

Come ti disegno la barca...

di Sacha Giannini

Le forme delle barche sono cambiate in funzione delle esigenze e dei materiali. Ripercorriamo una storia affascinante e assai istruttiva



Uno yacht
d'epoca in legno e
l'Imoca 60 Hugo
Boss in carbonio

“Quaranta chilometri di deserto dividono di più gli uomini che cinquecento miglia di mare”

Giulio Verne sosteneva che la barca è stata il primo vero veicolo della civiltà e, tra le creazioni dell'ingegno umano, quella che è riuscita coerentemente a coniugare esigenze tecniche, funzionali ed estetiche.

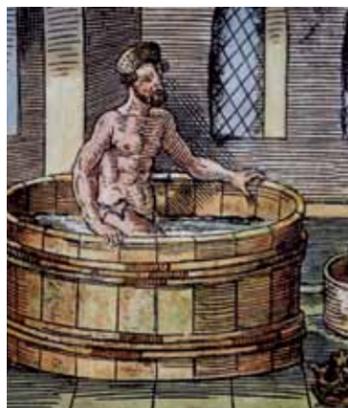
L'utilizzo di questo mezzo di trasporto si stima sia iniziato circa 6000 anni fa.

Nel corso di tutta la storia della navigazione, la forma dello scafo è stata sicuramente condizionata dai sistemi di costruzione, di propulsione, dall'uso cui la nave era destinata, dalle mode e anche dalla fantasia dei costruttori.

I primi natanti furono principalmente creazioni delle culture che le concepirono. La zattera, il tronco scavato, i fasci di giunchi, la cortecia degli alberi e la pelle degli animali furono le diverse e più remote tappe della prima fase nella tecnica di costruzione di scafi.

Dall'alto:

Una rappresentazione di Archimede di epoca tardo medievale



Ogni popolazione utilizzò i materiali a disposizione nell'ambiente. L'uomo non mancava di spirito di osservazione, d'intelligenza, di capacità di adattamento e l'idea della galleggibilità veniva suggerita da rami, tronchi trasportati dalle acque e animali che nuotavano. La progettazione delle barche era



affidata solo alla tradizione e all'abilità pratica di maestri d'ascia e non esistevano scuole di costruzione navale, schemi o regole. Tutto il sapere era tramandato oralmente dai maestri artigiani, i carpentieri.

Gli Egiziani non furono un popolo di grandissimi navigatori. L'eccezionale fertilità della loro terra li rese agricoltori prima e la mancanza di alberi di alto fusto (fatta eccezione per l'acacia) li privò della materia prima per costruire buone e forti imbarcazioni.

Nel IV millennio a. C. i Fenici (popolo semita insediato lungo le coste siriane tra il mare ed i monti del

Libano e della Galilea, la dove l'agricoltura era povera mentre le montagne producevano alberi di alto fusto, soprattutto cedri) divennero presto buoni costruttori di imbarcazioni e ottimi navigatori e padroni incontrastati del Mediterraneo. I Greci tra il VIII ed il VII sec. a.C. appresero soprattutto dai Fenici la co-

struzione delle navi e i segreti della navigazione, consentendo loro di conquistare successivamente tutto il Mediterraneo e il Mar Nero.

Al dominio dei Greci si sostituì, poi, quello dei Romani. Nella seconda metà del III sec. a. C. si affermava nel Mediterraneo occidentale il potere indiscusso di Roma.

Tra il 1400 ed il 1500 d. C. alcuni grandi navigatori al servizio di stati europei compirono importantissimi viaggi di esplorazione al fine di individuare nuove rotte commerciali, contribuendo allo sviluppo e allo studio di tecniche costruttive e di ingegneria navale.

Il primo Paese che si dedicò alla na-

vigazione oceanica fu il Portogallo (1487 Bartolomeo Diaz, 1498 Vasco de Gama) che andò subito in competizione con la Spagna (1492 Cristoforo Colombo).

L'America settentrionale venne invece esplorata dai veneziani Giovanni e Sebastiano Caboto (1497-1498), al servizio dell'Inghilterra; dal fiorentino Giovanni da Verrazzano (1524), al servizio della Francia, e dal francese Jacques Cartier (1535) che si inoltrò nel Canada.

Nel 1519 il portoghese Ferdinando Magellano, al servizio della Spagna, costeggiò l'America Meridionale fino a scoprire il celebre Stretto ed entrare, primo europeo, nell'immenso Oceano Pacifico.

Le nuove scoperte geografiche dimostrarono ancora una volta che la nave costituiva il mezzo fondamentale di espansione e di conquista prima e poi di sviluppo dell'economia.

Nel 1700 la costruzione navale

Si ebbero poi due innovazioni che produssero notevoli cambiamenti alle costruzioni navali. Si tratta della costruzione in ferro, l'impiego della macchina alternativa a vapore e la sostituzione dell'elica alla ruota a pale. L'idea dell'elica, ma solo l'idea (sia pur geniale) si deve a Leonardo da Vinci (1452-1519). Queste fondamentali innovazioni (il ferro, la propulsione con motrice a vapore ed elica) determinarono un notevole sviluppo degli scafi per dimensioni, forme, velocità e sicurezza.

