

Anteprima

Giro 34 *One Design*



Segni distintivi sono l'albero alare in carbonio e senza crocette, i ballast da 750 litri e le linee d'acqua potenti. La nuova barca voluta da Cino Ricci per il Giro d'Italia a Vela è un originale progetto di Jean Marie Finot. Verrà commercializzata al pubblico a un prezzo di circa 200 milioni.



di Luca Sordelli

È felice come un bambino Cino Ricci, per la prima volta vede navigare la sua barca. Siamo a due passi da Trieste davanti al nuovo porto di S.Rocco, con una bora tranquilla e mare piatto il Giro 34 vola a 15 nodi. Lo fa correre il giovane "mulo" Rufo Bressani, uno dei migliori timonieri del momento. La barca ha su il gennaker, ad ogni raffica (siamo sui 20 nodi di apparente) tira fuori il muso e parte: «Guarda, guarda che roba! Soc... che barca!» Cino è incontenibile. È alla guida del gommone e si avvicina tanto che pare voler saltare a bordo. «Ma la vedi? È una bomba, è una bomba!». E ha ragione, è un vero spettacolo. Un 50 piedi oceanico (come quelli che hanno appena finito l'Around Alone) ma in piccolo, stessa grinta, stessa potenza.

Quello che abbiamo provato era il prototipo, l'esemplare numero zero, tra maggio e giugno dovrebbero arrivare i 15 scafi che parteciperanno la giro d'Italia a Vela mandando definitivamente in pensione gli Jeanneau One Design. In autunno sarà poi il turno degli scafi da vendere al pubblico, la cifra dovrebbe aggirarsi sui 200 milioni alla boa.

A vederlo navigare si capisce subito che ci si trova davanti ad uno scafo coraggioso, fortissimamente voluto dal "patron" del Giro. Coraggioso perché non ha nulla a che fare con i suoi predecessori, perché non è certo la tipica barca da Mediterraneo, perché è "strana", perché sarebbe stato più facile accettare l'offerta dei francesi che "rottamavano" i loro Figarò, sostituiti dai Mumm 30. Invece,

Anteprima

1 - Per guadagnare spazio e per facilitare il lavoro dei tailer il winch del genoa sono montati su due colonnine.

2 - Una vista d'insieme del pozzetto.

Il trasto di randa corre all'estrema poppa, sul fondo si notano i sette switch per il riempimento dei ballast.

Per azionarli si inserisce una normale manetta per verricelli.

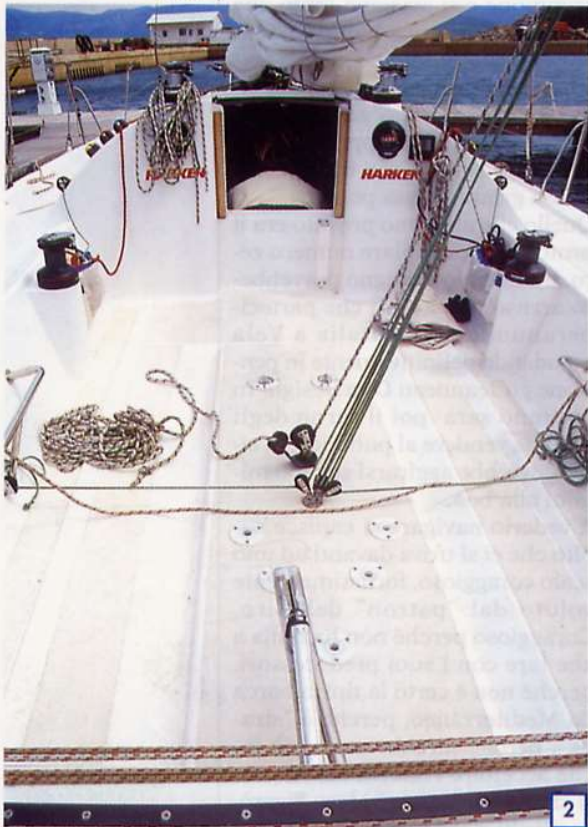
3 - Il grande albero è in carbonio e senza crocette.

4 - Un dettaglio del piede con le due antenne per orientare il profilo.

5 - Il puntapiedi del timoniere, con il rinvio delle manovre.



