

SCHEMA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	(m) 12,80
Larghezza	(m) 3,90
Pescaggio	(m) 2,60
Dislocamento a vuoto	(kg) 4400
Zavorra	(kg) 2300
I	(m) 16,20
J	(m) 5,00
P	(m) 16,80
E	(m) 5,90
Progettista scafo	Studio Farr
Latini Marine, Via Lago dei Tartari 7, 00011	
Guidonia (Roma), tel. 0774 355486,	
www.latinimarine.com	



Questa visione aerea mette in evidenza l'ergonomia della coperta.

tata da una zavorra che rappresenta più della metà del dislocamento complessivo e posta a ben 2,6 metri di profondità. Le appendici strette e allungate hanno un ottimo profilo idrodinamico disegnato per offrire la minor resistenza possibile e con un'efficienza che migliora all'aumentare della velocità.

Scafo e coperta sono stati realizzati in sandwich di fibra di carbonio cotta in un forno lungo 100 piedi e in grado di mantenere la temperatura costante tra 90 e 110 gradi. Tutto ciò ha consentito di ottenere una struttura leggera, il peso complessi-

sivo è di solo 2100 kg, e molto rigido al tempo stesso. L'albero, anch'esso in carbonio, è passante e dotato di due ordini di crocette aquartierate e particolarmente lunghe. L'armo frazionato prevede un piano velico particolarmente allungato e caratterizzato da una vela di prua senza sovrapposizione. Uno spinnaker asimmetrico armato su un tangone armato basso sull'albero e regolabile tramite un retrigger che fuoriesce dalla prua, permette di ottenere ottime velocità nelle andature portanti. Il layout di coperta da racer puro ha nel posiziona-

mento ergonomico delle manovre il suo punto di forza. Tutte sono infatti collocate in prossimità della persona d'equipaggio che dovrà utilizzarle e risultano molto intuitive nell'utilizzo. Il pozzetto ha dimensioni ampie ed è caratterizzato da un coffee grinder situato al centro che può governare sia i winch primari che quelli della randa. Viste la bellezza della barca e le sue prestazioni sull'acqua, c'è solo da aspettare che la classe prenda piede per vedere regate entusiasmanti, rigorosamente in tempo reale. La vera domanda è quando? (G.V.)

IN BREVE

Finn Gold Cup. La 50ª edizione del massimo appuntamento per la classe, svoltosi a Spalato (Croazia) è stata vinta dal danese Jonas Høgh Cristensen davanti al greco Emiliios Papatthanasiou e al britannico Edward Wright. Italiani in retrovia: 38° Poggi, 44° Bortoletto, 54° Cordovani, 56° Marco Passoni, 59° Bosetti, 64° Riosa, 66° Romeo, 68° Lubrano, 76° Buglielli, 78° Guidi, 81° Mancini, 85° Faggioli, 96° Podestà.

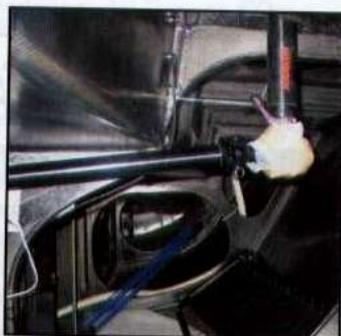
Mondiale Yngling. Un solo equipaggio italiano ha affrontato la trasferta a La Rochelle: Chiara Calligaris, Giulia Pignolo e Francesca Scognamiglio hanno chiuso al 25° posto. Titolo alle spagnole Azon-Azon-Pisonero, finite a pari punti con le tedesche Schumann-Kappen-Hoepfner. Terze le statunitensi Barkow-Howe-Capozzi.

Mondiale Laser 4.7. A Hourtin (Francia) buon quinto posto (quarto per l'Europeo maschile che si svolgeva contemporaneamente alla rassegna iridata, vinta da Cheng Colin Xinn di Singapore) per il marsalese Giuseppe Linares. Il gardesano Alessandro Marega, 22° assoluto, è risultato il migliore degli Under 15. In campo femminile (titolo anche qui a un'atleta di Singapore, Victoria Chan), la più brava delle azzurre è stata Serena De Luca 17ª, mentre Valeria Facchini, 35ª assoluta, è finita quinta tra le Under 15.

