



### **La classe FUN: intervista a Marco Redaelli**



Qualche tempo fa ci siamo riproposti di pubblicare una serie di articoli-intervista dedicati alle classi veliche piú rappresentate sul lago d'Iseo. Nel prossimo mese di ottobre il CVS organizzerá la coppa FUN-Surprise e quindi ci é sembrato doveroso, dopo aver intervistato il presidente della classe Surprise Giovanni Pezzoni, fare lo stesso anche con **Marco Redaelli**, che guida l'associazione italiana della classe FUN.

Anzi, per consentire un confronto tra queste due imbarcazioni, riproponiamo a Redaelli proprio le medesime domande che avevamo sottoposto a Pezzoni. Dopotutto le due imbarcazioni hanno qualcosa in comune, a partire dalla capacità di continuare a suscitare l'interesse e la passione dei velisti dopo tanti anni dal loro debutto.

**CVS:** *Marco, la prima domanda è proprio legata alla lunga storia della classe FUN, iniziata nel lontano 1982. In un mondo della vela che propone continuamente novità ed imbarcazioni sempre piú performanti, qual è la ragione di questo prolungato successo?*

**Marco:** Credo che la parola piú indicata per spiegare il fenomeno FUN sia... "FUN". Al contrario di quanto molti credono, FUN sta per "Formule Un" nome voluto dai progettisti francesi Michel Joubert e Bernard Nivel. Nel 1982, anno di lancio della barca, il FUN si presentava come una barca rivoluzionaria e per molti versi é ancora oggi all'avanguardia. Una via di mezzo tra un cabinato e un' agile deriva. Il primo day cruiser moderno: tecnicamente completo, agile, veloce e planante ma al contempo sicuro con ogni tipo di mare. Un gran bel derivone divertente.

Come non apprezzare le eccezionali caratteristiche di questa barca:

- É estremamente sicura con qualsiasi tipo di vento
- É molto tecnica e necessita di fini regolazioni, la panacea per ogni esigente velista e regatante.
- É performante tanto che in condizioni di vento idonee è ancora piú veloce di tante barche molto recenti e super invelate.
- É perfettamente congeniata per un facile trasporto. Deriva basculante e quindi barca bassa sul carrello con peso complessivo contenuto.
- Si arma e disarma con 2 persone in un battibaleno. Personalmente da barca impacchettata e legata sul carrello a barca in acqua impiego meno di 1 ora.

I migliori velisti italiani hanno regatato sul FUN e gli equipaggi italiani hanno dominato fino ad oggi le classifiche degli eventi internazionali. Ecco solo alcuni nomi: Tiziano Nava, Flavio Favini, Daniele e Giovanni Cassinari, Roberto Spata, Luca Valerio, Oscar Tonoli, Giorgio Zuccoli, Gianni torboli, Fabio Magoni e tanti altri.

Come evitare di disperdere un patrimonio cosí importante? Bisognava proteggerlo da snaturamenti tanto costosi quanto velleitari che le innovazioni tecnologiche continuamente propongono. La rigida monotipia, strettamente controllata dalla Associazione Italiana FUN, è stata la garanzia della continuità e del successo.

## Circolo Velico Sarnico

Associazione Sportiva Dilettantistica

[www.circolovelicosarnico.it](http://www.circolovelicosarnico.it)



**CVS:** Come è composto l'equipaggio del FUN e quali sono i ruoli a bordo?

**Marco:** L'equipaggio in regata si compone di 4 persone, senza limite di peso. I ruoli sono prodire, tailer, timoniere e tattico volantista. E' importante sottolineare che, bordo del FUN ognuno svolge un compito importante ed essenziale per raggiungere le massime prestazioni. Nessuno fa soltanto peso. Tutti contribuiscono e quindi tutti si divertono di più.

**CVS:** Quali sono le caratteristiche principali di questa imbarcazione nella navigazione? Quali sono le regolazioni fondamentali su cui si gioca la vittoria in regata?

**Marco:** Come già detto le caratteristiche sono molteplici ed è imbarazzante definire quale sia la principale. Personalmente ritengo sia il grandioso equilibrio tra manovrabilità e reattività ed al contempo sicurezza. anche in condizioni di vento estreme. Ricorderò per tutta la vita una delle mie prime esperienze quando a S. Remo, ancora principiante della vela, mi sono trovato in mezzo a onde di 2-3 metri e vento dai 40 nodi in su. Straorze e strapugge con albero in acqua a ripetizione, ma niente paura, il FUN si riprende da solo, basta assecondarlo. E stare attenti al boma, ovviamente!

Veniamo all'aspetto tecnico. Il FUN ha numerose regolazioni e solo con l'esperienza si riesce a trarne veramente il massimo.

