

Test

Russell Coutts 44



Siamo saliti sul racer ideato dal plurivincitore della Coppa America, un gioiello di pura adrenalina

di **LORENZO BODINI***

Nel momento in cui si arriva sulla banchina ci si accorge che il Russell Coutts 44 è un concentrato di tecnologia. Si ha l'impressione di trovarsi davanti a un Coppa America in miniatura. In realtà, si tratta di un'imbarcazione di 44 piedi co-progettata da Russell Coutts e Andrej Justin, che prevede un piano velico molto potente: randa allunata e genoa per la bolina, grossi gennaker murati su un bompreso orientabile e retrattile (vedi foto tecniche 1 e 2) per le andature portanti. L'albero è in carbonio con un profilo (3) molto sottile per consentire di limitare al massimo l'attrito aerodinamico. Ha tre ordini di crocette acquistierate con sartie in PBO e doppio paterazzo, strallo di prua regolabile idraulicamente con tuff luff in carbonio (2, 3, 5). Il peso complessivo della barca è di 3.460 kg, di cui 2.010 concentrati nel bulbo; sulla pinna è presente un trim tab (6). La propulsione è garantita da un innovativo sistema messo a punto dall'Officina Navale Quaiat, che consiste in un motore entro-bordo con trasmissione idraulica ad un piede retrattile che viene alzato idraulicamente durante la navigazione a vela (7). L'elettronica di bordo prevede la serie completa B&G, con annesso un display con



l'angolo del trim tab e uno con l'angolo di inclinazione delle barca. Lo scafo si presenta molto aggressivo in stile "carbon look" e colpisce molto per la finitura dei particolari: lande delle sartie sottocoperta (8). Quando si sale a bordo ci si rende conto di come tutto sia pensato per la regata: il pozzetto comincia dall'albero e finisce nella poppa aperta, al suo centro è situato il coffee che può comandare sia il winch della randa che quelli dei genoa. La prua è completamente sgombra e nella sua parte destra è collocato il tambuccio (9, 10) da cui si issa e ammaina il gennaker tramite un retriwer comandato da poppa. Tutto è studiato per eliminare i pesi dalle estremità e concentrarli al centro, concetto esteso anche ai winch delle volanti, gli stessi usati per le drizze (11) situati vicino al baricentro della barca. Dopo esser stati istruiti da Russell Coutts in persona su come manovrare la barca e aver vinto l'emozione iniziale di timonare una barca con lui alla randa, è iniziata la nostra uscita dal Marina di Portorose, in Slovenia, con un vento di 6-7 nodi. Abbiamo issato il gennaker e abbiamo subito capito che si tratta di una barca entusiasmante: la velocità, infatti, era sempre superiore ai 7 nodi e l'angolo di discesa intorno ai 145° di true wind angle. Nel corso della poppa il



vento è aumentato fino a 17-18 nodi e la nostra velocità era di 15 nodi con punte a 16.

La sensazione era quella di timonare una grossa deriva che rispondeva con molta precisione al timone, senza mai dare l'impressione di andare in stallo, permettendo di fare ampie poggiate sulle onde e di poter riaccelerare con una piccola orzata, insomma una barca equilibrata e maneggevole che risente immediatamente di ogni azione fatta sia sulle vele che sul timone. Dopo aver fatto un po' di strambate e aver giocato con il trim tab, abbiamo ammainato il gennaker e abbiamo cominciato la bolina con il fiocco. Subito si sono apprezzati il forte radrizzamento e il baricentro basso della barca, che passava le fastidiose onde senza perdere né velocità né angolo, facilitata in questo dal trim tab, il cui angolo è precisamente visibile su uno strumento (1, 2). Anche in questa andatura la barca è molto sempli-

In apertura: l'RC 44 esprime tutta la sua velocità in planata sotto gennaker. Sopra: la pulizia del disegno, le forme e la filosofia ne fanno un mini Coppa America concepito per un utilizzo agonistico spinto. A destra: Russel Coutts (in primo piano, a sinistra) al timone del suo gioiello di carbonio durante un recente test di allenamento tenutosi sul lago di Garda

ce ed equilibrata e permette di restare in modo preciso sui target di velocità ideali senza dover fare grosse correzioni di timone, neanche quando si affrontano le onde più grosse. Anche le raffiche sono facilmente gestibili. In virate la barca mostra le sue qualità di imbarcazione da regata, riportandosi velocemente sui suoi target anche quando il vento è leggero. L'uscita è stata comunque sfruttata per la messa a punto della barca ed è durata 4 ore, in cui ho avuto il piacere di navigare e scambiare commenti con Russell Coutts,

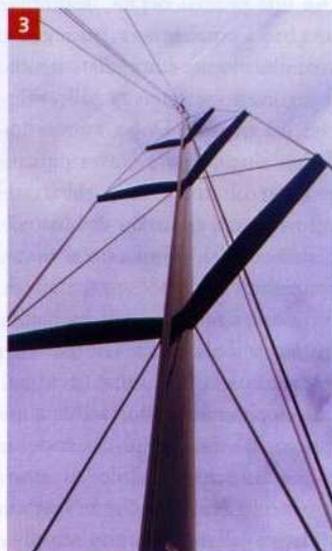


che oltre a essere il gran campione che tutti conosciamo, si è dimostrato una persona precisa e attenta (non a caso ha vinto quel che ha vinto) ad ascoltare le impressioni dei velisti che in quel momento navigavano con lui. La barca è stata pensata per regatare in un circuito di stretta monotipia i cui eventi del 2007 sono in fase di definizione. La classe nasce come *owner driver* e prevede un massimo di tre professionisti a bordo. L'impressione che suscita è di essere molto tecnica e con presta-

zioni elevate. Se da un lato risulta semplice nella conduzione anche a timonieri non esperti, dall'altro, vista l'estrema reattività, premia in termini di prestazione una mano più esperta, che permette di sfruttarne al meglio le enormi potenzialità. L'equipaggio si compone di sette persone, che devono tutte fornire il loro contributo nella gestione delle manovre e conduzione della barca. La barca è priva di draglie, dettaglio tecnico che prevede conseguentemente la posizione "a cavallo" del bordo per i regatanti, posizione che

