

SoloVela

Il piacere di andare per mare

Barche

✓ **Harmony 38** *new*

Etap 46 DS

Malbec 240

X-Yachts 342

**I Deck Saloon
di Jeanneau**

Mercato

Comprare il posto barca

Viaggio

Maldiva

Tecnica

**Quando il serbatoio
è ostruito**

Mettersi alla cappa

America's Cup

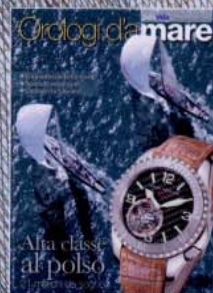
Qualcosa di anomalo

Regate

Middle Sea Race

Match Race

INVERNALI



**In ALLEGATO
lo speciale
dedicato
agli OROLOGI
da mare**



Test cerate coastal
Saper scegliere



ORC Level Class

A pochi mesi dal lancio, sono già diversi armatori che hanno commissionato la realizzazione dei nuovi Grand Prix 42

di Mauro Melandri

Nelle aree riservate dei cantieri specializzati nella produzione di barche da regata, i madieri si sovrappongono alle ordinate, formando gli scheletri di quelli che saranno gli scafi protagonisti di un futuro ormai prossimo.

Elaborati da alcuni dei più importanti studi di progettazione, i primi ORC Level Class 42' - il cui nome ufficiale, deciso dall'ORC, sarà Grand Prix 42' - stanno così prendendo forma e, assieme a essi, sta crescendo la neonata Associazione di Classe Internazionale, la cui ultima riunione, svoltasi a Genova in occasione del Salone Nautico, risale allo scorso 13 ottobre.

I PRIMI PASSI DELL'ASSOCIAZIONE DI CLASSE

In tale occasione, alla presenza di designer, velai, stazzatori e aspiranti armatori, sono state tracciate le linee guida della prossima stagione agonistica che, salvo imprevisti, dovrebbe basarsi su un cir-

cuito internazionale, di cui oggi sono certe cinque tappe. Di queste, due avranno luogo in Italia mentre le altre vedranno la flotta impegnata in Francia, Croazia e Spagna.

Al momento, la frazione iberica è l'unica ad avere un'identità ben delineata, dato che si svolgerà a Palma di Maiorca, in concomitanza con la Coppa del Re.

QUANTE BARCHE?

Il fatto stesso che si stia stilando un calendario agonistico, lascia intendere che gli scafi in costruzione siano almeno una decina: sarebbe altrimenti assurdo dar vita a un evento di tale portata per la gioia di uno sparuto numero di armatori.

Del resto, la stagione appena conclusa ha dimostrato quali siano le potenzialità delle classi a formula, governate da una box-rule: la flotta dei TransPac 52', composta a maggio da sette scafi, ha raggiunto le tredici unità in poco più di tre mesi, ciò a dispetto degli ingenti costi che barche come queste richiedono, sia per la costruzione che

Giri di boa



Botin/Carkeek

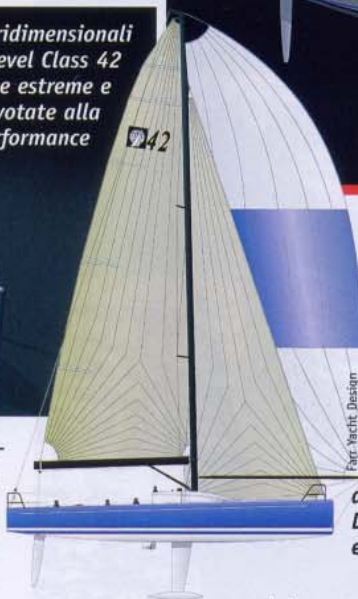


Emanuele Rossi/Vent Design

I rendering tridimensionali dei nuovi Level Class 42 evidenziano linee estreme e sottili, votate alla performance



Judel/Vroljik & Co

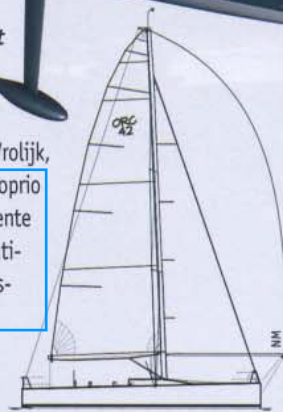


Farr Yacht Design



Felci Yachts

Da sinistra a destra, alcune idee della Farr Yacht Design, della Felci Yachts e di Nelson Marek



per la gestione. Facile immaginare cosa avverrà nel caso degli ORC Level Class 42', il cui prezzo, per quanto non economicissimo, dovrebbe essere uguale a quello di un tredici metri IMS di buon livello.

COSA BOLLE IN PENTOLA

Ad alimentare il meccanismo sono i progettisti, le cui idee, trasformate in dettagliate immagini tridimensionali, hanno preso a circolare già da qualche mese.

Di primo acchito le linee d'acqua ricordano quelle dei TransPac52' e sono caratterizzate da bordi liberi limitati, bagli massimi contenuti e arretrati, slanci praticamente nulli, sezioni di prua fini e fiancate svasate, specialmente nelle zone poppiere.

I piani di coperta, concepiti per raggiungere la massima performance possibile, prevedono tughe compatte e poco accentuate mentre le appendici si comporranno di profonde lame dalla corda ridottissima e di siluri in piombo realizzati con il sistema del controllo numerico. I piani velici avranno uno sviluppo verticale e affiancheranno a randa dal generoso allunamento, fiocchi non sovrapposti, sostituiti alle portanti da gennaker armati su lunghi tangoni.

I materiali impiegati per realizzare scafo e coperta saranno ovviamente di ultima generazione: le "Regulation" (<http://www.orc.org/>) non pongono infatti particolari limitazioni in tal senso (solo nel caso dell'ORC Level Class 26' sono previste restrizioni), permettendo di fatto l'utilizzo di carbonio e fibre aramidiche.

Tra i primi a cercare di districarsi tra le righe della box-rule, figura-

no designer come Botin-Carkeek, Judel & Vroljik, Nelson-Marek, Umberto Felci e Bruce Farr; proprio un 42' disegnato da quest'ultimo è attualmente in fase di realizzazione presso il Cantiere Latini di Tivoli ed è atteso al varo durante la prossima primavera.

Anche tra i "piccoli" qualcosa si muove: la FAT Design ha inviato alla Uggè Boatyard di Tribogna i disegni di un 26' (7,90 metri di lunghezza per 2,54 metri larghezza), destinato alla costruzione in serie (prezzo di listino di poco inferiore ai 50.000 Euro). Scafo e coperta saranno realizzati in sandwich su stampo femmina, con tessuti biassiali e unidirezionali di vetro "E" e anima in Airex a densità variabile tra i 75 e 100 chili per metro cubo, mentre la struttura di rinforzo, stratificata anch'essa in fibra di vetro, sarà irrigidita impiegando stuoie di carbonio. Il piano di coperta, semplice ed essenziale, avrà una tuga compatta, tipica dei monotipo più diffusi; mentre l'albero, dotato di jumper, sarà in alluminio a due ordini di crocette, acuartierate di venti gradi.

Quello dei nuovi Level Class è un mondo in rapida evoluzione, che SoloVela seguirà con attenzione, offrendo un resoconto periodico ai propri lettori.