

# SoloVela

**SAILING ADVENTURE**

**Barche**

- Hunter 31
- ✓ Fortuna 60 *new*
- ✓ Latini GP42 *new*
- Franchini 47S

**Viaggio**

Le gemme della Dalmazia

**Tradizioni**

Il linguaggio delle bandiere

**San Lorenzo**

La notte dei desideri

**Regate**

- Volvo Ocean Race
- Giraglia Rolex Cup
- Panerai Classic

**America's Cup**

Atto 12

**Navigazione**

A vela nel grande Sud  
Gestire le emergenze

**Tecnica**

Pompe di sentina  
La presa di gavitello  
Prepararsi alla crociera

*Ormeggi*

**La giungla del transito**





## Latini GP42

# Vocazione regata

*Ha esordito nelle acque spagnole della Coppa America questo nuovo modello progettato da Farr e realizzato dai cantieri Latini. Un puro sangue che sembra voler mantenere ciò che promette*

di Luca Giani

**H**a debuttato a Valencia in occasione del Trofeo S.M. La Reina, "Roma GP", il primo GP42 capostipite della nuova level class voluta dall'Ocean Racing Council.

Progettata dalla Farr Yacht Design nel rispetto della box-rule elaborata dallo Studio Felci, la barca è stata realizzata su commissione di un armatore italiano presso gli stabilimenti della Latini Marine. Il cantiere, altamente specializzato nella

lavorazione dei materiali di ultima generazione, è famoso per aver prodotto scafi come il Farr 85 "Roma", il Reichel&Pugh 80 "Idea", il TransPac 52 "Orlanda" e il Libera del Garda "Clan Des Team", oltre a diverse imbarcazioni IMS.

Affidato a un team guidato da Paolo Semeraro, olimpionico a Mosca e Los Angeles, nonché velaio di fama internazionale, ITA-4242 – questo è il numero velico assegnato a "Roma GP" dall'UVAI – nel corso delle prime uscite spagnole ha dimostrato di possedere spunti da racer puro, tenendo il passo di barche più grandi.

### COSTRUZIONE

Trattandosi di uno scafo nato per essere protagonista assoluto sui campi di regata, la costruzione del Latini GP42 ha richiesto un'attenzione del tutto particolare ed è iniziata con la realizzazione dei modelli maschi di scafo e coperta, le cui

## La nuova arrivata

### IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 12,80
Lunghezza al gall.	m. 11,876
Larghezza	m. 3,90
Pescaggio	m. 2,6
Dislocamento	kg. 4400
Zavorra	kg. 2300
Superficie velica (r+g)	mq. 113
Bagni	1
Riserva acqua	l. 2X200
Riserva carburante	l. 65
Motore	Yanmar 3Y35M 29 cv
Categoria CE	A
Progetto	Studio Farr Design
Cantiere	Latini Marine
Prezzo (IVA esclusa)	n.c.
Contatti	<a href="http://www.romagp42.it">www.romagp42.it</a>
Latini Marine, Via Lago dei tartari 7, 00011 Guidonia (Rm) tel.0774/355486	

*Il piano velico potente garantisce al Latini Gp42 ottime velocità, sia di bolina che nelle andature portanti*



sezioni sono state tagliate al laser. I manufatti così realizzati sono stati utilizzati per modellare gli stampi femmina, stratificati con fibre di vetro quadriassiali impregnate per infusione con resine epossidiche.

Terminata questa delicata fase, i tecnici del cantiere laziale hanno iniziato a laminare scafo e coperta, realizzati in sandwich di fibre di carbonio pre-impregnate, con anima in schiuma di Corecell a densità variabile. Le stuoie, tutte fornite dalla SP System, leader nel settore, sono state disposte con particolare cura: a quelle biassiali, impiegate nella quasi totalità dei casi, nei punti dove i carichi sono maggiori, come nella falchetta, in corrispondenza dell'attacco delle lande, sono state sovrapposte quelle unidirezionali. Una soluzione che sembra garantire il dovuto rinforzo nei punti sottoposti a maggiori sollecitazioni.

Concluso l'assemblaggio, le due parti, tenute sotto costante monitoraggio per mezzo di un software appositamente studiato, sono state post-curate in un forno lungo oltre trenta metri, a temperature prossime agli ottanta gradi Celsius.

Rifinito con vernici epossidiche di altissima qualità, lo scafo è stato unito alla coperta mediante una generosa fazzolettatura ed è stato rinforzato da una struttura in carbonio laminata in corso d'opera, che oltre ad aumentare la rigidità e la robustezza dell'unità, integra lo spartano mobi-



lio interno, destinato anch'esso ad assolvere importanti funzioni strutturali. Gli interni, d'altra parte, non svolgono praticamente altra funzione, vista la vocazione alla regata che caratterizza questo scafo.

Il bulbo, disegnato per garantire la massima performance, è profondo due metri e sessanta e ha una lama di deriva in Weldox di forma trapezoidale allungata, caratterizzata da una corda estremamente ridotta e da un bordo di ingresso particolarmente fine. Alla parte terminale della pinna è fissato un siluro in piombo, la cui esatta corrispondenza alle linee tracciate dal progettista è verificata grazie al controllo numerico, e che da solo rappresenta quasi il cinquanta per cento del peso dell'unità, dato che si av- ➤➤

vicina al massimo consentito dalla box rule. Realizzato interamente in carbonio su stampi finemente preparati, il timone a barra ha una pala profonda e strettissima ed è assistito da boccole autoallineanti prodotte dalla JP3.