È la fisica, con il **Principio di Archimede**, che ci fa capire come fanno a galleggiare le navi, e in generale tutte le imbarcazioni.

Uno scafo dislocante è quello che è più fedele a questo principio e al concetto di "sostentamento": una barca dislocante è come fosse un buco nell'acqua che sostiene lo scafo.

Il **dislocamento** di una nave è la massa dell'acqua da essa spostata, il cui peso, moltiplicato per il peso specifico dell'acqua (variabile), è uguale al peso totale della nave stessa.

La peculiarità di uno scafo dislocante è di avere una velocità teorica massima di avanzamento, detta anche critica, data dalla formula $V_m = 1,35 \sqrt{L}$ dove L è la lunghezza al galleggiamento dello scafo espressa in piedi e Vm la velocità espressa in nodi.

Il compito del progettista è quindi quello di ottimizzare le forme di ca-



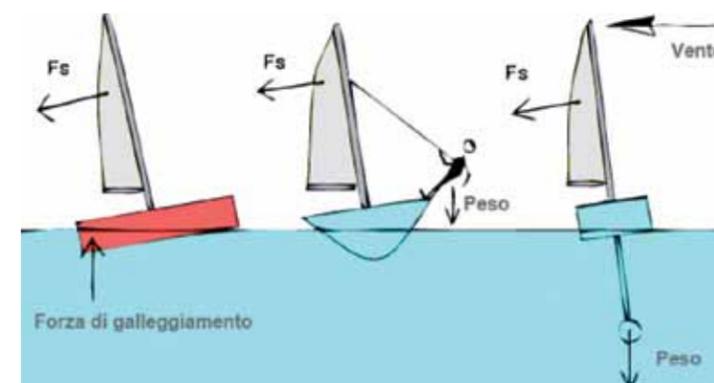
Dall'alto:

Un Iceberg, ha una massa immersa notevolmente superiore a quella emersa;

La rappresentazione dei concetti di galleggibilità e stabilità

« Ogni corpo immerso in un liquido subisce una spinta verso l'alto uguale al volume del liquido spostato

adottò procedimenti di lavorazione più razionali ed economici. Fu adottato il trattamento a caldo in sabbia umida del legno da curvare, furono realizzati sistemi per lo smaltimento delle acque dalle sentine, l'opera viva fu protetta, oltre che da sostanze oleose anche da una fasciatura con lastre di rame, furono realizzati sistemi di areazione degli spazi interni e carene con minore resistenza al moto.



Anni 70 e 80: l'epoca d'oro della cantieristica italiana

Dal 1970 al 1990 si sviluppa una fiorente cantieristica in Italia e una produzione di serie di barche a vela.

Alcuni esemplari importanti:

ALPA

- Alpa 11,50 (1967/Sparkman&Stephens)
- Alpa 12,70 (1969/Olin Stephens)
- Alpa 42 CC (1974/

Sparkman&Stephens)

BARBERIS

- Show 34 (1974/Doug Peterson)
- Show 42 (1981/Andrea Vallicelli)

CBS

- Piviere 614 (1965/Aldo Renai, Mauro Mancini e Renato Bulleri)
- Harmony (1973/Aldo Renai)
- Serenity (1976/Aldo Renai)



- Cbs 45 (1980/Sparkman&Stephens)

CLASSIS

- Segugio (1977/Belardi)

CIMA



- Brigand 950 (1972/Camper&Nicholson)
- CNO cantieri navali Ostia
- Canados 37 (1980/Andrea Vallicelli)

COMAR Forli

- Comet 910 (1971/Van De Stadt - Gruppo Finot)
- Comet 11 (1977/Finot)
- Comet 1050 (1983/Finot)
- Comet 12 (1985/A. Vallicelli)
- Comet 375 - 42 (1987/D. Peterson - Finot)

Dall'alto: rena su questi parametri, velocità e lunghezza (o dislocamento).
"velocità = radice quadrata della lunghezza al galleggiamento espressa in piedi per 1.34"
I tipici slanci di una barca dislocante, per ottimizzare la lunghezza al galleggiamento a barca sbandata in bolina; Puma, Volvo 70, basato su concetti plananti radicalmente opposti



Non ci sono limiti di peso, ma l'unica limitazione è la **velocità raggiungibile** legata alla lunghezza sull'acqua.
Dal punto di vista progettuale, i due parametri principali che hanno determinato un'evoluzione estetica, stilistica e tecnica delle imbarcazioni, soprattutto in questi ultimi 2 secoli, sono il dislocamento e la stazza.
Il dislocamento, che viene definito come peso della nave, è il vero parametro basilare della progettazione, quello che incide su tutte le caratteristiche salienti di uno scafo: velocità, abitabilità, facilità e conducibilità di governo. La stazza, invece, è la "capacità" interna di una barca, si misura in volumi, la cui unità di misura è la tonnellata di stazza, che equivale a 100 piedi cubici ovvero 2.832 metri cubi.