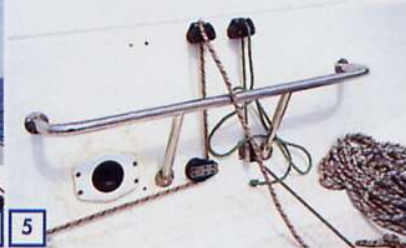
1



2



4



5

dalla penna di Finot, è nata questa barca, bella e innovativa. E se a Ricci chiedete perché ha voluto proprio Finot la risposta è semplice: «Perché? Perché è il migliore».

Il progetto

Molti sono i segni distintivi tipici dei progetti dell'ultima generazione di Jean Marie Finot. Prima di tutto l'albero alare. È in carbonio, è rotante e ha solo due sartie basse, con le lande in falchetta. Dopo un paio di esperimenti è stato deciso di farlo poggiare in chiglia e non in coperta, così come voleva il progetto originario. Il boma, in alluminio (e quello della barca prototipo era ancora provvisorio, è in arrivo un nuovo estruso che dovrebbe flettere meno) ha la trozza a piede d'albero e non sulla tuga. Un sistema da migliorare sarà certamente quello del vang-ritenuta, per il momento poco efficace e anche poco sicuro. Sarà cambiato anche il rinvio per far ruotare l'albero, adesso c'è un sistema a due bracci molto complesso e che rischia di strappare il genoa ad ogni virata. Arriverà un sistema a braccio singolo, forse sotto il filo della coperta. Altro marchio di fabbrica di Finot sono i ballast, due da

750 litri ciascuno. L'azionamento è sia manuale (a gravità) che servoassistito elettricamente.

Il bompessino in carbonio, ora poggiato in coperta diventerà a scomparsa nello scafo.

Le linee d'acqua, come si diceva, richiamano a quelle di un 50 piedi oceanico: poppa larga e potente, linee d'ingresso finissime, una lunghezza al galleggiamento che coincide con quella fuori tutto. Il Giro 34 non è però una barca leggera, pesa 3700 kg, e nel bulbo c'è circa un terzo di del peso. La barca da ferma, sia a prua che a poppa, ha un paio di centimetri immersi sotto il galleggiamento. La costruzione d'altronde è stata fatta, dal cantiere Maxi Dolphin di Erbusco, in maniera tradizionale, con un laminato pieno per lo scafo e un sandwich di divyncell per la coperta. Di contro è impressionante la superficie velica, 80 mq di bolina con il genoa, e altri 100 di gennaker. La randa è completamente steccata e molto allunata, senza paterazzo. Per avere un paragone con una barca molto diffusa si può dire che un X 332 (10 centimetri in più di lunghezza fuor tutto) in andature portanti paga circa 35 mq. Visto di profilo il Giro 34 mette in mostra, cosa nuova per Finot, mette in mostra un cavallino piuttosto pronunciato per tenere la barca asciutta soprattutto sotto gennaker, visti gli scarsi volumi di prua. La deriva è in vetroresina ad alta densità, pesa circa 100 kg. Non è fissata allo

scafo con i tradizionali bulloni ad immersione ma con dei perni in acciaio che lavorano orizzontalmente passando negli inviti scavati direttamente nella pinna. Sottocoperta il Giro ha tutto quello che ci si può aspettare da una barca di questo tipo, molto poco. Lo spazio è un grande open space con il piccolo carteggio sulla destra e la cucina a L dal lato opposto. A poppa, due per lato, quattro cuccette singole sovrapposte. Altre due, più grandi, ma decisamente meno sfruttabili in regata, sono in quadrato. A prua, nella grande cala vele, è stato ricavato anche un piccolo wc marino.

Per quanto semplici questi interni sono decisamente funzionali e le altezze più che sufficienti.

Per le versioni da vendere ai clienti intenzionati ad utilizzare la barca non solo per le regate, poche modifiche potranno rendere la barca decisamente più ospitale.

La prova

La fortuna ci ha voluto assistere e abbiamo potuto provare il Giro 34 in una giornata di vento teso e mare piatto. Dislocamento non particolarmente leggero ma molto involato, predilige evidentemente le condizioni con aria fresca.

