



International 14 – Sharon Green photo

HOWARD HAMLIN:

Velocità ad ogni costo



Howard Hamlin è un californiano di terza generazione, che normalmente indossa, in “classico” stile casual, calzoncini corti, infradito e occhiali da sole. Ma non fatevi ingannare: con i suoi titoli di Campione Mondiale nelle classi 505, Skiff da 18 piedi ed International 14, quando è sull’acqua non è certo un tipo rilassato. Quando era ragazzo, la passione di Howard era il surf, che pratica ancora quasi tutte le mattine. Ma negli Anni 70, la vita di Howard è cambiata quando un amico l’ha portato a fare un giro, emozionante e... bagnato, su un 505. E’ stata una rivelazione, ma ci sono voluti 20 anni di pratica della vela e un programma di allenamento intensivo per gli ultimi tre, prima che Howard e il suo prodiere Mike Martin vincessero la regata più importante: il Campionato Mondiale 505 del 1999 a Quiberon, in Francia. Howard oggi è riconosciuto come uno dei migliori timonieri di skiff del mondo.

Sei uno dei migliori timonieri di 505, International 14 e 18 piedi; sono barche che vanno armate e condotte in modi molto diversi. Come fai a non confonderti?

Ho tutti i dati di armatura e impostazione nel mio Blackberry. Ci alleniamo costantemente nella conduzione, così queste sono, ad un certo punto, automatiche.

Descrivici le differenze di attrezzatura e conduzione della barca fra un 505 ed un 18 piedi.

L’attrezzatura del 505 è estremamente complessa. Tutti i suoi componenti (sartie, strallo, spingialbero ecc.) si devono poter regolare agevolmente in navigazione. Invece, l’attrezzatura sul 18 piedi in realtà è piuttosto semplice, con le sartie e lo strallo fissi. La condotta di entrambe le barche richiede una tecnica precisa. Chi si muove per primo? A che distanza si deve trovare il componente successivo dell’equipaggio durante una virata o una strambata? Per esempio, sul 18 piedi, c’è un percorso di circa 4 metri da completare fra lo sgancio del cavo del trapezio, l’attraversamento della barca e il riaggancio. Il lavoro dell’equipaggio va provato e riprovato, fino al punto che i movimenti sono completamente automatici e fissati nella memoria cerebro-muscolare.

Che tipo di allenamento usate per perfezionare la vostra tecnica?

Quando Mike Martin e io gareggiavamo sui 505, abbiamo provato a navigare a occhi chiusi. Prima timonavo a occhi chiusi e chiedevo a Mike se facevo qualcosa di sbagliato. Poi lui mi chiedeva se era lui a sbagliare qualche movimento. Alla fine, riuscivamo a navigare insieme in 12 nodi di vento, virando e strambando dall’inizio alla fine a occhi chiusi. Un altro elemento essenziale per il miglioramento della condotta della barca è la semplificazione di ogni movimento. Quando porto un nuovo prodiere in navigazione sul 505, spesso cambio il loro modo di muoversi. Un paio di mesi fa, sono riuscito a ridurre le fasi che servivano al mio nuovo prodiere per completare una virata da otto a tre: sganciare, afferrare la nuova scotta con la mano giusta nel posto appropriato e riagganciare il nuovo cavo, regolando la tensione allo stesso tempo. Più la manovra è semplice, più è agevole l’apprendimento con la memoria muscolare.

Come si riduce l’attrito?

Un elemento indispensabile per le mie barche è la riduzione dell’attrito nei sistemi di manovra delle vele. Quando è possibile, uso sistemi in cascata invece di bozzelli doppi e tripli. In questo modo, ottengo la stessa potenza riducendo le pieghe nella cima. L’unica limitazione dei sistemi in cascata è lo spazio che richiedono, o la lunghezza del percorso delle cime. Quando lo spazio non è un problema, è bene disporre tutto in cascata. Inoltre, cerco di usare il bozzello più grande che posso, sempre per evitare pieghe troppo drastiche per la cima e per consentire al tutto di scorrere più agevolmente. Un grande vantaggio degli

18 ft Skiff – Luca Villata photo



Christophe Favreau photo

Harken Carbo è che sono bozzelli interamente in plastica, super leggeri. Non ci sono problemi se si vuole usare una misura maggiore, riducendo l’attrito senza penalizzazioni significative in termini di aumento di peso. I bozzelli Carbo hanno i sistemi di sfere più scorrevoli disponibili sul mercato.

Gli angoli di inclinazione devono essere perfetti. Recentemente, ho cambiato un angolo da un bozzello Bullet fisso a un bozzello Ti-Lite con articolazione nella direzione dei carichi. Con questa semplice modifica, penso che attrito e carico si siano ridotti quasi del 30%. Harken ha una fantastica varietà di bozzelli. Il mio obiettivo è di avere sistemi che scorrano nel modo più agevole possibile, quindi devo scegliere il bozzello giusto per il lavoro che deve svolgere.

In che cosa si differenzia la tua barca e la sua configurazione rispetto alle altre?

In realtà non c’è niente di eccezionale. Mi limito a studiare ogni dettaglio e assicurarmi che la mia attrezzatura funzioni senza intoppi. Il mio obiettivo è di ottenere un controllo senza sforzo in punta di dita, che mi consenta di tenere la testa fuori dalla barca.

Che consigli daresti a chi si avvicina per la prima volta allo sport della vela?

Trovate una barca che faccia divertire e che sia adatta fisicamente: a voi, economicamente e mentalmente. Poi navigate e regatate il più possibile e non smettete mai di andare a vela.

Qual è l’aspetto della vela che ti dà più soddisfazione?

Vincere dà molta più soddisfazione di quanto mi sia mai immaginato.