

Half Tonner ieri, oggi e domani !

Navigando sul web mi sono imbattuto nel sito della classe Half Ton Italia, mi ha fatto piacere in quanto ho visto che anche in Italia come nel nord Europa è ancora attiva e non è un gruppo d'amarcord. Mi ha riaperto nella mente ricordi corretti, di una parte della mia vita professionale e sportiva in quanto allora tanto regatai su queste fantastiche "macchine veliche" adatte ad ogni mare marine con tempo duro veloci grazie alla bassa superficie bagnata nelle bonacce mediterranee. La mia "prima" fu nel 1985 dopo diversi disegni di mini ton e quarter tonner.

AUDACE progettata per l'Half Ton a Cala Galera, la barca come accadeva spesso al tempo era di pionieri, fu finita in ritardo e quindi causa di una scarsa messa a punto non ebbe un buon inizio, ma poi l'anno successivo passò di mano all'amico e rivale in mare sugli Snipe l'editore bolognese Alberto Perdisa e, con alcune sapienti modifiche presso il cantiere De Cesari a Cervia dove realizzammo un bulbo ad orecchio di topolino utilizzando profili di nuova concezione per il tempo Worthman, un nuovo timone con asse e pala in carbonio realizzati da Speedwave, un set di vele di North ed una ristazza iniziò unitamente ad un esperto e ben condotto equipaggio a vincere nelle acque italiane.

Ancora oggi le barche di Albergo Perdisa si chiamano AUDACE.

Poi nel 1987 viene la seconda **STERN WEBER** per l'armatore Baldissera che con timone Mac Lugaresi e alla tattica Patrick Pheliphon ottenne all'esordio un grande Terzo posto all'Half Ton Cup a La Rochelle un podio che al tempo valeva oro rompendo lo strapotere d'equipaggi e progetti di oltre alpe.

Fu una missione importante per la vela italiana completata oltre che dalla barca anche dall'albero italiano di Lico Spar e pure le vele di Sula realizzate al tempo a Forlì su disegno di Alan Hood un Australiano trapiantato dopo la Coppa America in Romagna

Poi viene **Ravenna Viva** realizzata con lo scafo di legno lamellare e coperta in composito presso il cantiere di Dondo Ballanti a Marina di Ravenna, vele Murphy. Al timone Tiziano Nava ed a bordo anch'io, esordimmo a Marina di Ravenna al Campionato Italiano.

La barca era sempre molto pulita di linee come tutti i progetti mie del tempo, sulla derivazione progettuale delle altre due barche. Su questa barca ho regalato diverse altre volte o come timoniere e come tattico con alla barca l'amico triestino Claudio De Martis di cui ricordo la lunga bolina contro bora scura a Chioggia e poi nella notte un'impoppata mozzafiato, bolina che vide svanire un titolo italiano ormai vinto nelle mani di Stern Weber causa la rottura dell'albero conseguenza della rottura del backstay.

Un passo grande innovativo, progettuamente lo feci poi nel 1992 disegnando **Per Elisa HT** per il duo armatoriale Francesco Peghin e Caramelo Savastano, una barca molto avanti per il tempo, sintesi dei progetti vincenti nella classe Quarter Tonner molto innovativa.

Caratterizzata da una randa molto grande ed un fiocco piccolo simile come piano velico ad una Star; coperta con tuga al minimo del regolamento.

La barca fu costruita a Fiumicino dai Fratelli Latini e da Carmelo Savastano in materiali compositi, costruita leggerissima con stratifiche al minimo fatte con calcoli a mano, senza FEM, ma che mai ha avuto problemi ed ancora oggi naviga acquistata in Irlanda si è piazzata terza al mondiale Half Ton Classic in Belgio.

La barca esordì a Chioggia al Mondiale del 1992 era la più veloce, vinse tutte le regate in mare, ma arrivò seconda dopo una match race dietro a Marfrio skipper Pedro Campos a causa di diverse penalizzazioni causa forse una eccessiva foga del duo Sodo Migliori- Marco Savelli in mare ed una migliore o forse più navigata, gestione della protesta in Giuria dello Spagnolo.

Per Elisa HT fu talmente interessante come progetto che, Pedro Campos mi commissionò una barca, per il successivo anno per il mondiale a Bajona, doveva essere costruita in Inghilterra ma non fu alla fine realizzata causa disdetta all'ultimo dello sponsor è rimasto il disegno completato nel cassetto.

E poi viene l'ultima vera **Half Ton Cup nel 1993 a Bajona** in Spagna e qui all'ITC (International Technical Committee), volle dare la mazzata definitiva allo IOR che ancora viveva benissimo, per fare nascere un figlio prematuro visti i risultati iniziali, l'IMS; cosa fecero i legislatori? Semplice, aumentarono a dismisura gli abbuoni per anzianità in questo modo scoraggiarono definitivamente nuovi progetti e il magnate Greco George Andreadis rispolverò dal museo il suo "vecchio" Atalanti II realizzato per la HT che vinse nel 1982 in Grecia gli mise su grazie agli abbuoni un piano velico enorme e se ricordo bene tolse il motore entro bordo ed andò a vincere ma Per Elisa ancora si batte e con il nome di Marfrio andò ancora a podio.

E poi si arriva ai giorni d'oggi con piacere vedo che sapienti armatori hanno saputo rispolverare e rimettere naviganti queste macchine da guerra progettate in anni dove serviva tanta testa invenzione e coraggio.

Unico rammarico, di non essere riuscito a vincerla la vera Half Ton Cup riproviamoci ora con la nuova, comunque il bilancio lo vedo positivo, ho ottenuto risultati importanti per gli anni tre volte sul podio in una delle classi più difficili al tempo, dove si confrontavano gran parte dei progettisti che ancora oggi calcano la scena mondiale della vela d'altura.

Ed in ogni caso furono al tempo create barche marine che tanto fecero divertire armatori ed equipaggi con una vela che era vera mix tra tecnica legata alla scelta e messa a punto della barca e parte sportiva, concetto purtroppo in gran parte perso con il dilagare dei monotipi oggi.

Grazie anche a Voi della Half Ton Italia che state facendo lo stesso per la flotta Italiana come è già accaduto in nord Europa prima con i Quarter Tonner e poi con gli Half Tonner.

Un saluto a tutti gli half tonneristi italiani !

Giovanni Ceccarelli