

La RAN630 nelle parole di Antonio Maglione, vincitore nel 2021 di Giuliano Luzzatto

## REGATA DELL'ACCADEMIA NAVALE **XL**

Livorno, Porto Cervo e Capri, per poi fare ritorno al punto di partenza, per un totale di 630 miglia. Questo è il percorso della Regata dell'Accademia Navale, una tra le più lunghe tra le regate del Mediterraneo.

*Antonio Maglione è lo skipper-armatore vincitore nel 2021 della Regata dell'Accademia Navale, la RAN630, sia in Assoluto che Double Handed a bordo del suo Grand Soleil 40 Blues, ben preparato ma pur sempre una barca da crociera. Una vittoria all'esordio in una lunga da 630 miglia, da quest'anno valida con coefficiente 3 per il Campionato Italiano Offshore, non arriva per caso. In vista dell'edizione 2022, partenza da Livorno il 23 aprile, lo abbiamo voluto incontrare.*



Foto Lenzi

## Cosa ti ha spinto a prendere parte a una regata impegnativa come la RAN 630?

Da ragazzo, quando facevo ore e ore di allenamento da solo sul Laser nel golfo di Napoli, già mi appassionavo alle regate come il Fastnet, la Sidney-Hobart, la Middle Sea Race, che leggevo sui vari magazine di vela. Poi, ho seguito miglio su miglio la vittoria alla RAN630 del 2020 di Argo, di Luciano Manfredi mio carissimo vicino di banchina allo YCI, e mi sono chiesto: "Perché no? portiamo Blues alla RAN e facciamolo in double handed prima che si diventi troppo vecchi e malandati!". Lorenzo (Villi) ha subito accettato la sfida. Infine, la spinta di mia moglie è stata come sempre decisiva, con lei abbiamo condiviso la passione per le barche e da tempo abbiamo studiato – insegna Scienze dell'Alimentazione - l'alimentazione specifica per le regate.

## Quali sono i tuoi trascorsi velici?

Vado in barca da quasi mezzo secolo, cercherò di sintetizzare! Ho iniziato come prodiere, dal Flying Junior al Tempest, a 14 anni nel golfo di Napoli presso il Circolo Nautico di Torre del Greco, dove sono nato e cresciuto. Poi ho dedicato più di quindici anni al Laser, barca molto adatta a me con la quale ho ottenuto buoni risultati in diversi Campionati Italiani. Facevo un tour de force per andare a fare le regate davanti a Napoli, circa quaranta miglia a vela tra regata e trasferimento, che in un giorno d'inverno su un Laser sono proprio tante, sopravvivere in quelle condizioni mi ha fatto tirar fuori la tenacia e la determinazione che mi hanno aiutato per tutta la vita e che poi mi hanno spinto a fare la RAN 630!

## Come sei arrivato all'Altura?

Me l'ha fatta conoscere il prof. Antonio Fiorentino, mio docente di ingegneria navale (un appassionato velista e armatore) con il quale feci una tesi su una nave da carico a vela ancora oggi innovativa per le soluzioni tecniche proposte, nulla a che vedere con i velieri. Dopo la laurea il de-

La RAN630 nelle parole di Antonio Maglione, vincitore nel 2021 di Giuliano Luzzatto

stino lavorativo mi portò a diventare progettista aeronautico. Tuttavia nel maggio 1985 il prof. Fiorentino mi chiamò per fare la Tre Golfi su Tu Quoque, il suo Minaldo Three Quarter Tonner. Quella Tre Golfi è stata per me l'esperienza fondante per l'Altura, di cui ricordo ogni singolo miglio: dalla partenza a mezzanotte da Santa Lucia sotto le fotoelettriche al bordeggiare sniffando l'aria dei profumatisimi refoli della termica notturna che calava dalle alture di Capri; il giro dell'isolotto di Santo Stefano e il ritorno planando nel maestrale verso Monte di Procida atterrando di nuovo a Santa Lucia. Con un equipaggio di dilettanti ventenni (più il prof.) vincemmo la Tre Golfi in 47 ore e mezza, avrò lasciato il timone per non più di un paio d'ore!

## Quale fu la tua prima barca?

Con mia moglie cominciammo con un Quarter Ton, uno Ziggurat junior di nome Re Artù ITA-9838, comprato al posto di un'auto nuova dopo aver sognato per anni una barca nostra. Tante regate e qualche vittoria tra cui la Tre Golfi in VI classe. Su quella barca veloce e bellissima, ma piccola e scomoda, ci siamo goduti per anni il golfo di Napoli, il Cilento, Ventotene, in una barca dove sono nati e poi cresciuti i nostri figli. Poi venne Mati, un Minaltura IMS di sette metri e mezzo, di cui mia moglie è stata finanziatrice e armatrice, che progettai nel 1999 e che costruì nel





