

# MUMM 36

**Contestato dai progettisti, si sta imponendo tra i velisti come il monotipo più divertente. Ecco tutti i segreti per regatare con questo nuovo piccolo IMS svelati da Gigio Russo dopo le regate di Key West**

Il Mumm 36, il monotipo di serie progettato da Bruce Farr, è ormai la più famosa delle tre nuove classi scelte per disputare le prossime due edizioni dell'Admiral's Cup, quelle del 1995 e del 1997. Della scelta delle altre due classi, l'ILC 40 e la maggiore da 45 a 50 piedi (anche se si fa sempre più insistente la voce di una classe di 46 piedi per correre anche qui in tempo reale), se ne è preso atto senza grossi clamori, anzi con piena soddisfazione dei più. Tavoli da disegno e capannoni invece ancora tremano per i pugni e le urla lanciati soprattutto da progettisti e direttori di cantieri, dopo aver saputo della scelta del Mumm 36, avvenuta a dire il vero in maniera poco chiara. Dopo un periodo di feroci polemiche, le acque sembrano essersi calmate, anche se gli operatori del settore non l'hanno mandata giù. Velisti e armatori invece, non si sono mai fatti coinvolgere più di tanto nella polemica: quello che a loro preme di più è che le barche siano belle, divertenti e molto tecniche, poi per il resto "fate pure". E il Mumm 36 sembra rispondere pienamente a questi requisiti.

Mentre in Italia siamo in attesa dell'arrivo dei primi esemplari (sono tre gli armatori che dichiarano di avere per le mani un Mumm 36: Paolo Gaia che ha acquistato l'americano "Pigs in Space", Piero Lo Franco e Claudio Valtolini, che varerà il suo domenica 13 marzo a Santa Margherita Ligure) in America si regata già con undici barche e contro timonieri del calibro di Steve Benjamin, Jim Brady, Russell Coutts, Stewart Childerley, Achim Griesse e Jochen Schuermann. Gigio Russo della veleria North Sail Italia ha regatato a Key West a bordo di Atalanti VII di George Andreadis. Ecco le sue considerazioni dopo le regate.

*"Andreadis mi ha invitato a partecipare a bordo della sua barca quando ci siamo incontrati al Salone di Genova. Ho accettato subito molto volentieri, anche se questa volta non dovevo occuparmi io del programma vele: ci hanno pensato gli amici del PRG (Performance Resource Group) della North Sails America, che avevano effettuato diverse uscite per verificare le prestazioni delle nuove vele realizzate in un unico pezzo (3DL-*

*Three Dimensional Laminated) e ci hanno dato informazioni utili per una corretta messa punto. Se si regata su una classe monotipo, bisogna ricordarlo e tenerlo sempre a mente, per non incorrere in intoppi dell'ultima ora come quello del peso dell'equipaggio che non deve superare, in questo caso il limite di seicentoquaranta chili. Il suo piano di coperta è molto comodo e funzionale, pensato esclusivamente alle manovre. Si nota subito l'assenza dei rinvii della scotta del genoa che passa così direttamente dal passascotta al verricello. I verricelli a loro volta sono sfalsati: quello di sinistra è più spostato verso il bordo della barca mentre quello di dritta verso il pozzetto. Il peso dell'equipaggio è sempre meglio tenerlo spostato in avanti, non è quasi mai necessario tenere una persona dietro il timoniere. Solo quando si regata con venti da genoa due in poi, si*

*può spostare a poppa una persona. Per come sono disposte le manovre in pozzetto il randista è obbligato a sedere davanti al timoniere. La persona più indicata a spostarsi dietro al timoniere diventa così il tattico, che assieme al numero due, sul Mumm 36, risulta l'uomo dell'equipaggio meno impegnato.*

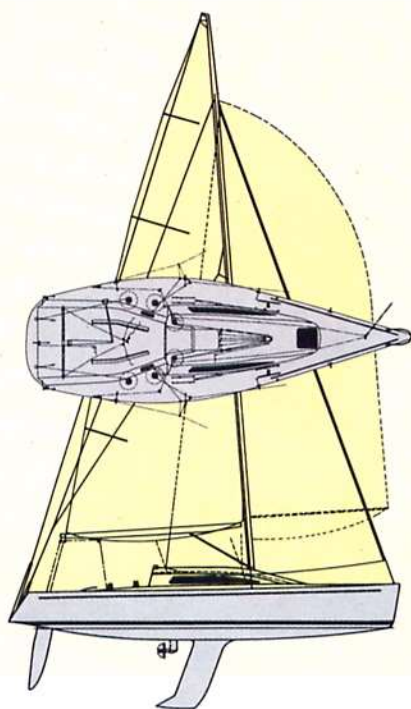
*Una soluzione che può velocizzare le manovre del prodire in boa, è l'utilizzo della drizza centrale, ce ne sono tre sul Mumm, come ammantiglio del tangone, impiegando le restanti per issare il genoa. Questa soluzione permette di "dimenticare" sempre fissato l'ammantiglio sul tangone e di far passare la scotta del genoa tra l'ammantiglio stesso e il tangone. Questa soluzione obbliga il prodire a strambare come sulle barche grandi, andando a prua per aprire il tangone con il braccio in mano. La soluzione classica, con il tangone a bilancino e il prodire che rimane all'albero, viene comunque utilizzata da molti equipaggi. In virata vengono impegnate tre persone: il più pesante passa per primo sottovento a mollare la scotta genoa, cazza la volante e si mette subito con*



Sopra, a sinistra, le cuccette della zona del quadrato del Mumm 36. Sopra, il pozzetto con tutte le manovre rinviate al centro. Il trasto della randa è a poppa della barra del timone, quattro i winch.



