

Un 73 piedi disegnato da German Frers, costruito da Yachting Development in Nuova Zelanda per Riccardo Bonadeo. E' un buon esempio di come, quando si raggiungono dimensioni importanti, un one off può essere la scelta giusta.

Rrose Selavy

- Tagliato sulle esigenze personali senza compromessi
- Grandi prestazioni senza essere estremo

- L'armo frazionato intimorisce per l'uso in crociera





di Tony McNamara

Non è una barca di serie, questo si capisce subito alla prima occhiata. Non è la solita proposta che arriva dai cantieri con etichette varie di cui la "lavorazione semicustom" è di solito la più usata e significa barca costruita con una carena di serie da stampo e interni dedicati all'armatore secondo le bizzze della moglie. Spesso





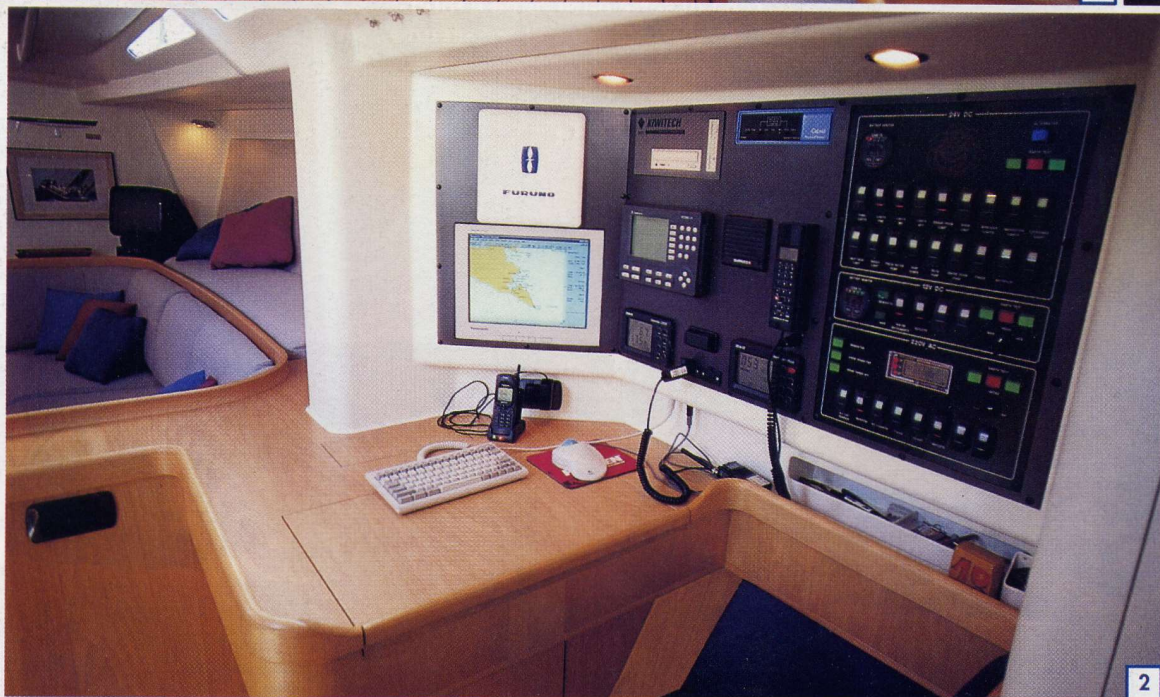
Nella pagina precedente Riccardo e Sciakè Bonadeo al timone di Rose Selavy.

1 - La dinette in teak chiaro. Sullo sfondo si vedono le mezze forme delle barche armate dalla famiglia Bonadeo.

2 - Il tavolo per il carteggio è assistito da un programma di gestione e navigazione realizzato in Nuova Zelanda come la barca. Ci sono ovviamente strumenti più tradizionali.

3 - Un letto della cabina armatoriale di poppa, si intravede la scaletta dell'ingresso indipendente.