2000 Mattia di Donato, maestro d'ascia di Torre del Greco. Riversai nel progetto M25s tutto il know-how di progettista aeronautico, supportato da colleghi e ricercatori universitari. Mattia, il maestro d'ascia, esaltò tutta la sua arte nel costruire un gioiello in legno lamellare ed epoxy con strutture interne sagomate a controllo numerico e assemblate a incastro con precisione estrema, senza uso di viti o chiodi. Le appendici erano state analizzate con una innovativa analisi fluidodinamica computazionale per simulare il moto viscoso secondo le leggi di Navier-Stokes. Anche il piano velico era ispirato dall'aeronautica, il fiocco piccolissimo e poco sovrapposto studiato per dare energia al flusso d'aria sul dorso della randa. Mati era un fulmine, spesso eravamo primi in tempo reale con vento leggero contro i Prima classe, con aria sostenuta era formidabile in poppa, in una regata col grecale a Napoli raggiungemmo Procida planando a 16.5 nodi di GPS. La barca suonava letteralmente come un violino, la si sentiva arrivare prima di vederla passare, dicevano gli avversari ammirati! Facemmo tre stagioni ben organizzate, vincendo due titoli UVAI Armatore dell'anno, il Campionato Italiano con Andrea Mura al timone e due Coppa Italia di cui una persino con me al timone.

## **Torniamo alla RAN 630. Con il tuo GS 40 Blues armato con vele in Dacron hai vinto anche la classifica Gran Crociera, possiamo definirla una regata low budget?**

Vengo da regate al coltello su Mati M25s, con vele in materiali high-tech per vincere tutto con equipaggi al top, ma le regate in Gran Crociera e le vele in Dacron sono le più adatte a una barca nata confortevole e con tutta la "falegnameria a bordo" come Blues. Tuttavia le sue vele non sono generiche, ma una scelta precisa e sono state progettate da me insieme a Errico Del Gatto di Delta Sails, mio velaio e mio ex-timoniere sul Flying Junior, studiando forme e dimensioni per dare prestazione e ottimizzare il rating. Ne è uscita una barca "a trazione anteriore" che non stringe tantissimo il vento ma regge tutta vela fino a 22-24 nodi, e su cui non riduco mai il triangolo di prua fino a 32-34 nodi. Questo è il motivo del buon passo che abbiamo sviluppato nello scirocco verso Porto Cervo e poi verso Capri. Il velaio è stato bravo a seguirmi sulle forme e a fare in Dacron una vela con allungamento positivo e ad alto allungamento lavorando sui tessuti, sulle grammature e sulle stecche, in modo da consentire la scelta di un materiale "non-tecnologico" per farci giocare in categoria Gran Crociera. Va detto che, su una regata così lunga, una barca anche non leggerissima ma ben armata e condotta con le giuste scelte tattiche ha modo di pagare meglio il suo compenso rispetto a una 151 Miglia dove ci avrebbero bastonato. L'esempio del 2021 è stato chiaro: Magia, Pogo 12.50 - bella e soprattutto perfettamente invelata e condotta professionalmente - e Argo, First 44.7 vincitore della passata edizione, erano meglio attrezzate, tirate e senza falsa modestia, meglio portate del nostro Gran Soleil 40. Grazie a condizioni meteo, lo scirocco con onda, più adatte ai dislocamenti medio-pesanti, siamo riusciti a sviluppare una buona velocità di bolina nelle due notti di navigazione tra l'Elba e Porto Cervo e tra Porto Cervo e Capri arrivando alla boa di Capri quasi a vista dei grandi. Anche se abbiamo perso tanto nella ri-

La RAN630 nelle parole di Antonio Maglione, vincitore nel 2021 di Giuliano Luzzatto

salita, dove Magia e Argo hanno sviluppato velocità nelle andature portanti impensabili per un Gran Crociera, abbiamo limitato il distacco accumulato difendendoci bene nelle due giornate e mezza che abbiamo impiegato fino a Livorno.

## **Esordio doppiamente vincente, non solo era la tua prima RAN 630 ma anche la prima regata x2. Come vi siete preparati con il tuo amico Lorenzo Villi?**

Partecipare con Lorenzo è stata la naturale continuazione di un sodalizio nato prima sul lavoro e poi in barca. Su Blues, Lorenzo ha iniziato come navigatore nella 151 Miglia del 2019, dando subito dimostrazione di polso e di bravura guidandomi con calma e precisione in una notte buia senza luna in una lunga e bellissima planata di trenta miglia a 9-10 nodi. Lorenzo non è nato come regatante, ma è un ottimo marinaio e soprattutto per deformazione professionale - è pilota collaudatore aeronautico - cerca la massima prestazione pensando sempre alla sicurezza del mezzo e dell'equipaggio. In questo ci compensiamo molto, a volte cresce in me il demone del vecchio laserista e mi viene da schienare sull'onda... Quindi la passione per la vela e la confidenza che abbiamo l'uno nell'altro nella gestione dei rischi, che abbiamo affrontato ogni giorno sul lavoro, ha portato a un amalgama in barca che nella RAN 630 è stato fondamentale per navigare veloci ma tranquilli e superare tutte le difficoltà che sono capitate in cinque giorni.

