



Conosciamoci

50 anni fa nasceva il 505, deriva apprezzata in tutto il mondo ma sconosciuta in Italia. Eppure qui c'è molto da imparare e da planare...

di **MICHELE TOGNOZZI**

date. Alcuni dei più grandi campioni del nostro sport vi hanno regatato e, tutt'ora, approfittano per provare sensazioni antiche e mai sopite. Da noi, però, il 505 resta un oggetto misterioso. Una mezza dozzina di barche censite, l'occasione di regate internazionali sul prediletto (dai velisti d'oltre Brennero) Garda e qualche curioso sguardo a immagini di lunghe planate. La concorrenza dell'Effedi, che giustamente in Italia ha sempre vantato e conta schiere di veri *aficionados*, non ha lasciato spazio. Quella dell'olimpico 470 ha fatto altrettanto tra i giovani. A noi pare che una tale deriva, che conta oltre 2.000 scafi regatanti in 23 paesi, debba essere conosciuta. Per questo, con l'ausilio di Claudio Giraldi, appassionato milanese, abbiamo deciso di fare le presentazioni del caso.

Paul Elvstrom, il mito della vela sportiva, la considerava tra le sue preferite. In tutto il mondo anglosassone, ma anche in Francia e Svizzera, centinaia di appassionati - dai sedici agli ottant'anni - ne vantano le lodi. In bolina, il solo Flying Dutchman riesce a essere più veloce, ma con ben un metro di lunghezza al galleggiamento in più. Al lasco, i 26 mq di spinnaker ne fanno letteralmente decollare le forme arrotondate.

“ Nel gennaio 1954 nacque il 505, frutto della matita di John Westall che adattò il progetto del Coronet (un 18' con 16 m² di vela) alle specifiche richieste dell'Associazione Francese di Caneton. Il Coronet era stato sconfitto l'anno prima dal Flying Dutchman nelle selezioni per la nuova deriva olimpica a doppio. Il 505 divenne Classe internazionale l'anno successivo, nel 1955: era una barca rivoluzionaria per l'epoca. A un'opera viva strettissima abbinava, infatti, un'opera morta larghissima che consentiva all'equipaggio un momento raddrizzante superiore ad ogni altra barca dell'epoca. Tale idea è stata la capostipite delle moderne terrazze usate oggi dagli skiff e da barche a bulbo corsaiole come l'Ufo. Adottò, per la prima volta, i cassoni stagni, che consentivano di imbarcare pochissima acqua dopo la

LE MISURE

Lunghezza ft	5,05 m
Larghezza	1,89 m
Pescaggio max	1,00 m
Peso minimo	127,4 kg
Super. velica	16,00 mq
Super. velica spi	26,00 mq

Deriva a doppio con trapezio progettata da John Westall (1954). Scafo dalle linee tonde con terrazze svasate. Costruzione in legno o vetroresina. Vele in Dacron e Kevlar.

scuffia ed erano una riserva di galleggiamento fondamentale per la sicurezza. Queste furono poi riprese da Andre Cornù, che correva in 505 quando decise di disegnare una barca più facile ed adatta ad equipaggi leggeri, ovvero il 470. Il 505 è un monotipo con regole di stazza non rigide; questo ha consentito alla barca un lento cambiamento nel tempo con una costante e aggiornata evoluzione tecnica. Mentre le forme dello scafo sono state solo raffinate, soprattutto nei materiali usati, con lo scopo di ottenere uno scafo rigido leggero e durevole nel tempo, l'e-

voluzione del rig è stata più radicale. Il rig moderno infatti misura 16 mq fra randa e fiocco con uno spi di 26 mq. La classe consente la regolazione del rake dell'albero in navigazione; ciò permette di regolare facilmente la potenza del rig in base al variare dell'intensità del vento. L'ultimo aggiornamento del piano velico ha portato all'adozione di uno spinnaker di 26mq, con il punto di drizza spostato di un metro più alto sull'albero: ciò ha permesso di sviluppare uno spi con una forma più allungata e quindi più simile ai genaker moderni. La presenza dell'imbuto a prua per lo spi e dello sparantgone, come sull'effedi, facilitano le manovre e consentono ammainate e strambate veloci. Lo spi ha forma e dimensioni che permettono performance esilaranti nelle andature portanti, ma soprattutto rende estremamente tattica e piacevole l'andatura di poppa. L'equipaggio ha la possibilità di scegliere, in base alle condizioni di vento e di onda, se privilegiare un bordeggio veloce planando come uno skiff o andare più puggiati verso la boa come un Laser. Insieme al piano velico, anche le appendici si sono evolute fortemente. Pochissime sono le limitazioni di stazza. Le forme armoniose dello scafo del 505 consentono alla barca una performance esaltante in condizioni diverse di mare e di vento. Al timone la barca è dolce e ci si trova immediatamente a proprio agio. La velocità viene apprezzata solo quando si vede la terra scorrere via e si guarda la scia pulita e veloce. Le reazioni sono prevedibili, anche se richiedono prontezza e velocità per compensarle. Chi sale su un 505 resta stupito dal comportamento sull'onda: il 505 le scavalca grazie alla potenza e alla forma dello scafo, che gli permette di entrare in planata di bolina, già con venti relativamente leggeri. Il 505 va portato privilegiando la velocità, piuttosto che l'angolo. Forte è quindi lo stimolo per i timonieri che devono ca-



