

RACE TEST



FOTO BORBENGI

Mascalzone latino

Nasce per dominare nel circuito Ims nella categoria racer/cruiser. Alla sua prima regata a Newport è già campione del mondo. In anteprima tutti i segreti di questa barca vincente. Velocità e studio del regolamento la sua forza.

di CRIS BORDIGNON

Come la barca del Re di Spagna, *Mascalzone Latino*, nonostante sia un puro racer, corre in crociera regata. Ciò è dovuto all'attento studio del regolamento di stazza in merito a materiali, linee e volumi da parte dello studio di progettazione. Le linee sono quelle proprie di un puro racer dell'ultima generazione: sezioni ad U, assenza totale di qualsiasi forzatura, bordo libero alto, flesso di prua fuori dall'acqua e larghezza massima ridotta al limite. In merito alle appendici, osserviamo l'assenza di siluro ter-

minale sul bulbo e le dimensioni della deriva piuttosto pronunciata.

Il timone, al contrario, è meno *rule oriented*, ovvero ha una superficie più contenuta. Da ciò si comprende che le dimensioni delle appendici sono molto importanti per l'ottenimento di un rating accettabile. Una caratteristica, comune peraltro a *Bribon*, che rende *Mascalzone Latino* inconfondibile, è la poppa chiusa. La parte terminale del pozzetto, infatti, al fine di creare i gavoni col volume necessario per la stazza Ims, è stata isolata con una paratia e un pezzo di coperta che unisce i due lati della barca. L'attrezzatura di coperta, ovviamente al massimo per materiali e lay out, prevede: doppia timoneria per consentire una posizione il più esterna possibile al timoniere, in modo da aumentargli la visibilità, e sei verricelli con configurazioni differenti. Due coppie per randa e volanti self tailing, mentre la coppia per il genoa con il clip top. Andrea Ballico, esperto tailer imbarcato su *Mascalzone* allo scorso Campionato del Mondo, pur apprezzando la disposizione delle attrezzature, osserva: "Il fatto di avere il pozzetto chiuso comprime tutte le manovre in uno spazio ristretto: il volantista, per far bene il

suo lavoro, è costretto a sgomitare e, a farne le spese è Vincenzo Onorato, timoniere della barca; il randista è in vera difficoltà avendo uno spazio veramente insufficiente. I manovratori delle vele di prua, me compreso, lavoriamo invece agevolmente nonostante le panchette rialzate. Le rotaie del genoa, un pò corte, sono montate trasversalmente tra le lande e l'albero. Interessante la regolazione del carrello che ha tutte le manovre che passano sottocoperta, per uscire nei pressi del winch del fiocco proprio nelle mani del regolatore."

L'armamento della barca è frazionato con il genoa al 104 della base del triangolo di prua (J), che è già piuttosto ridotta dato il tipo di piano velico adottato. La randa, invece, è di dimensioni considerevoli.

L'albero, realizzato in fibra di carbonio in matrice epossidica, è attrezzato con tre ordini di crocette in linea e jumper e prevede doppie volanti per il controllo dello strallo e della forma della randa. Per evitare che la testa d'albero vada sottovento il profilo è attrezzato con il jumper in linea con una sorta di quarta crocetta. L'adozione di questa ulteriore "crocetta," sopra l'attacco dello strallo di

In apertura, Mascalzone Latino in bolina mure a sinistra al Mondiale Ims di Newport. A destra, la prua passa un'onda di rilevanti dimensioni, con l'equipaggio correttamente in posizione. Sotto, Mascalzone Latino con aria leggera: sono evidenti la poppa "piena" e la doppia timoneria. In basso, una poppa con vento forte.

prua sull'albero, ci mostra che il profilo ha un'ottima rigidezza longitudinale, meno quella trasversale. Ciò potrebbe essere determinato dalla geometria del profilo, generosa secondo l'asse prua poppa e stretta trasversalmente. Oppure, da un incremento di peso della barca per l'ottimizzazione del rating, che ha reso insufficiente l'inerzia del "palo", necessitando così di un'ulteriore crocetta per aumentare l'angolo di landa e, di conseguenza, l'inerzia trasversale del pannello. La barca è stata realizzata in Nuova Zelanda dal cantiere Cookson, interamente in Kevlar. Da osservare l'estrema cura nella realizzazione anche del più piccolo particolare.

I materiali utilizzati, oltre al kevlar e la resina epossidica per le pelli, sono il Pvc espanso per l'anima del sandwich e la fibra di carbonio per il timone e dove concesso dal regolamento. Nonostante *Mascalzone latino* possa correre anche nel raggruppamento crociera, nulla ha della barca da crociera: parlando di interni, pur rispettando alla lettera le regolazioni, non un grammo di pittura a protezione della laminazione.

La pittura interna, anche al minimo, comporterebbe un sovrappeso di 300 grammi per metro quadro di superficie trattata. Ora, considerando che questo Farr 43 abbia uno sviluppo di circa 60 metri quadri tra opera viva e opera morta, si vede che non verniciando (per verniciare si intende stuccare, primerizzare e poi stendere la finitura) si ha un risparmio di ben 18 chili.

