

BarcheaMotore

N. 46 / 2025 | OTTOBRE / NOVEMBRE - OCTOBER / NOVEMBER
ITA € 7.50 - EU € 13.00 - UK £ 10.99 - CH fr. 12.00 - USA \$ 12.99

MOTORBOAT MAGAZINE

ENGLISH TEXTS

PARLA BULLERI

Come sono diventato
campione del mondo
delle barche offshore

IL PREZZO GIUSTO

Quanto ti costa
davvero comprare
la barca nuova

OROLOGI
Quali sono
i modelli top
da barca

MANY THANKS
Le eccellenze
della nautica
si raccontano

*Il Cayman 50.0 Hard Top
è la nuova ammiraglia
di Ranieri International,
a pagina 34.*



IDENTIKIT 2026

I 70 migliori cantieri e oltre 500 barche dalla A alla Z



OFFSHORE ▶ MAURIZIO BULLERI

Come ho vinto il mondiale offshore



Maurizio Bulleri, l'unico P11 a un motore a combustione interna, è giunto alla vittoria. Nel 2005 è stato vincitore del campionato mondiale di Jolly Drive. La sfida di Jolly Drive, ingegneristica nella forma, 200 pagine, editrice L'Espresso, racconta questa avventura.



Non tutti gli scafi nascono per vincere. Ma a volte basta una magia per trasformare una barca abbandonata in un prato in una campione del mondo. È la storia del Jolly Drive (che compie 20 anni) raccontata nel nuovo libro di chi l'ha condotta alla vittoria: Maurizio Bulleri. Gregorio Ferrari

“Quando abbiamo visto ci siamo chiesti perché avessimo abbandonato. Poi l'abbiamo messa in acqua con i motori e le trasmissioni. È stato subito tutto chiaro. Era lenta nella carriera e gli step erano un disastro. Il soprannome di "barca scoglio", cioè che non si muove, fu urlato che ci portarono dietro per un po' di gare". Inizia così, nel 2005, l'avventura di Maurizio Bulleri e dei suoi compagni di equipaggio, Riccardo Fatarella e Andrea Bergamini. Insieme si racconta la storia del Jolly Drive, con il motore televisivo e giornalista, nel suo libro "La sfida del Jolly Drive", editore L'Espresso. Protagonista è il "Jolly Drive", con cui vinsero il campionato mondiale di Powerboat P1 nel 2005, nonostante delle premesse disastrose. A Maurizio abbiamo fatto qualche domanda per capire cosa aspettava da questo libro. Una, subito, fondamentale.

Perché avete preso una barca del genere?

M.B.: Perché eravamo disperati. Dopo mesi per mettere insieme gli sponsor per pagare il campionato avevamo un accordo con un cantiere che ci avrebbe dato lo scafo nudo e crudo. A marzo, però, ci dice che lo scafo non riesce a farcela. Ha troppi ordini. Potremmo andare in causa, ma comunque non avremmo potuto guadagnare. Allora abbiamo cercato una barca che avesse lunghezza, larghezza e peso adatti a correre in base alle regole del campionato. Non c'era niente da nessuna parte. Poi, Andrea (Bergamini) mi fece un tentativo con Gianfranco Rizzardi. Questi gli disse che tantissimi anni prima aveva costruito una barca che aveva dato a due piloti, ma se ritirano perse le tracce. Col passaporto abbiamo cercato di capire dove fosse. Siamo finiti in un prato, a Lavinio, nel litorale laziale. La barca era lì, abbandonata. L'abbiamo misurata. Andava bene e l'abbiamo presa. Era l'unica possibilità.

80

81
Full website from scan 154

"Qui avete iniziato a vincere..."

M.B.: Nel libro descrivo nel dettaglio la magia di un amico e pilota, Simone Cesati, di Albatro Yacht. Dopo le prime due gare eravamo in cantiere da Rizzardi ad Oceta. La barca era lentissima, non andava. Andrea Cesati, quando la carriera, prende un pennarello. Senza tante cerimonie disegna sullo scafo la forma che avrebbe dato, poi parlata con un ingegnere di Rizzardi che era lì che lo seguiva. "Qui devi scavarci, qui devi rasparla, qui ci fa questo salto, qui c'è questo gradino". Solo su quest'istruzione fatto all'occhio, la barca guadagnò 10 nodi. Simone ha il dono di essere figlio d'arte, lui è cresciuto in cantiere e fin da bambino ha iniziato a disegnare le sue carezze. Non ha fatto

nessuno studio, ha proprio nel sangue questa cosa. Poi sono seguiti degli interventi sui motori, le propulsori ed al che oltre l'alleggerimento, fatto sempre da Cesati. Alla fine andavamo come gli alle.

A te la differenza, alla fine, è stato l'equipaggio?

M.B.: Sicuramente, lo so alle manate. Andrea Bergamini come navigatore e Riccardo Fatarella come timoniere. Con Andrea, che è mio cugino, siamo molto legati fin da bambini ed ogni operazione marina l'abbiamo fatta insieme. Riccardo fa da me conosciuto sui campi di gara. Quando ci ha chiesto di fare squadra, sapevamo che era una persona probante, ma non lo

conoscevamo come pilota. Io e Andrea eravamo agguerriti, ma non avevamo mai quel pizzico di cattiveria che invece lui aveva e che serve per vincere. Alla fine, quando le cose cominciano a funzionare ci siamo presi anche alcuni rischi. Ma era un'idea condivisa. E ha funzionato.

