

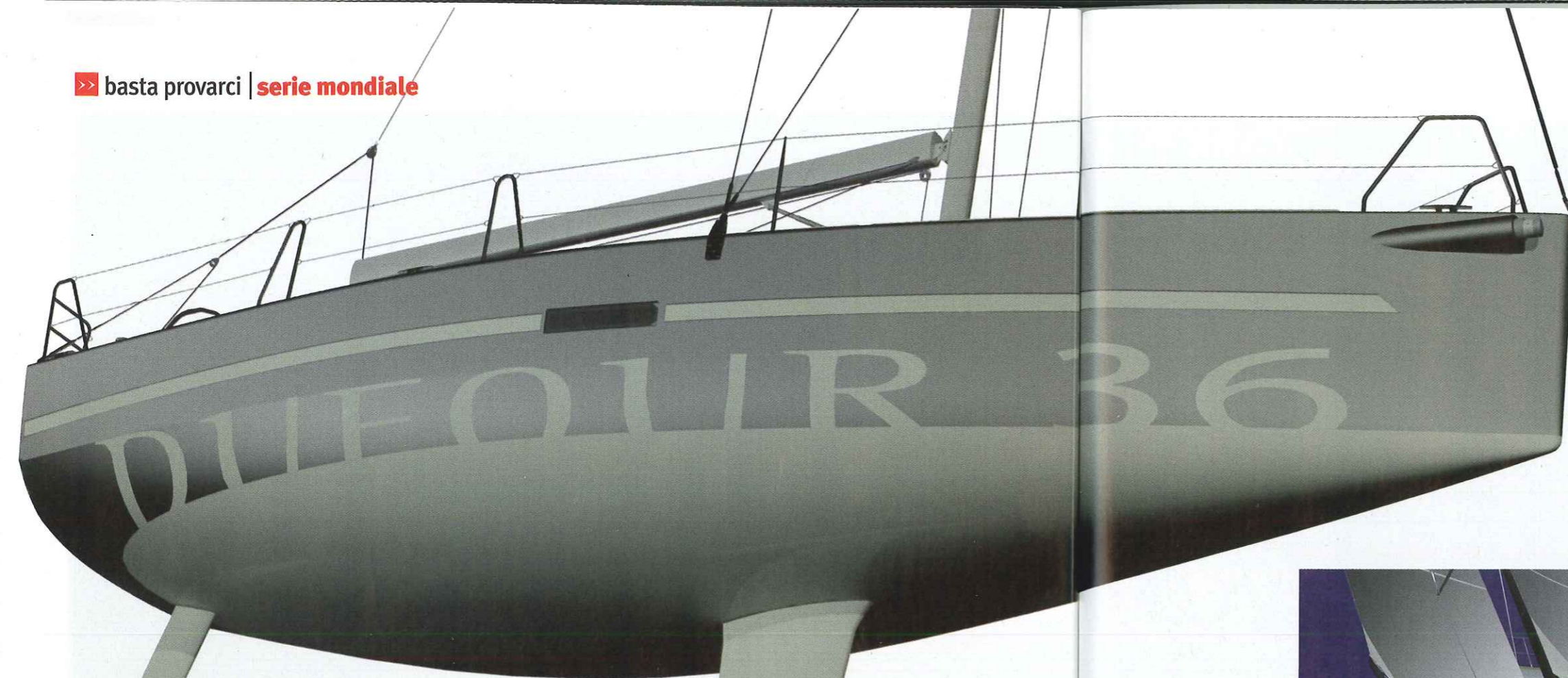


È di serie ma fa il mondiale

Le barche di serie sono tornate a essere protagoniste nelle regate d'altura con il regolamento ORC. Come il Dufour 36 Performance, che, con una piccola ottimizzazione, prenota un ruolo di primo piano al prossimo campionato del mondo di Ancona

di Andrea Falcon

Con il campionato mondiale di Vela d'Altura che si disputerà a giugno ad Ancona (21-29 giugno) si è riaperto un interesse più vivo che mai intorno alle barche della categoria ORC. Che poi, grazie alle importanti modifiche apportate negli ultimi anni al regolamento, sono tornate a essere in grande maggioranza le normali barche di serie. Certo, un po' ottimizzate, ma con modifiche poco invasive che, alla fine, le rendono migliori anche per andare in crociera. Tra le novità più attese sul palcoscenico iridato figura il Dufour 36 Performance, che sarà in regata con un team coordinato da Silvano Botti. La barca arriverà in Italia dal cantiere francese e sarà assemblata a Porto Lotti di La Spezia alla base di Settemari Yacht. Felci Yachts ha studiato qualche soluzione per renderla più performante e, allo stesso tempo, avere un rating più competitivo, come il bulbo in piombo al posto di quello in ghisa, fissato alla base della pinna di deriva che resta quella di serie. Insieme a Botti e Felci, per rendere più veloce la barca, ha lavorato Dado Castelli che ha disegnato le vele, realizzate da Elvstrom Francia. Scopriamo con le parole del team progettuale e di Silvano Botti come si prepara una barca di serie per cercare di vincere un Mondiale. ■