Raccogliamo ora le impressioni sul rendimento dell'imbarcazione di Andrea Ballico:



“Nonostante durante le prime uscite la barca aveva ancora alcune cose da mettere a punto (come la timoneria troppo dura), si è dimostrata subito facile da portare: infatti l'inusuale proporzione tra randa e fiocco richiede un enorme lavoro da parte del randista e molta attenzione sulle volanti per tenere sempre la velocità, dato che il timoniere non può sfruttare la potenza di un genoa grande: inoltre è molto sensibile all'assetto dell'equipaggio sia lateralmente che longitudinalmente: bisogna continuare a muoversi, anche con piccole intensità di vento. In poppa, ha dato a tutti l'impressione di notevole facilità ad essere portata al massimo della prestazione. Quello che lascia un pò perplessi è che inizialmente le velocità target non sono elevate per un'imbarcazione di tredici metri, ma ovviamente bisogna leggere tutto in funzione del rating Ims e comunque le prestazioni saranno verificate durante il nutrito programma agonistico della stagione 2000”. ■

RACE TEST



FOTO BELLICO

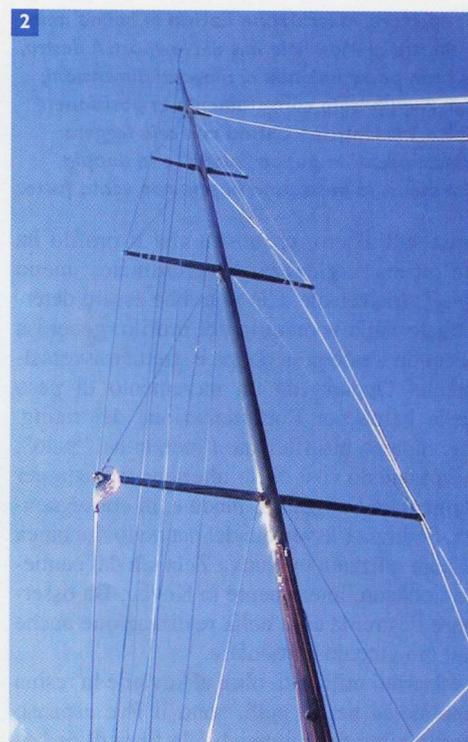


FOTO BELLICO

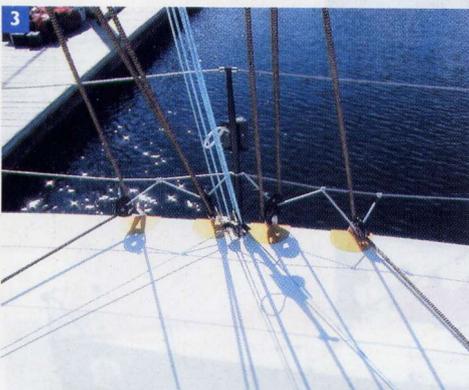


FOTO BELLICO

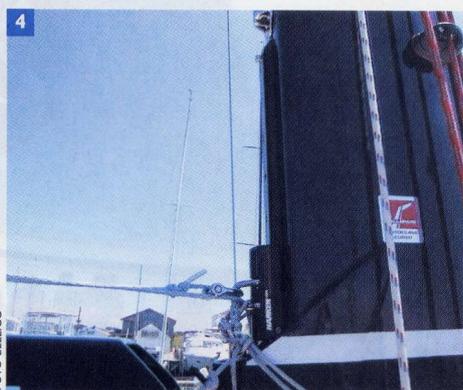


FOTO BELLICO



FOTO BELLICO

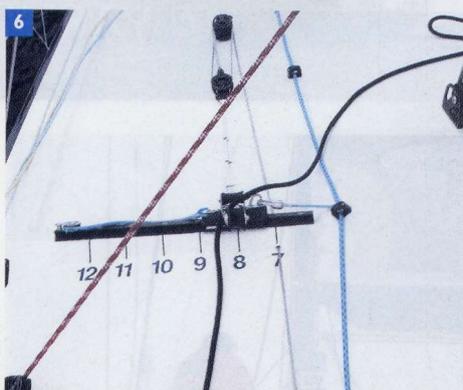


FOTO BELLICO



FOTO BELLICO



FOTO BELLICO



FOTO BELLICO

Foto 1 - La zona posteriore del pozzetto del Farr 43. In evidenza la ruota del timone e il trasto della randa montato sul gavone di poppa.

Foto 2 - L'albero in carbonio: da osservare l'estrema aerodinamicità del profilo stretto e lungo.

Foto 3 - L'attacco delle lande sopra il gavone di poppa. Belli i rinforzi in kevlar per evitare che le pastecche di rinvio delle volanti rovinino la verniciatura.

Foto 4 - Particolare dell'albero in carbonio. Da notare la finitura, eccellente.