pire quale prua tenere nelle varie condizioni di vento per massimizzare il proprio vmg. La classe 505 all'estero è in continua espansione. Nel mondo conta oltre 2000 barche attive con 23 nazioni rappresentate in 5 continenti. In Italia il 505 non si è sviluppato in modo significativo, probabilmente perché il Flying Dutchman, diretto concorrente del 505, faceva la parte del leone forte dello status di deriva olimpica. Nonostante ciò, la presenza del 505 nel nostro paese sta ultimamente aumentando e nel 2003 si registra la prima presenza Italiana ad un Mondiale di 505. La continua espansione internazionale della barca si deve alla migrazione di derivisti accaniti da altre classi. L'ultimo grande nome che si è aggiunto alla grande famiglia del 505 è Samuel "Shark" Kahn, il ragazzino prodigio che a 14 anni ha vinto il Modiale Melges 24. La maggior parte dei nuovi equipaggi di 505 vengono da 470, 420, Fireball, dove il peso, con l'evolversi dello sviluppo fisico, non consentiva loro di essere ancora competitivi nelle rispettive classi. *Claudio Giraldi,*



In apertura: un 505 al lasco, sono evidenti le forme arrotondate e le "terrazze" che facilitano la planata. Dall'alto: ingaggio in bolina (sono ammesse le vele in kevlar); i 26 mq del grande spin rendono eccitanti laschi e poppe; in bolina con vento forte il 505 riesce a planare



Il chi è del 505 Alta è la qualità dei velisti che s'incontrano sui campi di regate internazionali della classe, ma allo stesso tempo una grande predisposizione al fair-play e quindi alla correttezza sul campo di regata. Questo ambiente amichevole e di alto livello fa sì che "professionisti", che hanno lasciato il 505 per svolgere la loro attività agonistica in altre classi come ad esempio i 18ft e i 49ers, ritornino puntualmente a correre in 505. L'albo d'oro dei 505 è quindi ricchissimo: Paul Elvstrom vinse 2 mondiali 505, Sir Jim Hardy (vinse il mondiale nel 1966 per poi dedicarsi all'America's Cup), Yves Pajot (mondiale 505 e argento FD con Defi e French Kiss), Howard Hamlin & Mike Martin (iridato 505 1999 & 2 volte iridato 18ft Skiff), Chris Nicholson (2 volte Campione mondiale 505 & Campione mondiale 49er e Campione 18ft Au-

straliano), Jorgen Bojsen-Møller (2 volte mondiale 505, vincitore alle olimpiadi di un oro e bronzo nei FD), Wolfgang Hunger (2 volte Campione mondiale 505, vincitore di 2 mondiali 470 e olimpico 470), Jorgen Shonherr (mondiale 505 e 2 volte modiale FD), Ian Barker (2 volte mondiale 505 e medaglia d'argento 49ers) Jonathan e Charlie McKee (vincitore del campionato Nord Americano 505 e bronzo nei 49ers), Steve Benjamin (mondiale 505 e per 2 volte campione mondiale Fireball), Ian Pinnell (per 2 volte Campione Europeo e vincitore di 3 mondiali Fireball); ma soprattutto va menzionato Marcel Buffet che a 81 anni continua a correre in 505 dopo aver vinto il mondiale del 59 e del 60 e dopo essere arrivato 4° alle olimpiadi di Tokio in FD. **Quanti e dove?** Sono 10 i 505 attualmente censiti in Italia: 1 a Palermo, 1 in Sardegna, 1 a Piombino, 1 a Imperia, 1 a Bolzano, 3 sul

Lago Maggiore, 1 a Forte dei Marmi e 1 nel bresciano. 2.000 le barche regatanti in 23 nazioni. **L'equipaggio ideale** Ci si può regatare tra i 16 e gli 80 anni. Il peso dell'equipaggio è intorno ai 150-170 kg, ovviamente si privilegia un timoniere leggero con un prodiere pesante. Gli equipaggi misti sono comuni. **Albero e vele** Velerie che vanno per la maggiore: Bojsen-Møller Sails, Hyde Sails, North Sails Gulf Coast, Pinnell & Bax Sails, Ullman Sails. I prezzi variano dal dacron randa a 750 euro al Kevlar randa a 900 euro, fiocco dacron 350 euro e spi di 26 mq a 600 euro. Le vele usate vanno dal 50 al 70% del prezzo del nuovo. Alberi in alluminio intorno ai 1.100-1.300 euro: Proctor D o Cumulus SuperSpar M2. **Quanto costa** I prezzi variano tra fibra di vetro o composito (dato che il peso minimo del 505 armato è 127 kg, il composito aggiunge ri-