Test Russell Coutts 44

Russell Coutts 44



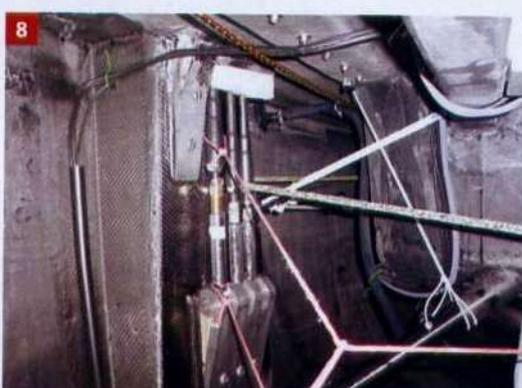
spesso crea una condizione di equilibrio precario, soprattutto in condizioni di mare formato. A differenza di altre imbarcazioni, a bordo perde un po' d'importanza il ruolo del prodiere, il cui unico compito, data l'assenza del tangone, è quello di cambiare le vele di prua e aiutare l'uscita e l'entrata del gennaker dal tambuccio di prua. Si tratta, in definitiva, di un'imbarcazione di grande innovazione tecnologica in cui tutto è curato e studiato per ottenere il

massimo in termini di prestazioni e leggerezza. Per poter navigare ad un buon livello l'equipaggio deve essere preparato fisicamente e tecnicamente, con un'esperienza di navigazione d'altura combinata con le doti funamboliche dei derivisti.

**Lorenzo Bodini, azzurro di Tornado a Sydney 2000, è nato a Trieste il 24 ottobre 1972. Attualmente è tra i più apprezzati timonieri e tattici della nostra altura.*

In alto: l'equipaggio al lavoro sulla prua. **A sinistra:** vista da poppa. **1** Prua con bompresso dentro, si nota la pulizia del sistema. **2** Bompresso fuori (tutto comandato dal drizzista con paranchi interni). **3** Albero con tre ordini di crocette e sartie in pbo. La vera innovazione è che pur mantenendo delle elevatissime prestazioni è realizzato in due pezzi facilmente scomponibili per il trasporto, mediante una serie di bulloni

Scheda tecnica



4 Paterazzo di poppa che entra in barca dietro il timone e scorrendo sotto coperta viene regolato dagli stessi winch che si usano per le drizze (Fig. 11). **5** Centralina idraulica per la regolazione dello strallo di prua. **6** Regolazione del trim tab che può essere effettuata sia dal timoniere che dal randista. Il range va da 0° a 12° e rappresenta una vera innovazione su barche di questa dimensione e fa sì che si raggiungano angoli di bolina estremamente stretti senza compromettere la velocità della barca. **7** Oblò d'ispezione del sistema idraulico di sollevamento del piede che consente di eliminare totalmente gli attriti idrodinamici superflui durante la navigazione a vela e soprattutto limita il flusso turbolento

che generalmente investe il timone limitandone l'efficienza. **8** Gli arridatoi delle sartie alte e delle diagonali sono fissate sulle lande che sono situate sotto coperta. **9** Ampio tambuccio scorrevole da cui si accede all'interno della barca in cui sono stivate le vele (1 genoa, 3 fiocchi, 2 gennaker) e su cui ha accesso il tubo lancia spi. **10** Sistema del retriever del gennaker che consiste in un paranco contrario a 4 vie che permette di recuperare 4 metri di drizza cazzando 1 metro di retriever. Che per il grosso sforzo necessario è rinviato a poppa e poi sul winch della randa comandato dal coffe grinder. **11** Particolare della consolle: sono presenti solo due winch con cui si comandano paterazzo, bompreso (sia dentro fuori che



destra sinistra) e drizze. **12** Ripetitore B&G situato alla base della colonnina del caffè in cui si visualizza per il randista e il timoniere l'angolo del trim tab e l'inclinazione della barca. Il monitoraggio continuo di questi valori è importante per mantenere il giusto assetto dell'imbarcazione

Progetto:	Coutts/Justin
Lunghezza scafo	13,35 m
Larghezza	2,75 m
Immersione	2,90 m
Dislocamento	3.560 kg
Zavorra	2.010 kg
Sup. vel. randa	70,00mq
Sup. vel. genoa	60,00mq
Sup. vel. gennaker (2)	160-130mq
Motore	20 hp

Dotazioni

- randa, genoa, 3 fiocchi, 2 gennaker
- winch Harken
- sartie in Pbo
- strumenti B&G

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di resina epossidica e carbonio unidirezionale con cuore in Airex

Prezzo

RC 44 € 400.000

Cantieri: Pauger Carbon Composites (Budapest), V1 Advanced Composite Technologies (Dubai)
www.russellcoutts.net