Europeo Laser Standard. Il britannico Paul Goodison ha vinto il campionato di Gdynia (Polonia), superando il polacco Macjel Grabowski e il portoghese Gustavo Lima. Poca gloria per gli italiani: Giacomo Bottoli è finito 34°; Michele Regolo 47° e Pietro Magnaghi 54°. Nella flotta Silver hanno regatato Marco Gallo (7°), Daniel Loperfido (18°), Enrico Silvestri (32°) e Roberto Mascaro (47°). Il titolo juniores è andato al croato Danijel Mihelic con Giampiero Menza al 26° posto e Stefano Meciani al 50°. Infine Carlo De Carli si è imposto nella Silver Fleet.

>> UN PIEDE D'ALBERO ATTEZZATO

Il piede d'albero appoggiato direttamente sulla tuga è regolabile longitudinalmente, grazie a una vite senza fine. Parecchie manovre sono rinviate direttamente su di esso in modo da scaricare in basso la maggior parte delle tensioni e lasciare più spazio possibile in coperta.

**>> INTERNI DA PURO RACER**

Sottocoperta il GP 42 costruito da Latini Marine ha il carbonio lasciato a vista in tutte le sue parti. La buona lavorazione e la cura nei particolari fanno sì che non vi siano spigoli vivi. La trasmissione del coffee grinder a vista permette di intervenire velocemente in caso di guasto.

**>> IL CARTEGGIO È SACRIFICATO**

Situato sotto la scala d'ingresso e orientato verso poppa, il posto del navigatore ha una posizione angusta ma è completo di tutto il necessario. La maggior parte delle informazioni vengono infatti rinviate a uno schermo esterno in possesso del navigatore. Da notare gli interruttori in carbonio.

regate



Il GP 42 Roma in navigazione con lo spi asimmetrico. Le vele sono state realizzate con la tecnologia Membrane da Paolo Semeraro.

>> LA BARCA DEL MESE - GP 42

ROMA PRONTA ALLA SFIDA

In attesa che parta il circuito, il cantiere Latini ha varato il primo esemplare che è firmato Farr

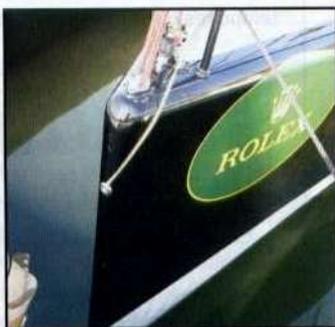
Presentato in occasione del Trofeo de La Reina, a Valencia, dove ha corso in IMS senza ottenere un buon risultato in tempo compensato (logicamente) ma impressionando per la velocità pura in acqua, il primo esemplare della neonata classe GP 42 è "figlio" di Farr Yacht Design ed è stato costruito dal cantiere Latini Ma-

rine. Roma, questo è il nome della barca italiana, è stato progettato interpretando le regole dell'ultima box rule ORC. Così lo scafo ha un'impostazione decisamente corsaiola, con entrate di prua sottili e diagonali molto tese. I volumi immersi hanno una disposizione votata alla velocità e alla stabilità di forma, che è ulteriormente aumen-

I segreti tecnici

>> UN POZZETTO IMMENSO

Dotato di misure veramente ampie, il pozzetto ha una disposizione ergonomica delle manovre ed è caratterizzato da un coffee grinder centrale che può regolare sia i winch primari sia quelli della randa. Comfortvoli i puntapiedi del timoniere e del randista.



>> IL PASSAGGIO VERSO PRUA

Particolarmente largo e libero da ingombri, il passavanti facilita la circolazione verso prua del prodire. Da notare le numerose regolazioni a disposizione del tailer che può dare al fiocco la forma desiderata. Tutto ciò agevola nel mantenere sempre alta la velocità dell'imbarcazione.

>> TUTTO A PORTATA DI MANO

Tutto il soffitto della tuga è impegnato dalle numerose manovre che sono rinviate direttamente in pozzetto. Tutte sono state studiate nei minimi particolari e posizionate in modo ergonomico. Gli organizer ne permettono la regolazione da entrambe le murate.



>> IL RETRIVER SCORRE NASCOSTO

Comodo per la regolazione dalla tack dello spinnaker asimmetrico e utile per tenere la testa del tangone bassa, il retrigger esce direttamente dalla sottile lama di prua della barca a 20 cm circa dalla coperta. Internamente scorre in un'apposita canalina per non creare intralcio.