Anche in questo ambiente si nota la sobrietà dello stile, molto marino senza essere ridondante.



un buon compromesso, un buon prodotto industriale ma quasi mai la barca "giusta" tagliata sulle necessità e i voleri dell'armatore. E l'armatore di Rose Selavy ha un lungo passato di mare e una lunga esperienza di mare. E' stato proprietario di alcune barche storiche dell'altura mondiale, che ha sempre ribattezzato con lo pseudoni-



4



5



6

po era una esigenza lecita per una buona barca Ior. Per anni lo è stata un po' meno ma adesso sta tornando possibile, soprattutto se si parla di barche di una certa dimensione. Sbagliato? No, giusto. Del tutto comprensibile. Siamo tra quelli che non hanno motivi di diffidare delle barche da regata - crociera, piuttosto crediamo che i cantieri, quelle delle barche di serie, abbiano avuto tutto l'interesse a uscire dalla competizione, a sottrarsi da un confronto che gli costava energie e brutte figure.

Riccardo Bonadeo, armatore di Rose Selavy, ha sempre usato tanto le sue barche, navigando avanti e indietro per gli oceani e godendo numerose stagioni caraibiche. E' arrivato a una dimensione importante, i 73 piedi di questo maxi, dopo un percorso lungo e ricco di soddisfazioni. Ha un equipaggio importante con timoniere Mauro Pelaschier, che conosce dai tempi di Azzurra; Bonadeo, per chi non lo ricorda era nel direttivo della prima sfida italiana alla America's Cup. Come per le ultime barche che ha posseduto il progettista scelto è l'argentino German Frers, il cantiere che ha costruito la barca è il neozelandese Yachting Development. Il carattere della bar-

ca è semplice da descrivere anche se è fatta per una doppia vita. La sintesi è questa: per alcuni mesi per la regata monta lo strallo cavo, i grinder e quant'altro. Infatti è arrivata così dalla Nuova Zelanda, parzialmente finita ma pronta a partecipare alle regate. In campo a Portofino, c'è stato il debutto vincente premiato con il Trofeo Zegna, a St Tropez nella Giraglia ha vinto la classifica combinata ma ha dovuto lasciare la vittoria della regata della Giraglia vera e propria a Edimetra. Una soddisfazione comunque, visto che la barca attualmente armata da Ernesto Gismondi è il precedente Rose Selavy, un Frers anche questo, ma lungo "solo" 65 piedi e realizzato a cura di Wally Yacht con uno schema simile.

Dicevamo della doppia vita, nei mesi della vacanza monta l'avvolgi-fiocco, si usano i winches assistiti, nel pozzetto di prua si può montare il tavolo esterno e si dorme nelle cabine che hanno uno standard da barca di lusso, come di fatto è il Rose.

Gli interni

Abbiamo scritto della vocazione da crociera regata, questo potrebbe far pensare al solito compro-

4 - La cucina è realizzata senza risparmio e soddisfa le esigenze di una crociera comoda e senza compromessi. I frigoriferi sono tre, destinati a vario impiego. L' impianto elettrico è assistito da un generatore autonomo che durante le regate viene smontato. L'acqua dolce è fornita dal dissalatore e i serbatoi sono limitati a 1000 litri circa. Il motore principale è da 170 cavalli.

5 - Il bagno della cabina armatoriale, la cabina doccia è separata.

6 - L'accesso a una delle cabine di prua gemelle, anche in questo caso la scelta dei letti a castello è tradizionale e le due cabine sono rigorosamente uguali per non avere disagi nella assegnazione agli ospiti, una vecchia ma saggia regola.

mo di Marchel Duchamp, ovvero Rose Selavy. Nel passato, ad esempio, sono state sue Tatoosh e Moonshine. Appese alla parete della dinette di questa barca ci sono le mezze forme di tutte le precedenti, in totale fanno sette barche tra le quali c'è un comune denominatore che si legge così barche da regata da usare in crociera. Un tem-