COSA CAMBIA RISPETTO ALLA VERSIONE DI SERIE: LE MODIFICHE AL DUFOUR 36 P PER ESSERE PIÙ EFFICIENTE IN REGATA

Ci sono aspetti che il regolamento ORC non tiene in considerazione ai fini dell'assegnazione del rating, ma che sono fondamentali nello studio di ottimizzazione di una barca di serie destinata alla regata. Uno di questi è sicuramente la disposizione del piano di coperta che, tuttavia, deve essere ben valutata perché deve consentire all'equipaggio di manovrare al meglio in tutte le condizioni. Ecco le piccole modifiche apportate al Dufour 36 Performance che scenderà in acqua al Mondiale ORC. **1.** È stato previsto un inner barber per diminuire l'angolo di scotta del fiocco. **2.** Sono stati montati winch primari di dimensione superiore, per aumentare la velocità di recupero e la precisione in fase di regolazione. **3.** Al paterazzo di poppa è stato potenziato il paranco, migliorandone l'efficienza, abbassando il punto di sdoppio in modo da diminuire la resistenza aerodinamica e abbassare anche il baricentro.

SUL DUFOUR 36 PERFORMANCE CHE PARTECIPERÀ AL MONDIALE ORC 2013, IN FONDO ALLA PINNA DI DERIVA STANDARD È STATO FISSATO UN SILURO IN PIOMBO LAVORATO A CONTROLLO NUMERICO PER RIDURRE LA RESISTENZA IDRODINAMICA E AUMENTARE IL MOMENTO RADDRIZZANTE



COME SI PREPARA UN MONDIALE:

IL PROGETTISTA Umberto Felci, a sinistra, con Lorenzo Giovannozzi è il titolare della Felci Yachts. Tra i maggiori impegni dello studio, in attività dal 1992, è l'intera progettazione delle linee Performance e Grand'Large del cantiere Dufour.

Per procedere con l'analisi di ottimizzazione di una barca stazzata ORC (il sistema per regate in tempo compensato riconosciuto dalla federvela mondiale per l'assegnazione del titolo iridato ufficiale), un progettista lavora sul miglioramento delle prestazioni reali della barca tenendo conto, allo stesso tempo, di quanto queste influiscono sul rating (ovvero, sull'handicap, il GPH, con il quale sono poi calcolate le classifiche in tempo compensato, quelle che contano a prescindere dal risultato in tempo reale). "La valutazione del miglior

rapporto rating/prestazioni è complessa e delicata", spiegano dallo studio Felci Yachts. "Parte da un'attenta analisi delle modifiche apportate alla versione 2013 del VPP ORC (il Velocity Prediction Program, il software che assegna il rating alla barca, ndr) e dalla banca dati con i risultati delle regate degli anni precedenti". La maggiore modifica del nuovo VPP ORC riguarda la valutazione della resistenza d'onda, componente fondamentale della resistenza residua, che è stata rivista insieme anche alla valutazione della resistenza a carena

LA PAROLA AL PROGETTISTA

sbandata e al calcolo della lunghezza dinamica. Anche a livello aerodinamico sono state riviste le funzioni "Power" e "Shape" per migliorare la valutazione delle prestazioni in poppa. Queste modifiche dovrebbero aver portato un maggiore livellamento delle prestazioni della flotta, penalizzando maggiormente le barche che, nella passata stagione, hanno dominato le rispettive classi. "Nel lavoro di ottimizzazione del Dufour 36 Performance, sono state valutate diverse configurazioni del piano di deriva, utilizzando il

nuovo VPP ORC e paragonando i risultati con quelli ottenuti con altri strumenti di analisi. Lo studio si è basato sulla medesima metodologia che ci ha permesso negli anni passati di ottenere grandi risultati nelle regate ORC utilizzando imbarcazioni di serie, come la vittoria della Copa del Rey, della Spi Ouest e del Mondiale con il Dufour 40 QUUM. A differenza di quanto è successo in passato, in cui venivano premiate barche relativamente lente e poco stabili, ultimamente i migliori risultati si sono ottenuti con una configurazione che premia le

prestazioni, permettendo così di avere una barca ben utilizzabile anche al di fuori dell'ambito delle regate ORC. Si è optato quindi per la sostituzione del siluro originario in ghisa con uno in piombo lavorato a controllo numerico, per ridurre notevolmente la resistenza idrodinamica e aumentare il momento raddrizzante, con un aumento complessivo delle prestazioni in tutte le condizioni e in rapporto al rating. Inoltre, è stata anche curata l'analisi del piano velico con particolare attenzione alle vele per le andature portanti".