## **All'arrivo hai definito questa regata il Fastnet del Tirreno, quali sono stati i momenti chiave?**

Il Tirreno è un campo di regata con una variabilità di situazioni meteo superiore a quelle oceaniche. I momenti chiave sono stati la scelta di passare attraverso il canale di Piombino invece che doppiare l'Elba da ovest per sfruttare al meglio l'arrivo dello scirocco e l'insospettabile velocità unita a un buon angolo di bolina che abbiamo sviluppato con vento e onda, in pieno Tirreno non è sceso sotto i 24 nodi



con onde di almeno 2 metri, a Porto Cervo ho letto 34 nodi. Sfruttando la rotazione a ovest, ben chiara dalle previsioni meteo, siamo scesi verso Ponza, Ventotene e quindi Ischia senza bordeggi e senza mai cadere nell'ombra delle isole. Infine, il bordeggiamento verso il Circeo durante la risalita restando a ovest per sfruttare l'entrata del Ponente. In prossimità dell'arrivo, il cimento delle secche di Vada - sembrava il Pot-au-noir! - con ore e ore di bonaccia e vento che soffiava per pochi secondi da tutte le direzioni sia nella fase di discesa, che nella risalita a Livorno sotto i temporali, sono state una prova di resistenza che, con animo velisticamente zen, siamo riusciti a superare alla grande.

### **Vuoi condividere qualche ricordo particolare, magari anche non strettamente agonistico?**

Il primo, quando sono uscito di notte in coperta, a sud dell'Elba e in rotta per Porto Cervo, ho scoperto un nuovo Lorenzo: qualche ora prima avevo lasciato al timone un tranquillo marinaio senza alcuna velleità agonistica, ora timonava come quando pilotava l'F104, portando il Blues nello scirocco montante con una velocità, una grinta e una cattiveria agonistica che mai avrei sospettato. Ogni ora del giorno e della notte abbiamo continuato ad attraversare scenari bellissimi, albe e tramonti da lasciare senza fiato, in un mare ricco di fascino e di storia, come sotto-

vento a Montecristo, bellissima nella luce dell'alba di un lunedì non lavorativo molto speciale per noi.

### **Perché un armatore dovrebbe senz'altro prendere parte alla RAN 630?**

Finora è stata una regata "boutique", per poche barche. La durata può scoraggiare la formazione di equipaggi numerosi, per questo è utile la formula Double Handed che sicuramente ne accresce il fascino e ne semplifica la preparazione, favorendone la diffusione. Tuttavia, il numero limitato di barche non la rende meno bella, anzi le dona un fascino quasi elitario. E poi la formula di non avere nessun percorso obbligato, salvo le boe di Porto Cervo e Capri, esalta la libertà, la fantasia e l'audacia dello skipper. Penso che la RAN 630 sia la regata più bella in assoluto, con un campo di regata di incomparabile bellezza e straordinaria difficoltà, con scelte chiave da fare ogni minuto sul meteo, sulla strategia, sulla tattica, sulla resistenza della barca e dell'equipaggio, è una tesi di laurea in regate offshore! Con Lorenzo su Blues abbiamo dimostrato che si può vincere con una barca buona ma normalissima, con un equipaggio motivato ma non professionista, che spinge sempre ma si gode ogni minuto di questa bellissima esperienza che, credetemi, cambia la vita.



La RAN630 nelle parole di Antonio Maglione, vincitore nel 2021 di Giuliano Luzzatto

### **Hai qualche suggerimento da offrire a chi volesse venire a regata nel 2022?**

Soprattutto in Double Handed, suggerisco di curare la preparazione, non tanto nella potenza ma nella resistenza e nella capacità fisica e mentale di tenere sempre alto il ritmo tuo, del tuo compagno e della barca allo stesso tempo. Mi sono infortunato a un ginocchio durante una manovra, di notte e poco pianificata, la lezione che ne tratto è che bisogna curare al meglio la preparazione fisica come qualità delle articolazioni dando loro la massima flessibilità e robustezza possibile. Infine è indispensabile provare e riprovare prima tutte le manovre, magari scrivendone un protocollo sintetico, per ritrovare sempre la giusta pianificazione e ridurre al minimo le improvvisazioni.



### **La tua partecipazione a questa edizione sarà sempre x2 con Villi?**

Squadra che vince non si cambia! E fin quando il fisico me lo consentirà, non perderò l'occasione di essere sulla linea di partenza della RAN 630. Vorrei aggiungere che a luglio ci sarà il Campionato Europeo Double Handed in Grecia, in occasione della Aegean 600. Penso che si possa candidare, con il supporto di UVAI, FIV e ORC, la RAN 630 2023 per ospitare il prossimo Campionato, senza nulla da invidiare alla meravigliosa regata nell'Egeo!

<https://ran630.it/>