Prova



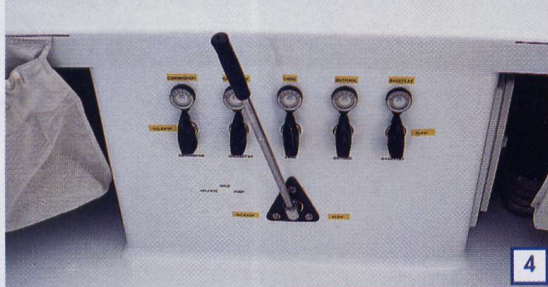
1



3



2



4

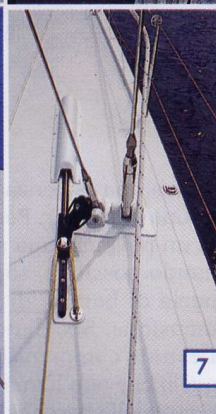


5

1 - Il winch motorizzato della scotta randa. Il tiro è di qualche tonnellata. In regata è assistito dal coffee grinder.
2 - Winch passivo per le manovre di rilascio.
3 - Il tavolo del pozzetto centrale. In realtà le maniglie possono essere smontate.
4 - La batteria dei comandi della centralina idraulica.



6



7

nesso. Come potete vedere dalle foto il compromesso non esiste. Gli interni sono "semplici" nella finitura, essenziali nel disegno ma proprio per questo marini e comodi. Invidiabili. Quante volte in barche di prestigio si è costretti ad apprezzare modanature inutili, decori ridondanti come se in qualche modo ottone e conicette contribuissero a fare più bella la barca. A prua estrema la cala vele cabina del marinaio. All'altezza dell'albero ci sono due doppie gemelle a letti sovrapposti. La dinette è un salone a centro barca con cucina di taglia abbondante e il carteggio è la "stanza dei giochi" completa di un complesso programma di navigazione di realizzazione neozelandese, utile anche in regata. A poppa la cabina armatore con ingresso indipendente, letti sono separati secondo la tradizione inglese.

In coperta

Il disegno della tuga e della coperta sono semplici. La tuga sporge appena dalla linea decisa del ponte quasi rettilineo. A prua dell'albero, di carbonio e costruito da Southern Spars è praticamente tutto libero e a poppa della tuga ci sono due pozzetti. Quello per le manovre, dove è necessario avere un doppio coffee, in crociera (quando si possono usare i winch elettrici) diventa il pozzetto dedicato agli ospiti, praticamente libero. Il



RROSE SELAVY IMPRESSIONI IN CIFRE

Progetto

German Frers, Milano, via S. Paolo 1, tel 02/86465417. Fax 0286465464.

Prezzo

A richiesta

Dati

Lunghezza f.t. m 22,250 • al galleggiamento mt 18,080 • larghezza m 5,358 • immersione m 3,68 • cabine 3 + 1 • posti letto 8 • serbatoio carburante lt 2810 • serbatoio acqua lt 920 • materiale costruzione Kevlar e carbonio • peso a vuoto kg 23000 • Costruttore Yachting Development •

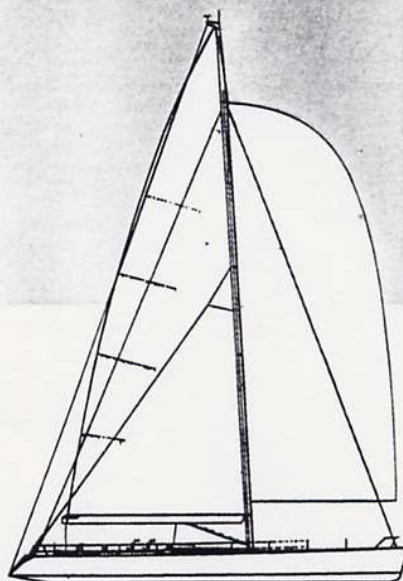
Piano velico

piano velico sloop 7/8 • albero costruito da Southern Spars • vele North Sails • attrezzatura di coperta Harken • sup velica di bolina mq 232,2.