Il gradino da superare è quello che gli fa tirare fuori quei due centimetri immersi a barca ferma, da lì in poi la scia scompare e la barca parte. La poppa larga e potente è quella tipica delle barche da far correre al lasco, non a caso con

GIRO 34 ONE DESIGN L'ANTEPRIMA IN CIFRE

Progettista
Studio Finot

I dati

Lungh. ft m 10,20 • lungh. al gall. m 10,20 • largh. m 3,40 • immersione m 2,00 • dislocamento kg 3700 ca. • zavorra kg 1000 • ballast liquidi 2 x 750 lt ca. • posti letto 6 • materiale di costruzione: vetroresina piena per lo scafo, sandwich di divyncell per la coperta.

Attrezzatura di coperta

Superficie velica complessiva con genoa mq 78,5 • sup. randa mq 49,0 • sup. genoa mq 29,5 • sup. gennaker mq 109 • I: 11,30, J: 3,85, P: 15,30, E: 5,40 • armo frazionato • albero Alumarine alare passante, in carbonio, rotante, senza crocette • boma in alluminio Lievi • attrezzatura di coperta Harken.

Il motore della prova

Lombardini LDW 602 • potenza all'e-

lica 14 cv • regime max gir/min 3600 • cilindrata lt 0,611 • architettura a 2 cilindri • rapporto di compressione 22,8:1 • alesaggio mm 72 • corsa mm 75 • peso a secco kg 97.

Indirizzi

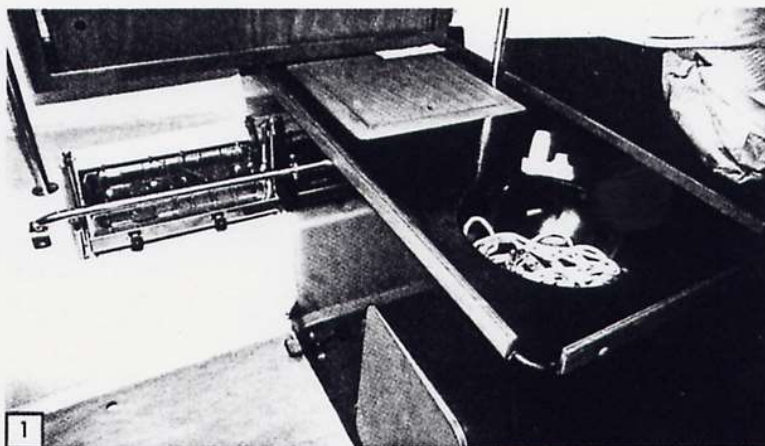
Costruito da Maxi Dolphin Erbusco (BS) tel. 030/7718111 fax 7703179.

un'apparente tra i 15 e i 20 nodi, col gennaker restavamo tranquillamente sopra i 12 nodi, toccando punte vicino ai 16. Di bolina l'assetto era più tranquillo, le velocità si attestavano intorno ai 7 nodi. In questa andatura si fa sentire parecchio la regolazione dell'albero che se non orientato toglie quasi un nodo. L'equipaggio ideale è da sei persone, che, in termini di raddrizzamento vanno a sommarsi ai 750 litri d'acqua nei ballast. Questi alle andature portanti tolgono qualcosa in velocità ma aiutano molto a stabilizzare la barca e a eliminare qualsiasi forma di "scodinzolamento", per uno scafo comunque dalla buona stabilità di rotta. In manovra il piano di coperta si è dimostrato in sintonia con la filosofia di una barca che vuole essere molto semplice e robusta.

Le regolazioni sono poche (niente volanti, randa steccata), intelligente la disposizione dell'attrezzatura. Ovviamente essendo la barca da noi provata l'esemplare pilota sono emerse tutta una serie di migliorie che verranno adottate sulle barche in arrivo per l'estate. Certo è che i tempi sono stretti e che necessariamente il Giro d'Italia a Vela di quest'anno per la barca di Finot sarà un po' quello della sperimentazione.

Le critiche fioccheranno, i velisti si lamenteranno delle inevitabili magagne che salteranno fuori.

Ma questa è un'altra storia, e Cino già la conosce.



1

1 - Il piccolo cucinino a L, con i due fornelli basculanti.

2 - Una vista d'insieme del quadrato.

A prua, nella cala vele, è stato ricavato lo spazio per un piccolo wc manuale.

3 - Il piede dell'albero rotante scarica direttamente in chiglia.

4 - A poppa, ai due lati del pozzetto, ci sono le 4 cuccette di posta.

In primo piano il sedile del tavolo da carteggio.



3



2

4