



Fat 26

Un "piccolo" per battere i grandi. Un racer puro, progettato da Giorgio Grassi. Divertente "alla guida", ottimi i risultati in regata.

1. Il lungo pozzetto e il trasto di randa arretrato lasciano libertà di movimento ai 5 uomini d'equipaggio.
2. Linee d'acqua con sezioni a U, entrata di prua fine e baglio massimo contenuto.
3. Particolare del rinvio scotta spi sotto il filo della coperta.

Meno di 8 metri di lunghezza per 1.200 kg di peso. Piccolo e cattivo il Fat 26 nasce per correre (e vincere) in Minialtura/Orc Sport Boat, la classe che raggruppa le "piccole" dell'Ims.

Varato il primo esemplare nel maggio '03, si è subito distinto sui campi di regata per la velocità e per il rating favorevole, fattori che le hanno procurato numerosi successi (togliendosi spesso lo "sfizio" di arrivare in reale e in compensato davanti a barche ben più grandi). Carrellabile e dotato di entroborlo ha tra le sue "atout" anche una notevole

facilità di gestione. Disegnata da Giorgio Grassi e costruita da Mauro Ugge' Boatyard, la barca si distingue per le sezioni a U della carena, le entrate di prua sottili, le uscite di poppa potenti, il bulbo ellittico-trapezoidale senza scarpone, il baglio massimo contenuto; una barca "Ims oriented" dell'ultima generazione, con un eccellente rapporto velocità reale/rating Ims. Per la versione 2004 sono stati effettuati alcuni aggiornamenti sulle linee d'acqua e sul piano velico, in funzione dell'evoluzione del vpp Ims per l'anno in corso. La costruzione di scafo e coperta è in sandwich,

con fibre unidirezionali di vetro, resina epossidica, anima in termanto a densità e spessore variabili, rinforzi in carbonio su madieri e paratie, interni strutturali, lande e attacchi stralli in composito. Tutta la laminazione di scafo e strutture è stata eseguita con la tecnica del sacco a vuoto e postcurata con cottura in forno a 60°. Il terzo esemplare della serie, che verrà consegnato a fine marzo, sarà costruito interamente in carbonio; la struttura è ancora più leggera, a tutto vantaggio del passo sull'onda.

L'albero è a due ordini di crocette acquartierate di 20°, boma e tangone in alluminio; le lande sono a murata e consentono di armare un fiocco al 107% di 16 mq. La superficie velica di bolina è di 40 mq, mentre in poppa arriva a 74 mq. Il piano di coperta



e la disposizione delle manovre riflette un lungo lavoro di ricerca di pulizia del piano di calpestio e di ergonomia delle manovre; i ritorni delle scotte dello spinnaker scorrono sottocoperta, così come i barber spi e il paranco del pate-razzo. Grazie al pozzetto di grandi dimensioni e alla disposizione delle manovre, cinque persone si muovono con comodità.

Gli interni sono ridotti al minimo ma soddisfano le regulation Ims della classe: due comode cuccette con cuscini nel quadrato, gavoni stagni, tasche in tessuto sulle murate.

Prova

Si è svolta in una bella giornata di sole con brezza in aumento tra i 6 e i 12/13 nodi. Con fiocco leggero e 6 nodi di vento, di bolina ha dimostrato subito un ottimo

passo, con velocità nell'ordine dei 5 nodi; trovato l'assetto giusto (l'equipaggio si deve muovere molto) la barca "parte" con notevoli accelerazioni, in raffica e in uscita di virata.

Il timone lo si sfiora appena, si fa tutto con l'assetto, le reazioni della barca sono immediate, forse eccessive. Issato lo spinnaker (50 mq), iniziamo la ricerca del miglior VMG in poppa; la notevole superficie velica si fa sentire, le velocità sono nell'ordine dei 4,7/4,8 kn, l'angolo di discesa 140-145°. Immediate le accelerazioni ad ogni orzata, a patto di portare la barca leggermente sbandata sottovento.

L'aria è salita a 10 nodi, con raffichette a 12; si issa il fiocco medio e inizia la bolina. La velocità si assesta ora sui 6/6,1 kn, con un angolo intorno ai

39/40°; le accelerazioni dopo le virate sono immediate, la leggerezza della barca si fa sentire! La barca è abbastanza morbida allo sbandamento e l'equipaggio deve effettuare il massimo rinvio; non è comodissimo ma le prestazioni ottenute valgono la fatica. Fondamentale in queste condizioni il lavoro del timoniere che, scotta randa alla mano, deve gestire come in un 470 raffiche e mollane. Issato lo spinnaker la barca accelera subito e in un attimo si porta a 7/7,2 nodi con un angolo di discesa di 165/170°. In queste condizioni la polare di discesa è molto "piatta", cioè si può scendere molto profondi senza perdere velocità o stringere acquistandone molta; il VMG non varia di molto, facilitando ogni possibile strategia di attacco o difesa in regata.



prova

IN CIFRE

Progetto

Giorgio Grassi - FAT Design

Prezzo base

42.500 euro + Iva.

Dati

Lunghezza f.t. m 7,80
larghezza max m 2,38
immersione m 1,70

dislocamento kg

1.250 zavorra kg 650

superficie randa mq 24

superficie fiocco 107%

mq 16 - superficie spi

mq 50 - motore Yanmar

sail-drive 10 cv.

Indirizzi

Mauro Uggè Boatyard
Carasco, Chiavari (GE)
tel. 0185 350822.



In sintesi

Una barca raffinata nella costruzione, un po' "faticosa" per le continue attenzioni che l'equipaggio deve dare all'assetto, ma che ripaga con prestazioni entusiasmanti da vero racer, divertentissima in ogni condizione e molto performante in ambito IMS - IRC.

4. Per una maggiore leggerezza e resistenza, gli attacchi di strallo e sartie sono in composito.
5. Il passaggio interno del barber dello spinnaker.