gidità e robustezza). In composito lo scafo va intorno ai 13.000-14.000 euro, in fibra sugli 11.000-12.500 euro. I prezzi dell'usato variano in base all'anno e allo stato. Per iniziare si può tranquillamente andare su barche degli anni 78-80 che valgono intorno ai 2-3.000 euro. Per avere una buona barca, con cui competere a livello internazionale, bisogna pensare di spendere intorno ai 4-5.000 euro per un anni '90, mentre una barca di 2 anni in composito completa di tutto è intorno ai 13.000 euro. All'ultimo mondiale nei primi 20 c'erano barche del '93. Il terzo classificato correva con una barca del '99-00 mentre nei primi 50 troviamo barche anche dell'88. Nel 505 le vele contano più dell'età dello scafo. L'usato è reperibile in Germania, Francia, Svizzera ed Inghilterra tramite il sito di classe. **Come trasportarla** Un normale carrello stradale e una macchina di media cilindrata.

I CANTIERI

Diversi cantieri nel mondo costruiscono 505. In Europa: Rondar (UK), Mader (Germania), Duvoisin (Svizzera). In Nord America: Waterat (USA), Witchcraft Boats (USA). In Australia: Van Munster, Fremantle Ricordiamo che l'Italia ha avuto, dal 1976 al 1982, una produzione di altissima qualità di 505 grazie al **Cantiere Galetti** che produceva 505 in legno lamellare. Galetti conferma, infatti, di aver prodotto una trentina di barche principalmente per il mercato francese e tedesco. Purtroppo dovette cessare la produzione con l'introduzione da parte di cantieri americani e inglesi di scafi in composito le cui tecnologie all'epoca non erano ancora state raffinate come adesso dal suo Cantiere. Vista l'alta tecnologia raggiunta ora da Galetti non sarebbero da escludere, in un prossimo futuro, 505 prodotti di nuovo in Italia.

IL RESPONSABILE DI CLASSE

Marco Giraldi
Via Vivaio, 17 Milano - Tel 339 5762891
www.int505.org

DOVE VEDERE I 505 IN ITALIA

Lago Maggiore (Maccagno) 5-6 giugno
Lago di Garda (Riva del Garda) 20-23 maggio (Coppa Europa)

I campioni del mondo

1956	Lebrun (Fra)	1981	Bixby (Usa)
1957	Elvstrom (Den)	1982	Knapp (Usa)
1958	Elvstrom (Den)	1983	Kyrwood (Aus)
1959	Buffet (Fra)	1984	Blatchford (Aus)
1960	Buffet (Fra)	1985	Bruniges (Aus)
1961	Cornu (Fra)	1986	Colclough (Gbr)
1962	Paul (Aus)	1987	Bergstrom (Swe)
1963	Price (Aus)	1988	Bergstrom (Swe)
1964	Parrington (Aus)	1989	Bergstrom (Swe)
1965	Farrant (Gbr)	1990	Schönherr (Swe)
1966	Hardy (Aus)	1991	Bergstrom (Swe)
1967	Moret (Fra)	1992	Nicholson (Aus)
1968	Toupel (Fra)	1993	Barker (Gbr)
1969	Marks (Gbr)	1994	Nicholson (Aus)
1970	Marks (Gbr)	1995	Robinson (Gbr)
1971	Farrant (Gbr)	1996	Towers (Aus)
1972	Loday (Fra)	1997	Upton (Gbr)
1973	White (Gbr)	1998	Trotman (Usa)
1974	Pajot (Fra)	1999	Hamlin (Usa)
1975	Loveday (Gbr)	2000	Bergstrom (Swe)
1976	Colclough (Gbr)	2001	Hunger (Ger)
1977	Colclough (Gbr)	2002	Nicholson (Aus)
1978	Colclough (Gbr)	2003	Hunger (Ger)
1979	Taylor (Gbr)		
1980	Benjamin (Usa)		

Il Mondiale 2004 si disputerà a Santa Cruz (California) dal 12 al 19 agosto.

A. Flotta di 505 in un lago alpino. **B.** Il primo prototipo del 1954. **C.** Particolare dall'alto del piano velico. **D.** La grande superficie velica consente di planare anche in bolina. **E.** Il 14enne Samuel Kahn (iridato Melges 24) in allenamento alle Hawaii su un 505. **F.** Perfetto assetto al lasco. **G.** Una deriva tradizionale a confronto con una alare. **H.** Un timone dell'ultima generazione. **I.** Lo scafo tondo