Foto 5 - La rotaia trasversale per la regolazione del genoa. A destra, nella foto, da notare la linearità con cui le drizze vengono rinviate in pozzetto. Sullo sfondo, il vang rigido con il paranco esterno per la sua regolazione.

Foto 6 - Particolare sulla rotaia del fiocco.

Foto 7 - Il verricello clip top per la scotta del genoa e le manovre per regolare il punto di scotta (la cima rossa e quella verde).

Foto 8 - La connessione del bulbo con lo scafo. Da osservare la dimensione del profilo, stretto in larghezza ma con abbondante superficie laterale.

Foto 9 - Il timone.

Scheda tecnica

Progettista: Farr Design

Costruttore: Cookson Nuova Zelanda.

Caratteristiche tecniche:

Lunghezza ft	13,00	m
Larghezza max	3,602	m
Dislocamento	6.093	kg
Immersione	2,806	m
Superficie baganta	30,83	mq
Armo a sloop con armamento frazionato a tre ordini di crocette in linea e jumper. Doppie volanti strutturali.		
Albero, tangone in carbonio Hall Spars		
Boma alluminio		
Superficie velica di bolina	108,58	mq
Randa	72,44	mq
Genoa	39,19	mq
Spinnaker	121,52	mq
I	15,892	m
J	4,540	m
P	18,170	m
E	6,630	m

Attrezzatura di coperta Harken/Lewmar

Elettronica B&G

Motore Yanmar

Vele Extreme

Peso max equipaggio 820 kg

Gph 570,1

Per informazioni:

Farr Yacht Design

613 Third ST, Suite 20

P.O. Box 4964 Annapolis

Maryland 2143-0964, Usa

Tel. +1 410 2670780

Fax +1 410 2680553

www.farrdesign.com



FOTO BELLICO



FOTO BELLICO

Foto 1 - Il tavolo da carteggio con i ripetitori di tutta la strumentazione elettronica. È interessante notare che tutta la mobilia è realizzata in composito con una finitura ottima. Oltre ad essere leggerissimi, i "mobili" hanno valenza strutturale, nel senso che contribuiscono alla solidità generale della barca.

Foto 2 - La cabina di prua e l'armadio porta cerate.

Foto 3 - La parte dell'albero all'interno della barca. A sinistra nella foto, i due fuochi basculanti con funzione di cucina. Anche il lavandino è realizzato in kevlar.

Foto 4 - Il piede dell'albero con il meccanismo per la sua regolazione: girando la vite senza fine si sposta il piede d'albero verso prua o verso popa.

Foto 5 - Il bagno. L'unico componente in composito è il wc.

Foto 6 - L'asse del timone in carbonio come anche il settore. Da osservare la paratia posteriore totalmente "svuotata". Anche in questa zona della barca, non a vista, le finiture sono impeccabili. Sinonimo di estrema cura nella costruzione.

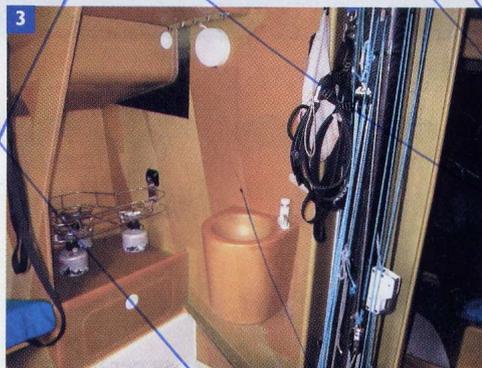


FOTO BELLICO

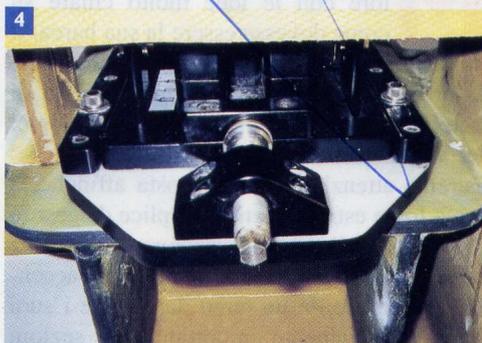


FOTO BELLICO

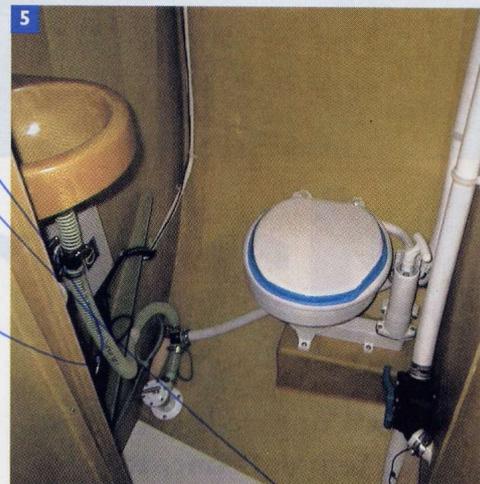


FOTO BELLICO



FOTO BELLICO