## COPERTA E ATTREZZATURA

Caratterizzato da linee che ricordano quelle dei più grandi TransPac 52, lo scafo del Latini GP42 vanta sezioni ridotte all'altezza del galleggiamento ed estremamente fini a prua via dell'albero. In corrispondenza del baglio massimo, localizzato a circa mezza nave, le murate, dritte nella zona prodiera, cominciano a evidenziare una leggera svasatura che aumenta progressivamente, fino a raggiungere la massima inclinazione all'altezza della poppa. Contenuto tra

slanci praticamente inesistenti, e delimitato nella parte superiore da una falchetta smussata per permettere all'equipaggio di stare comodamente seduto in battagliola, il bordo libero ben si rapporta con le dimensioni dell'unità e con l'altezza della piccola tuga, nella cui parte anteriore è incassato l'osteriggio utilizzato per issare e ammainare le vele da andature portanti.

Il piano di coperta ha la disposizione tipica di ogni barca da regata di tale livello; la necessità di dover gestire contemporaneamente un elevato numero di manovre, ha spinto i progettisti verso soluzioni atte a rendere ciascuna di esse indipendente dalle altre. Ne è quindi scaturito un pozzetto grande, semplice e ben organizzato, delimitato a poppa dal trasto della randa e a prua dal tambuccio, a poppavia del quale è posizionata la colonnina del coffee grinder, collegata ai vericelli primari. Anche per la disposizione dell'attrezzatura di coperta, fornita dalle principali ditte del settore, i designer hanno seguito la stessa logica progettuale. Alle regolazioni sono dedicati otto winch Harken: sei di essi - quattro per parte - sono montati sui camminamenti laterali in modo speculare e vengono utilizzati per il trim di randa e fiocco e per controllare la tensione dello strallo di poppa; una coppia è invece disposta ai lati del tambuccio, zona di esclusiva competenza del drizzista.

In mezzo al piano di calpestio del pozzetto è incassato un piccolo osteriggio, utilizzabile per riporre sotto coperta tutta l'attrezzatura che deve essere tenuta a portata di mano.

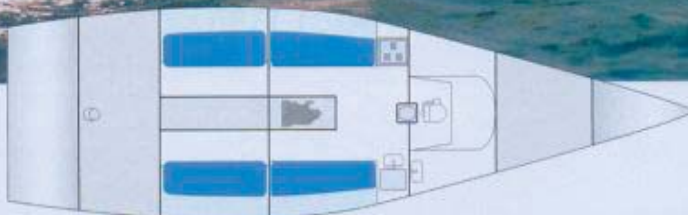
## ALBERO E PIANO VELICO

In accordo con le tendenze più attuali, il Latini GP42 è dotato di un piano velico potente e generoso, che associa una



*Ancora due immagini del Gp42 impegnato nelle prove sostenute in luglio a Valencia. Con circa 10 nodi di vento ha stretto la bolina fino a 38 gradi rispetto all'apparente, toccando una velocità di 8,4 nodi.*

## La nuova arrivata



randa di notevoli dimensioni a un fiocco frazionato non sovrapposto, i cui punti di scotta sono posizionati molto internamente per garantire un buon angolo di bolina. Il felice rapporto tra superficie velica e displacement garantisce eccellenti prestazioni in ogni condizione: con le brezze medio-leggere incontrate durante le prime uscite, "Roma GP" ha toccato gli 8,4 nodi di bolina, navigando con un angolo di circa trentotto gradi rispetto al vento apparente. Anche alle portanti la barca si mantiene sempre veloce e reattiva, grazie alla grande varietà di vele armabili: al classico spinnaker può essere preferito un gennaker in testa murabile sul tangone, che può, all'occorrenza, essere accompagnato da una staysail, tornata di moda grazie alla Coppa America. È con quest'ultimo assetto che durante le regate del Trofeo S.M. La Reina, spinto da una termica di circa dodici nodi, il Latini GP42 ha navigato costantemente sopra i nove nodi, toccando i quattordici sotto le raffiche più forti.

A supportare il carico del piano velico è un albero in carbonio passante a due ordini di crocette acquistate, dotato di sartame in tondino discontinuo, vang rigido a paranco e strallo di poppa in tessuto demoltiplicato.

### INTERNI

Scarni e spartani, gli interni del Latini GP42 servono unicamente a soddisfare le rigide disposizioni della box rule e sono realizzati interamente in carbonio. L'unica zona abitabile è quella ricavata sotto la tuga, anche se l'altezza è co-

*Ancora il Latini sotto spinnaker; nell'esordio di Valencia ha toccato punte di 14 nodi con il gennaker. La planimetria mostra gli interni spogli ed essenziali*

munque limitata. All'equipaggio sono comunque dedicate quattro cuccette, un lavandino, una ghiacciaia e un fornello custom a tre fuochi, realizzato in alluminio.

### MOTORE E IMPIANTI

Gli impianti di bordo sono ridotti al minimo essenziale: quello elettrico, indispensabile per l'avviamento del motore, il funzionamento dell'elettronica e delle luci di navigazione, è alimentato da tre batterie da 75 Ah e viene gestito da un pannello di controllo appositamente realizzato.

Il propulsore, installato una manciata di centimetri a poppa dei prigionieri del bulbo e servito da un serbatoio da oltre sessanta litri, è uno Yanmar 3Y35M da 29 cavalli, con trasmissione in sail-drive e elica Gori a due pale abbattibili. L'esordio, come detto, è stato carico di promesse. Potenza e grande equilibrio sembrano davvero caratterizzare questa barca che nello stesso tempo ha mostrato doti di manovrabilità non indifferenti.

Ora la parola passa ai confronti in mare, per vedere come saprà mantenere ciò che sembra ben promettere. ■