Nella foto sotto: Siamo nella seconda metà del Campionato Jolly Drive, dopo le numerose modifiche apportate all'imbarcazione e al sistema di propulsione, ha ora le stesse prestazioni degli avversari. A Gallipoli, la voglia di riscattare l'ingenuità squallida subita nella gara di Coves fa emergere la grinta dei piloti che ottengono una duplice vittoria. Il titolo mondiale, che sembrava saldamente nelle mani dei piloti inglesi di Buzz Buller, è ora alla portata di Jolly Drive. Il motore è montato sul ultimo due giri.



82

83

Ottobre/Novembre 2025



Accele l'immaginabile Jolly Drive vince il Gran Premio di Malta, il primo della stagione Powerboat P1 2005. Maurizio, Andrea e Riccardo l'atletica erano andati a Malta consapevoli della scarsissime prestazioni della loro barca e avevano perfino ipotizzato di ritirarsi per manifesta inferiorità. Jolly Drive aveva una velocità massima di 51,5

nodi contro i quasi 80 nodi delle barche rivali. Ma il mare è agitato e nessuno riesce a navigare a più di 50 nodi. I piloti di Jolly Drive tengono gli occhi fissi e così facendo competono alla pari con gli avversari aggiudicandosi la vittoria grazie a due piazzamenti sul podio nelle due gare del Gran Premio.



Siamo nella seconda metà del Campionato e Jolly Drive, dopo le numerose modifiche apportate all'imbarcazione e al sistema di propulsione, ha ora le stesse prestazioni degli avversari a Gaglioli. La voglia di riscattare l'ingiusta sconfitta subita nella gara di Cowes fa emergere la grinta

dei piloti che ottengono una duplice vittoria. Il titolo mondiale, che sembrava saltatamente nelle mani dei piloti inglesi di Buzzii Bullet, è ora alla portata di Jolly Drive. Il vertice è rinviato alle ultime due gare.

DALLA BARCA "SCOGLIO"...

Durante la pausa estiva Jolly Drive viene portata in cantiere e sottoposta a una radicale trasformazione. Vengono tolti il ponte di coperta, la plancia e i collanti motore che sono ricostruiti con tecniche che permettono di ridurre notevolmente il peso. Vengono cambiati gli ingranaggi dell'invertitore per far girare le eliche più veloci degli altri motori.

Il fondo viene levigato alla perfezione per ridurre al minimo la resistenza idrodinamica. Alcuni impianti (e quindi i loro pesi) vengono spostati verso poppa per ottenere un assetto più aggressivo. Jolly Drive diventa più veloce, ma plana con difficoltà e si stende parallela alla superficie solo oltre i 50 nodi.



...A QUELLA CHE VINCE TUTTO!



1. Buzzii Bullet è lo scalo da battere: è il più veloce e il più agguerrito. I migliori piloti di quella stagione. La loro imbarcazione è un rif di carbonio costruito dalla F1 Design. Il cantiere del mitico Fabio Buzzii. La propulsione è affidata a due motori a due tempi Mercury Racing da 300 cavalli, molto probabilmente spinti ben oltre la loro potenza e proprio per questo Buzzii Bullet è velocissimo, ma per la stessa ragione l'affidabilità risulta compromessa.

2. Due giovanissimi maltesi, Andrius Ciantar, l'unico pilota femminile del Campionato, e Aaron Ciantar, sono al comando di Chaudron, la barca costruita dal tonomino cantiere fondato da loro padre, che ha già prodotto molti motoristi da diporto e qualche barca da competizione. Sono cresciuti costruendo e pilotando e hanno un coraggio da leoni: quando il mare è mosso fanno valere la loro abilità e la loro spregiudicatezza. Corrono per vincere e quando ingaggiano duelli con gli avversari sono ancora più aggressivi.

3. Le barche del Campionato Powerboat P1 2005 hanno tutte prestazioni simili perché il regolamento è basato sul rapporto peso/potenza che è fondamentale per definire le prestazioni di qualsiasi imbarcazione. Offshore Performance è tra gli scali più veloci e a pilotarlo sono tre piloti svizzeri, protagonisti in alcune gare, ma incoincidenti nei risultati sebbene il loro scalo abbia prestazioni eccezionali in qualsiasi condizione di mare.

4. Nelle gare di motonautica di quegli anni gareggiavano, insieme ai professionisti, anche dei "gentleman driver" e tra questi sono protagonisti assai: Angelo Tedeschi e Stefano Acampora (nella foto in primo piano). Nella stagione 2005 corrono su uno scalo americano Formula con motori entofuelbowl racing. A distinguersi non sono solo le loro capacità, ma anche il grande rispetto per gli avversari che li porta a evitare qualsiasi scontro, pur mantenendo vivo lo spirito combattivo.

