 4



comandato con una cima da 8mm (comfort dell'impugnatura). Alla testa della deriva è fissato un bozzello Carbo 29mm, da dove i due lati della cima raggiungono due identici bozzelli fissati sul bordo interno della coperta di prua (*figura 5*). Questi

provvedono allo sdoppiamento della manovra. Lo strozzatore adatto è di tipo Carbo-Cam (*figura 6*) standard. Importantissime in questo caso le guide che permettono un controllo della cima nelle ganasce da angoli differenti. Infine,

FIGURA 5

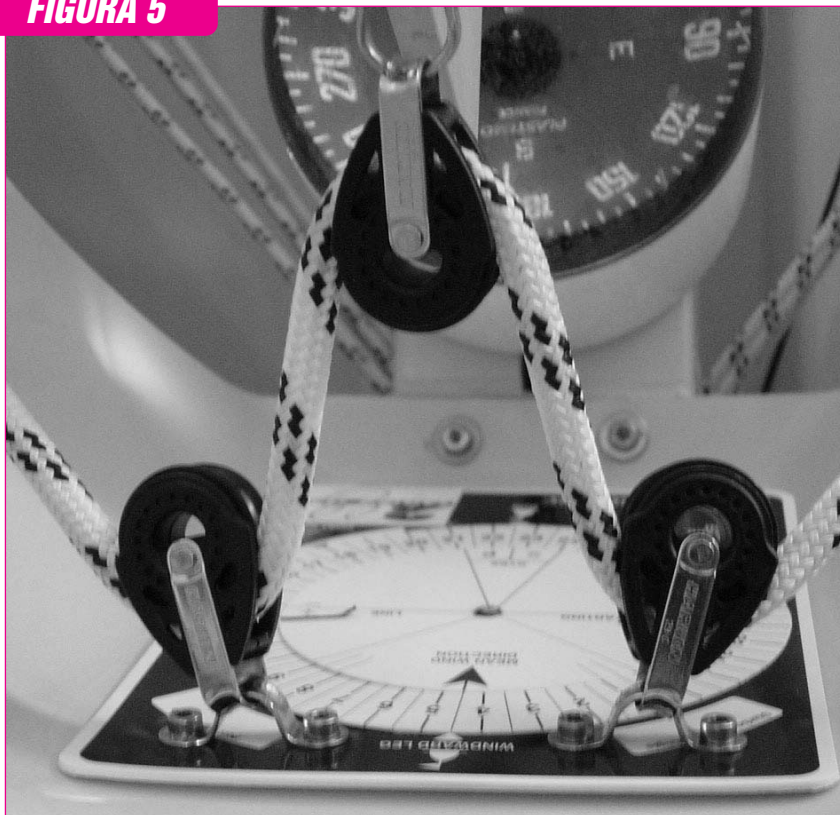


FIGURA 6



FIGURA 7



all'uscita dallo strozzatore la cima viene fatta passare in un bozzello Carbo Ti-Lite fissato sul bottazzo (figura 7), che permette dunque di girarla verso l'altra murata. L'elastico della deriva è da preferirsi da 8 mm e viene fatto correre attorno alla cassa di deriva, facendolo poi deviare verso il suo punto di attacco al perno in testa all'appendice pivotante con due bozzelli Carbo

orizzontali sempre da 29mm.

La scotta randa

La scotta della randa è di dimensioni generose (10 mm), al fine di essere più comodamente tenuta in mano di poppa e di lasco (nel Finn è consentito il pumping in diretta). La stessa, partendo dal boma, viene demoltiplicata con un classico 3:1 usando bozzelli Carbo singoli



FIGURA 8



girevoli da 57mm (*figura 8*). Quest'anno ho introdotto al cricco un Hexaratchet II+2. Le altezze ridotte del pozzetto e il fatto che il boma venga, tranne con vento leggerissimo, sempre cazzato in coperta condizionano il modo di virare. La scotta deve sempre essere preventivamente lasciata per effettuare la manovra. Non essendo, se non da alcuni, usata una torretta, la scotta viene strozzata sul bordo (Carbo-Cam standard su supporto a cuneo per l'ottimizzazione dell'angolo), così che ad ogni virata questa viene tenuta in mano durante la manovra per essere poi portata e

bloccata sulle nuove mura. Il trasto della randa è una manovra di fondamentale importanza, viene usato molto e in sincronia con la scotta. Il carrello non viene mai portato sopravento alla mezzeria della barca e la cima di controllo (da 5mm) viene, dunque, fissata al bordo sottovento della cassa di deriva. Successivamente, raggiunge un bozzello Micro singolo sul carrello a sfere e di qui viene rimandata sul bordo del pozzetto. L'angolo per deviare la cima verso l'alto, al piano di coperta, prevede l'impiego di un secondo bozzello Micro singolo.

La manovra viene infine controllata con uno strozzatore Carbo-Cam Micro con guida, come già accennato sopra.

In-haul

La cimetta dell'in-haul, appena fuori dall'anello della mura, viene deviata verso il piede dell'albero facendola passare in un bozzellino tipo AirBlocks da 16mm piano pivotante. La soluzione migliore prevede che questo venga laminato nel carbonio dell'albero stesso.

A cascata per il boma

Il boma viene armato con un sistema interno a cascata per la demoltiplica della base randa in rapporto 4:1. In questo caso i bozzelli usati sono dei Bullet singoli, gli stessi si usano per la demoltiplica del vang (sistema a leva) e possono essere fissati sia sull'albero appena sotto la trozza, sia sul boma stesso.

Il controllo delle cinghie

Le cinghie, infine, consentono di controllare la posizione e la leva determinata dal nostro corpo ai

fini del raddrizzamento. Lo sforzo di tipo prevalentemente isometrico a carico del quadricipite femorale porta a che ciascuno identifichi un proprio personalissimo angolo ottimale di cinghiata. Si usa in questo caso una comoda cima da 10mm, demoltiplicata 2:1 con due bozzelli Carbo singoli da 40mm. Questi sono fissati rispettivamente uno all'estremità prodiera della cinghia, l'altro al doppiofondo dello scafo, su di una rotaia con carrello regolabile tipo 450 con ponticello.

Il controllo avviene attraverso uno strozzatore Carbo-Cam standard con guida.

Michele Marchesini

*gardesano della costa
veneta del lago, è il
campione Italiano 2002
della classe Finn e sta
partecipando alla campagna
olimpica in vista di Atene 2004.*

