



FAST NEWS
OTTOBRE 1989
ANNO 2 - NUMERO

SWAN & PARTNERS

Via S. Maurilio 1
20123 Milano

Direttore responsabile
MARCO PALEARI

In redazione
LAURA JELMINI, SARA VITALI

Direzione, Redazione e
Amministrazione
Via S. Maurilio 1
20123 Milano
Tel. 02/72000570-72000698
Fax 02/72000602

Hanno collaborato a questo
numero:
MAURIZIO BERTERA
GUIDO CAVALAZZI
ROBIN MORGAN
GIGIO RUSSO
NICOLA SIRONI

Fotografie:
CARLO BORLENGHI
GUIDO CAVALAZZI
ANDREA FILACCHIONI

FAST NEWS
Registrazione Tribunale di
Milano N. 845 del 11/12/1987

Fotocomposizione e stampa:
Editrice
GUIDO STEFANONI srl
Via Col di Lana, 24
22053 LECCO (Co)

MAXI REPORT

Il 1989 è stato l'anno dei maxi: infatti, oltre alla Whitbread Round The World Race che ne ha visti ben diciassette schierati sulla linea di partenza, anche il circuito ICAYA si è svolto in Europa in tre manche rispettivamente a Palma di Maiorca, Porto Cervo e St. Tropez. Longobarba, l'imbarcazione del finanziere milanese Gianni Varasi, ha dominato tutte e tre le serie: in questo spazio Lorenzo Bortolotti, lo skipper e Bruce Farr, il progettista vi illustrano quale è stata la strada che hanno seguito nel portare avanti il programma.

LO SKIPPER

Longobarda rappresenta fin dall'inizio del progetto una scelta radicale nella realizzazione di nuovo maxi sia per quanto riguarda il progettista che la costruzione: infatti fino ad oggi il monopolio in questa classe era detenuto da German Frers e aver optato per Bruce Farr rappresenta una precisa volontà di costruire un'imbarcazione in maniera totalmente innovativa spingendo l'uso di materiali compositi e tecnologie utilizzate nell'industria aeronautica finora mai raggiunte.

Altra scelta importante è stata quella di voler realizzare la barca completamente in Italia e di avere di conseguenza il controllo diretto di ogni fase organizzativa e della costruzione: l'incarico è stato affidato alla S.A.I. Ambrosini per l'esperienza maturata nella realizzazione del «Moro di Venezia» ed «Emeraude», oltre alle varie «Azzurra».

La filosofia seguita è stata quella di un forte team che lavorasse fin dalle origini a tempo pieno sulle diverse aree di intervento coinvolgendo le persone dell'equipaggio e altri personaggi-chiave, a partire dalla costruzione della barca e continuando nel lavoro di messa punto: John Marshall in veste di supervisore dei test in vasca, dello studio

dell'ottimizzazione di tutte le strutture in composito e dell'analisi dei VPP teorici della barca; Guido Cavalazzi della North Sails Italia per seguire tutto il programma vele coordinandone la produzione insieme a Mike Schreiber e Mike Toppa e lo stesso Bruce Farr per la realizzazione di tutti gli studi, sia a livello di prove in vasca che nella galleria del vento, durante le fasi di lavorazione e di messa a punto del progetto. Anche Matteo Plazzi, che a livello sportivo è il navigatore, è stato fin dall'inizio coinvolto nelle scelte e nella direzione del progetto per quanto riguarda gli studi e le prove simulate con VPP, l'ottimizzazione dell'analisi e la ricerca con il computer.

L'organizzazione di questo progetto è molto simile a quella di una campagna di Coppa America individuando nella realizzazione della barca le precise responsabilità dei vari leader e permettendo l'ottimizzazione dei tempi di costruzione e di messa a punto.