Quelle fondamentali sono relative all'albero e cioè la tensione delle sartie in base al tipo di vento e onda, con l'aggiunta della volante, vero "acceleratore" del FUN sotto raffica. In condizioni di vento estreme diventa importante anche l'uso del paterazzo per favorire l'apertura delle randa nella pare alta. E' importante anche limitare lo sbandamento, perché il FUN è molto più veloce quando la barca è relativamente "piatta".

**CVS:** Parlati delle vele del FUN.

**Marco:** il FUN è dotato di armo 7/8. La randa è in dacron, e per regolamento deve avere almeno una mano di terzaroli anche se il suo uso è praticamente nullo. La barca è dotata di due vele di prua (oggi è permesso il pentex): un genoa per vento fino a 15-20 nodi a seconda del peso e capacità dell'equipaggio; un fiocchetto autovirante con venti forti o in caso si voglia fare una passeggiata senza troppo faticare.



## Circolo Velico Sarnico

Associazione Sportiva Dilettantistica

[www.circolovelicosarnico.it](http://www.circolovelicosarnico.it)



Come vela portante esiste solo lo spinnaker simmetrico tradizionale che permette alla imbarcazione bellissime planate con vento superiore ai 18 nodi circa. Niente gennaker, niente avvolgifiocco, niente tuff-luff sullo strallo. Quindi sul FUN serve un prodire "vero" a destreggiarsi con le vele di prua e il tangone.

**CVS:** *Quale cantiere produce questa imbarcazione oggi e quali sono i prezzi del nuovo e dell'usato?*

**Marco:** Il FUN è prodotto dal prestigioso cantiere Lillia di Musso, famoso per le continue vittorie ottenuti dalle sue imbarcazioni ai Campionati Mondiali ed alle Olimpiadi nella classe Star. La costruzione è ancora estremamente artigianale ed accurata. Il costo si aggira sui 24.000€ + iva per per la barca completa di armamento a cui vanno aggiunti 3-4000 € per vele ad accessori vari. Il prezzo dell'usato ovviamente è molto variabile, ma è possibile trovare barche discrete, anche se non recentissime, intorno agli 8000 €.

**CVS:** *In quali nazioni è maggiormente diffusa questa classe?*

**Marco:** Il FUN è diffuso soprattutto in Francia, Italia, Austria, Germania, Svizzera. Da noi, il successo della classe è testimoniato anche dal numero di partecipanti al Campionato Italiano 2009 che si è svolto a Toscolano Maderno sul lago di Garda.

Sono stati ben 34 gli equipaggi iscritti e questo, per una classe che non conta su sponsor milionari, mi sembra un risultato eccezionale. A maggior ragione in un anno difficile come il 2009, in cui perfino classi teoricamente più alla moda hanno visto drastiche riduzioni della partecipazione anche nelle manifestazioni più importanti.

### ***E per il nome... si scatena la FUNtasia.***

Sebbene l'origine del nome FUN sia dal francese "Formule Un" il piacere di condurre questa barca è tale da far credere ai più che FUN sia la traduzione dall'inglese di "DIVERTIMENTO". Ormai il fenomeno è talmente acquisito che la maggior parte degli armatori si divertono a battezzare la propria barca con i nomi più "FUN..tasiosi", inventandosi anche giochi di parole e di pronuncia tra l'inglese, il francese, l'italiano e perfino il dialetto. Ecco alcuni esempi:

No Wind No Fun - Fun Factor - Fun Follie - Just Fun  
- Allonsenfun - Wanderfun - Dulcis In Fundo - No Risk No Fun - Funnollone - Funtasma - Funatica - DoReMiFun - Funtomas - SoMiaCheFun

**CVS:** *Esistono varianti o diverse versioni del FUN?*

Il FUN non è stato oggetto di alcun snaturamento, così era e così è rimasto. Posso garantire che nessuna imbarcazione esistente può vantare lo stesso grado di equivalenza e performance tra le barche di 25 anni fa e quelle recentissime. Non di rado capita che i trofei più prestigiosi siano ancora vinti da modelli della prima serie. Quindi niente bompreso, niente chiglia fuori stazza. E d'altronde la chiglia molbile è intrinseca nel progetto originale. Va comunque osservato che in regata la chiglia deve essere completamente abbassata e non può essere mossa. La caratteristica basculante serve solo per un agevole trasporto su carrello e ridurre il pescaggio in porti con bassi fondali.

**CVS:** Grazie Marco, direi che ce n'è abbastanza per incuriosire qualcuno. In tal caso, basta contattare la classe FUN o anche il Circolo Velico Sarnico.

*Links:*

Circolo Velico Sarnico: [www.circolovelicosarnico.it](http://www.circolovelicosarnico.it)

Associazione Italiana FUN: <http://www.classeFUN.it>

Cantiere Lillia [www.lillia.it](http://www.lillia.it)