IL PROGRAMMA E IL REGOLAMENTO DEL MONDIALE ORC 2013 DI ANCONA

Sopra, l'NM38 Scugnizza di Vincenzo De Blasio, campione del mondo ORC in carica, che tenterà il bis al Mondiale di Ancona. La manifestazione si disputerà dal 21 al 29 giugno, con una flotta di oltre 80 imbarcazioni che saranno ospitate al Marina Dorica, organizzatore dell'evento. Dopo due giornate dedicate ai controlli di stazza, il 23 giugno ci sarà una regata di prova e la cerimonia di inaugurazione. Lunedì 24 si svolgeranno le prime regate ufficiali sulle boe, seguite dalla prova lunga d'altura che impegnerà gli equipaggi il 25 e il 26 giugno. Dal 27 al 29 si tornerà a regatare sulle boe davanti ad Ancona. La sera di giovedì 27 sarà dedicata al party degli equipaggi, ospitati alla Mole Vanvitelliana, e quella di venerdì 28 al party degli armatori presso la Marina Dorica. La suddivisione dei gruppi sarà stabilita tenendo unicamente conto del GPH (non verrà presa in considerazione la lunghezza delle barche). Nel Gruppo A regateranno le barche con GPH compreso tra 450 e 604,9 secondi/miglio e nel Gruppo B quelle con GPH tra 605 e 660 sec/m.

Andrea Carloni

COME SI PREPARA UN MONDIALE:

IL TEAM MANAGER
Silvano Botti, 65 anni, è il titolare della Settemari Yacht, società di La Spezia nata nel 1985 per l'organizzazione di eventi e per il noleggio. Dal 2000 si occupa di assistenza e vendita di barche nuove, tra cui Dufour e Fountaine Pajot.

Silvano Botti all'inizio degli anni Ottanta ha fatto un giro del mondo in barca a vela e ha partecipato a diverse attraversate atlantiche, tra cui la mitica Brooklin Cup, da Portofino a New York organizzata da Giorgio Falck. In quegli anni è stato anche un precursore delle società di noleggio barche, aprendo la Settemari Yacht che, da più di dieci anni, si dedica alla vendita e all'assistenza del nuovo ed è il concessionario di riferimento Dufour e Fountaine Pajot. Insomma, Silvano Botti è uno che se ne intende di regate e di

barche. Con il Mondiale ORC che quest'anno si svolgerà in Italia, al Marina Dorica di Ancona, dal 21 al 29 giugno, ha voluto mettere in piedi un team per vincere il titolo iridato. Sì, avete letto bene: vincere. Silvano Botti è un navigatore che ne ha viste di ogni (in una delle sue transoceaniche rimase alla deriva per oltre dieci giorni) e non ha quindi paura a prendersi le responsabilità. È evidente che, prima di lanciare la sfida, ha valutato le componenti che gli possono permettere concretamente di raggiungere il risultato finale. "La prima cosa

LA PAROLA AL TEAM MANAGER

che ho fatto è stato individuare tra le barche in circolazione quella che reputo più competitiva", spiega Botti. "Il Dufour 36 ha un grande potenziale e lo ha già dimostrato ottenendo importanti risultati, tra cui un terzo posto di classe alla scorsa Giraglia Rolex Cup, nonostante si sia affacciato sui campi di regata da solo un anno". Un team manager con l'obiettivo di vincere il Mondiale, però, non può pensare di avere risolto tutto trovando la barca nuova. "Parallelamente bisogna avere la collaborazione di un progettista di fiducia che si

occupi dell'ottimizzazione dell'imbarcazione", racconta Botti. "Felci Yachts si è appassionato alla mia sfida e ha provveduto ad apportare quelle poche modifiche necessarie alla barca per farla diventare veramente vincente. Il Dufour 36 arriverà in Italia con la chiglia smontata e sarà assemblato nella sede della settenari a Porto Lotti. Poi sarà presentato al TAG Heuer VelaFestival di Livorno, dal 21 al 24 marzo, perché un'operazione così importante è supportata da un main sponsor al quale bisogna dare la giusta visibilità". Non è finita.

Insieme a Silvano Botti, Dufour e Felci Yachts, lavora anche la veleria Elvstrom Francia che, con Dado Castelli, ha disegnato un intero gioco di vele realizzato su misura per questo esemplare di barca. Dopo avere organizzato un team che vede schierati in prima linea un cantiere, una veleria e dei progettisti (di barche e di vele), Silvano Botti ha anche pensato al programma sportivo. L'equipaggio in primavera parteciperà ad alcune regate in Tirreno, poi la barca sarà trasferita in Adriatico e regaterà in qualche evento di avvicinamento al Mondiale.