L'analisi delle condizioni predominanti durante il campionato del mondo che quest'anno si corre in Mediterraneo con percorsi prevalentemente di triangolo olimpico ha portato ad avere una barca con caratteristiche enfatizzate per la bolina e con una notevole spinta di raddrizzamento. La qualità della costruzione permette di avere una barca con un dislocamento, una velatura e un momento raddrizzante particolarmente favorevoli in un range compreso fra i 5 e i 18 nodi di vento reale, condizioni che sono tipiche dei campi di regata di Palma di Maiorca e di Porto Cervo.

Fondamentalmente le aree di maggior intervento sono state la scelta della costruzione in composito, la ricerca sulle prove in vasca e l'ottimizzazione delle appendici attraverso i «wind tunnel test» e lo sviluppo delle vele partendo dai modelli originali del Moro di Venezia dello scorso anno durante il campionato del mondo a S. Francisco. Inoltre un importante lavoro

di coordinamento è stato svolto tra Matteo Plazzi, me e Bruce Farr con l'intento di ottimizzare le predizioni delle condizioni meteo nelle manifestazioni più importanti della stagione adatte a simulare il migliore assetto della barca durante le diverse serie di regate. La scelta dell'armo frazionato è stata obbligata per il tipo di carena molto lunga potendo sfruttare, attraverso il nuovo regolamento e le caratteristiche IOR, una maggiore quantità di superficie velica, soprattutto con un incremento della randa a favore del triangolo di prua.

La selezione dell'equipaggio ha rappresentato una fase del lavoro di organizzazione molto importante poiché si è potuto contare sulla presenza dei migliori elementi delle due campagne di Coppa America, sia dall'equipaggio di Azzurra che da quello di Italia, con l'inserimento di un certo numero di elementi stranieri quali John Bertrand, John Marshall e Mike Toppa e di alcuni altri uomini che sicuramente hanno apportato la loro notevole esperienza nella messa a punto e nell'ottimizzazione delle prestazioni della barca fino dalle sue prime uscite in mare.

Con lo stesso spirito e organizzazione adottati con i 12 metri è stato impostato il programma di allenamenti

dedicando molte ore alle prove in mare per potere far rendere al massimo il brevissimo tempo che ha separato il varo dall'inizio delle prime regate a Palma di Maiorca.

Dopo la settimana di regate alle Baleari il programma sportivo è proseguito con allenamenti quasi full time a Porto Cervo e a St. Tropez per poter valutare diverse modifiche nel trim della barca fra una fase e l'altra.

Altro punto importante è rappresentato dall'organizzazione e dall'efficienza di un team a terra per gestire ogni modifica e ogni assistenza: il team è stato scelto all'interno di un gruppo già collaudato di persone coinvolte nell'assistenza inshore delle precedenti campagne di Coppa America e ha avuto un ulteriore collaudo durante gli ultimi mesi in cui si è lavorato alla preparazione e all'installazione delle attrezzature in cantiere. Un buon aiuto è stato dato dal coinvolgimento di personaggi, quali Adam Ostefeld, nella messa a punto dell'attrezzatura di coperta grazie alla sua esperienza condotta sui più recenti maxi quali il Moro di Venezia, Emeraude e altri della generazione più recente.

Lorenzo Bortolotti

MAXI YACHT WORLD CHAMPIONSHIP 1989
YACHT CLUB COSTA SMERALDA

29

Prova n° 3 / Race No. 3

Vento	Vela	ORDINE DI ARRIVO	RACE RESULTS
		1. LONGOBARDA I-1911 Gianni VARASI (ITALY)	
		2. DRUMBEAT KR-82 Ron BOND (AUSTRALIA)	
		3. L. MORO DI VENEZIA II I-1911 Paul GARDIN (ITALY)	
		4. EMERAUDE F-9333 Jacques DEVALLY (FRANCE)	
		5. ONLINE OF LARCHMONT IC-015 Sumner A. LONG (USA)	

OFFSHORE No.13

OLIVETTI INFORMATION SERVICES

AFTER srl

ANDREA FLACCHION