

Arcidiavolo: una storia nata trentacinque anni fa.

Era il 1972 quando un imprenditore di nome Giorgio Tognelli divenne il protagonista di questa storia.

Per fare un favore ad alcuni amici e infoltire la flotta di partecipanti alla prima gara Offshore dell'Adriatico, si era iscritto alla gara con la sua barca da diporto, un cabinato in compensato marino costruito dal cantiere Acquaviva e motorizzato con due entrofuoribordo da circa 100 cavalli ciascuno.

L'abilità di guida e la buona sorte gli fecero vincere quella sfida motonautica, la prima della sua vita, la Bellaria - Opatja.

Teoricamente non avrebbe dovuto partecipare alla gara di ritorno, da Opatja a Bellaria, per impegni di lavoro, ma si sa, la vittoria ha un sapore speciale e a volte cambia il destino delle persone.

Fu così che Giorgio Tognelli rinviò gli impegni e corse anche la seconda gara. Vinse ancora.

A quel punto era nata in lui la passione per la motonautica.

Partecipò anche a tutte le successive gare di quella stagione e alla fine si laureò Campione Italiano Offshore Classe 2.

Il termine allora aveva un significato letterale, vale a dire "lontano dalla costa" e non indicava solamente, come poi avvenne, i catamarani.

La passione aveva travolto Giorgio Tognelli che lo stesso anno andò a Cowes, il tempio della motonautica, per assistere alla mitica Cowes - Torquay, 200 miglia di corsa nella Manica.

Nell'avventura italiana, Giorgio Tognelli era stato accompagnato da Antonio Soccol che aveva già una discreta esperienza di gare. I due piloti in Inghilterra incontrarono Renato Sonny Levi che all'epoca era già un famoso progettista di imbarcazioni, con una spiccata attitudine per l'innovazione.

Questi tre personaggi cominciarono a ipotizzare insieme il progetto di una nuova barca per andare più veloci. Ovviamente non avrebbe avuto la cabina, ma si sarebbe chiamata come quella precedente: "Arcidiavolo".

Tutti erano concordi sul fatto di sperimentare qualcosa di rivoluzionario; venne così deciso di provare una carena a trimarano, per l'esattezza a "triciclo rovesciato".

In pratica lo scafo si sarebbe appoggiato su tre punti: i due scarponi laterali e il centro della V di poppa.

Non solo, siccome in gara i piedi poppieri si rompevano facilmente, si scelse di utilizzare per la prima volta su una barca da competizione una trasmissione di superficie.

La barca venne costruita dal cantiere Acquaviva di Bellaria. Era nato il primo trimarano con elica di superficie, aveva una lunghezza di 10 metri, una larghezza di 2,5 metri, pesava 3,5 tonnellate e possedeva un rapporto peso/potenza di 8,75 chilogrammi per cavallo.

Ma l'innovazione era talmente spinta e riguardava così tanti elementi tecnici che fu necessario un anno per la messa a punto.

In ogni caso la sperimentazione aveva dato i suoi importanti frutti: al contrario di altre barche da corsa non servivano né i flap né le casse di zavorra e lo scafo teneva bene il mare formato.

La seconda stagione fu costellata da una serie infinita di guai tecnici.

Giorgio Tognelli non demordeva e decise così di costruire un altro Arcidiavolo, simile al primo, ma più leggero e con murate più basse, naturalmente con la medesima straordinaria carena.

Fu peggio di sempre: 13 gare e 13 ritiri per noie tecniche.

Però una cosa era chiara: fino a quando Arcidiavolo era in gara, stava davanti a tutti gli avversari. Non c'erano le telecamere a riprendere la corsa e a parlare erano solo le classifiche dove Arcidiavolo figurava sempre ritirato. Insomma nessuno credeva nelle qualità di quella barca.

Quando nel 1976, al Gran Premio di Roma, videro arrivare Arcidiavolo sul traguardo per primo nella sua classe, tutti pensarono che si fosse ritirato e stesse tornando indietro. Ci vollero parecchi testimoni di boa per convincere i giudici che la barca aveva completato l'intero percorso di 189 miglia. L'equipaggio trionfante era composto, come sempre, da Giorgio Tognelli e Antonio Soccol.

L'incredulità sorta doveva però essere dissolta in modo più plateale.

E fu così che per difendere il valore del team e del progettista Renato Sonny Levi venne deciso di sfidare il record di velocità della categoria.

A Sarnico, il 20 agosto 1976, alla presenza dei cronometristi dell'Unione Internazionale Motonautica, Arcidiavolo stabilì il nuovo primato mondiale della sua classe con 67,7 nodi di velocità media sul miglio.

Ora che tutti potevano conoscere il potenziale di quella barca i suoi ideatori erano appagati; nulla più avrebbe infranto il mito, ma anche nulla più sarebbe accaduto.

Da allora, infatti, nessuno ha mai più utilizzato quella carena. Nessuno sino a oggi.

Il nuovo progetto è stato realizzato dalla Victory Design di Brunello Acampora che ha curato il disegno dell'opera viva e della coperta, mentre i Cantieri di Sarnico hanno inserito il concetto di qualità assoluta, perfezione d'esecuzione, ricercatezza del particolare ed eccellenza negli allestimenti.