Sopra, la zona del tambuccio leggermente rialzata. Sotto, il quadrato verso prua.



## I DATI TECNICI

<b>Progettista:</b>	Bruce Farr & Associates, Inc.
<b>Cosrtuttore:</b>	vari
<b>Lunghezza fuori tutto:</b>	m 10,92 (35,10 piedi)
<b>Lunghezza al galleggiamento:</b>	m 9,68 (31,9 piedi)
<b>Larghezza:</b>	m 3,62 (11,10 piedi)
<b>Immersione:</b>	m 2,24 (7,4 piedi)
<b>Dislocamento:</b>	kg 3719 (8200 libbre)
<b>Zavorra:</b>	kg 1633 (3600 libbre)
<b>I:</b>	m 13,31 (43,70 piedi)
<b>J:</b>	m 3,84 (12,60 piedi)
<b>P:</b>	m 13,63 (44,70 piedi)
<b>E:</b>	m 5,02 (16,50 piedi)
<b>GPR '93:</b>	590-595 sec mg.

le gambe di fuori; una seconda persona recupera la scotta per poi allungarsi sopravvento, mentre il più piccolo e leggero rimane sottovento a fare il grinder e finire le regolazioni.

In poppa è assolutamente necessario pompare in continuazione con la randa. Anche con venti nodi e per ottenere dei buoni risultati conviene prenderla in diretta. È ovviamente molto faticoso, ma è il sistema migliore per mantenere il più a lungo possibile la barca in planata sull'onda. Il randista riesce ad occuparsi unicamente della randa, in alcune virate al limite può essere che debba mollare la scotta della volante.

Su un monotipo, non stiamo di certo scoprendo l'acqua calda, dopo la bravura dell'equipaggio a condurre la barca, sia tatticamente che tecnicamente, la differenza la fanno le vele. Sul Mumm 36 la messa a punto dell'albero e la scelta delle vele richiedono particolari attenzioni, come la disposizione dell'equipaggio. Si può cominciare a giocare con lo strallo di prua, la cui lunghezza non è al momento limitata da alcuna regola di classe. La posizione del piede d'albero dipende molto

dalla curva di inferitura della randa.

La tendenza maggiore è quella di cercare di limitare la preffessione per rendere più stabile la parte bassa dell'albero e accentuarne la flessione nella parte alta.

Si può poi ancora cambiare qualcosa con le sartie, la cui tensione è controllata dalla pressione del "mast jack", che naturalmente varierà a seconda delle condizioni di vento previste.

Le vele a bordo sono limitate a una randa, tre genoa con una LPG maggiore del 110% della J, due fiocchi con una LPG minore del 110% della J, un fiocco da tempo duro, una staysail leggera e tre spinnaker.

Per le regate di Key West, noi di Atalanti VII, a seconda delle condizioni atmosferiche sceglievamo le vele da portare a bordo tra quattro genoa grandi e due randa, di cui una in kevlar con una mano di terzaroli e una realizzata in un solo pezzo con il metodo 3DL. Anche tre dei quattro genoa erano stati realizzati in 3DL, sistema che permette di realizzare le vele su uno stampo sul quale vengono laminate due pellicole di mylar che

racchiudono fili di kevlar 49, disposti a loro volta da una speciale macchina seguendo le linee degli sforzi della vela. Il risultato è quello di una vela estremamente leggera senza andare a discapito della robustezza. Queste vele hanno maggiori limiti di utilizzo di una vela tradizionale, riducendo così il rischio di trovarsi a dover cambiare un genoa, magari proprio durante un ingaggio. La randa in 3DL è risultata molto facile da regolare. Una vela molto importante a bordo del Mumm 36 è il genoa 2: questa vela deve poter dare respiro alla randa quando si comincia a essere sopravelati con il genoa pesante, ma deve anche dare la spinta necessaria per superare le onde.

La scelta più giusta sembra quella di ridurre la lunghezza dell'inferitura, lasciando la LPG invariata. Dei tre spinnaker, lo 0,5 VMG è stato realizzato su disegno North Italia impiegando tessuto poliestere: questo spi, molto veloce e facile da regolare, era presente a bordo di quasi tutte le barche. Con l'aumentare del vento è passavamo a un 0,6 runner anch'esso in poliestere e successivamente a uno 0,75 oz in nylon.



Sopra, la batteria di stopper sulla tuga. A destra, la zona carteggio. A lato, un Mumm 36 sotto spinnaker.

Il Mumm 36 viene costruito in soli quattro cantieri in tutto il mondo, per meglio controllare le regole di stretta monotipia, ma per consentirne ugualmente una rapida e facile diffusione mondiale. Lo scafo è realizzato con strati di vetro E unidirezionale e biassiale, laminati con resina epossidica. Per la parte immersa dello scafo viene usata un'anima in balsa, mentre al di sopra della linea di galleggiamento l'anima è in schiuma di PVC. Anima e pelli vengono poi messe sottovuoto e sottoposte alla cottura.

Gli interni, conformi al regolamento IMS includono due fornelli, un wc marino, un serbatoio per l'acqua di quaranta litri, quattro cuccette fisse e due strapuntini. La scelta di vele, attrezzatura, albero e boma è libera".

**FINALMENTE!**