Motore

Marca Yanmar • mod. 4LH-DTE • 4 cilindri a in linea • alesaggio/corsa mm 100 x 110 • cilindrata 3455 cc • potenza 170 cavalli • giri massimi 3300 • iniezione diretta • rapporto compres-

sione 27 : 1 • turbocompresso con intercooler • trasmissione linea d'asse • peso kg 406 • diverse eliche secondo utilizzo • impianti con dissipatore, generatore autonomo, tre frigoriferi.



pozzetto del timoniere è animato dalle due ruote e dal winch della scotta randa proprio al centro. Esistono maxi più liberi e sulla carta più leggeri, per il momento comunque la scelta di Bonadeo è vincente, perchè Rrose non è estremo e sarà sempre una bella barca.

In mare

Abbiamo potuto navigare su Rrose in una giornata di vento medio nel Golfo del Tigullio. Fatto strano eppur vero. Ci sembra che il carattere migliore della barca venga fuori proprio in condizioni di vento medio quando si può apprezzare la docilità della carena, che è comunemente un bestione di 23 tonnellate, ma anche la rapidità nelle accelerazioni. Viene spontaneo il confronto con i "vecchi maxi" Ior, che erano poco più lunghi, di solito 24 metri, ma decisamente più pesanti. Le ultime generazioni infatti sfioravano le 40 tonnellate e solo le barche del giro del mondo erano più leggere e scendevano sotto le trenta. La differenza si sente, poco perchè sulle grandi barche le sensazioni sono tutte smorzate, ma si sente. Rrose nella conduzione è molto più simile a una barca media, più docile e sensibile. D'altra parte il passaggio allo Ims ha permesso ai progettisti di realizzare carene più potenti, con prismatici più alti, e un poco più leggere. La velocità media si è alzata in tutte le condizioni nonostante la superfi-

cie velica non sia molto diversa. E' in sostanza lo stesso effetto che si ottiene con le barche più piccole. Quella di Rrose è una carena all round, non specializza. Ci sono altri maxi più orientati, ad esempio verso il lasco e le andature portanti. La stagione di Rrose Selavy è iniziata bene ma il clou della stagione è il mondiale maxi di Porto Cervo che sarà all'inizio di settembre. Le barche attese sono una trentina e ci sono i presupposti per un grande spettacolo. La classe maxi sta tornando ad essere importante anche se ha un carattere diverso da quello di qualche anno fa, più semplice e al contempo competitivo. Forse è anche questo un effetto dell'aumento delle dimensioni medie delle barche: si parla con facilità di trenta metri, di cento piedi e i 23 metri, che sono tanti, sembrano una misura normale. In giro per il mondo si sta consolidando una nuova classe maxi, ad esempio da vedere il nuovo Sagamore, aggressivo e basso sull'acqua. Strano ma "eccitante" Pyewacket, il Reichel - Pugh di Roy Disney. Al circolo dei maxi manca forse la firma di qualche vecchio

leone, come Kilroy o Bill Koch, quegli armatori che davano carattere e sapore alle regate.

In Sardegna non mancheranno equipaggi di lusso. Il periodo caccia bene, perchè quasi tutti i team di Coppa America hanno spedito le barche in Nuova Zelanda e gli uomini sono liberi di fare qualche allenamento ad ingaggio. Il timoniere di Rrose sarà come al solito Mauro Pelaschier mentre a bordo dovrebbe esserci per l'appunto qualche uomo del Team Prada. Da ultimo la sponsorizzazione di San Pellegrino, un marchio da sempre affezionato alla vela che raramente ha scelto di salire in barca e più spesso è stato tra i fornitori ufficiali (come di Prada) o tra i title sponsor delle manifestazioni per barche d'epoca.

5 - Ripetitori degli strumenti all'albero.
6 - L'albero di carbonio ha quattro crocette e pennacchino. Come la barca è costruito in Nuova Zelanda. La scelta dell'armo frazionato comporta qualche preoccupazione in più per le manovre. D'altra parte sui maxi i carichi sono tali che anche un albero armato in testa è a rischio.
7 - Il punto di scotta di genoa e fiocco è regolato da un pistone idraulico.

Vela
MOTORI