IL DISLOCAMENTO

Il peso di una barca determina una



quantità di parametri che interagiscono con la navigazione e ne determinano le condizioni di moto. Da sempre sono esistite due opinioni contrapposte su quale tipo di imbarcazione, pesante o leggera, potesse dare il meglio come navigazione a vela, facilità di conduzione, velocità e sicurezza per crociere a lungo raggio.
Nella progettazione e costruzione di yacht a vela la scelta "pesante o leggera", non è garanzia di un ottimo prodotto. Se è vero che si possono costruire imbarcazioni buone con entrambe le filosofie, è anche sfortunatamente vero che con entrambe si possono costruire pessime imbarcazioni.

Ci sono molte altre decisioni che devono esser prese e che influenzano il risultato finale, dalla qualità costruttiva, all'attenzione ai dettagli fino alla capacità di costruire interni su misura per le esigenze di ogni singolo armatore.

Il costruttore, oggi, si trova davanti alla necessità sempre crescente di produrre scafi performanti e veloci con una riduzione del peso complessivo della struttura, senza naturalmente sacrificare robustezza e margini di sicurezza, e diventa quindi imperativo adottare tecniche costruttive e materiali tecnologicamente avanzati.

Il concetto di dislocamento (leggero o pesante) è stato modificato negli ultimi dieci anni grazie all'impiego, anche nella produzione di serie, di materiali compositi come le fibre di carbonio o di kevlar e l'introduzione di vele particolarmente performanti.
Le nuove tecnologie hanno infatti permesso la realizzazione di scafi a dislocamento leggero o addirittura ultraleggero (ULDB), altrettanto robusti e sicuri dei dislocamenti pesanti. Ma anche con costi analoghi, perché se è vero che le barche si vendono a chili, quelle di laminato pieno costano assai meno di quelle

di sandwich.
Invece, per quanto riguarda gli altri aspetti, le differenze sono notevoli. Un dislocamento leggero è più facile da portare perché ha bisogno di meno tela e perché manovra meglio. Teoricamente ha meno abitabilità di un dislocamento pesante, in quanto presenta minori volumi di carena e una minore capacità di stivaggio, ma spesso se ne modificano "pericolosamente" gli assetti e i volumi di scafo e coperta. Cammina meglio alle andature portanti, ma in bolina può battere e piantarsi sull'onda, specie contro quella corta del Mediterraneo, ma anche questo non è del tutto vero, dipende dalle linee di carena e dalla capacità di equilibrio del progetto; al contrario una barca pesante con poco vento non sarà mai performante e quindi necessiterà sempre di un motore potente e un armo altrettanto sviluppato, così da sopperire alla mancanza di velocità.

Personalmente preferiamo, nelle barche da crociera di serie, una barca con un dislocamento medio-pesante, così da mediare i limiti tecnici di una o dell'altra impostazione tecnica, con linee d'acqua filanti e un baglio massimo non troppo arretrato. La cosa importante è che lo scafo si sviluppi in modo corretto e proporzionale, privilegiando la navigazione a vela e una buona stabilità di rotta. Il tutto dipende ovviamente dall'uso che se ne deve fare e dal tipo di navigazione prevista. In realtà la tendenza dei progettisti è sempre più orientata alle esigenze del mercato che ricerca barche

medio piccole 12-13 metri con 3 o 4 cabine e corrispondenti bagni, così inevitabilmente le strutture interne devono essere tali da impedire la diminuzione del peso complessivo.

LA STAZZA

La fisica ci insegna che maggiori sono le dimensioni di una barca a vela, maggiore è la velocità che è in grado di sviluppare, quindi maggiore è la sua possibilità di essere più veloce e tagliare per prima un eventuale traguardo.
Nel tentativo di compensare le minori capacità di correre di una barca rispetto all'altra, si pensò di inventare una "formula" per legare diversi parametri e per rappresentare con un unico "numero" la capacità di andar (forte) di una barca. Questo numero è la stazza di una barca, così

come viene interpretata oggi. Tutto ciò è nato durante le prime regate veliche in Inghilterra alla fine del 1700 quando armatori e progettisti si accorsero che più uno yacht era lungo, più era veloce (quindi vincente). Per evitare una corsa al gigantismo e per consentire anche agli yacht più piccoli di essere competitivi (quanto accade da qualche anno in Barcolana è il paradigma di questo principio fisico) fu introdotto un metodo di compensazione per tenere in considerazione le dimensioni degli scafi partecipanti a una regata.
Creare, quindi, una carena adattabile non più alla realtà oggettiva, bensì alla precisa "soggettività" del regolamento...di stazza. Le linee di carena, una volta teorizzate, vengono quindi compresse, piegate e

« Le formule di stazza hanno portato a creare carene adattate non più alla realtà bensì alle necessità del regolamento



A sinistra:

L'Open 50 Vento di Sardegna di Andrea Mura è un progetto di Umberto Felci per il Vendee Globe, riadattato e riammodernato per restare competitivo



CANTIERI DEL PARDO
• Grand Soleil 34 (1972/Finot)



• Grand Soleil 41 CC (1978/Finot)
• Grand Soleil 39 (1983/Jezequel)

- Grand Soleil 46 (1984/Jezequel)
- Grand Soleil 42 (1989/German Frers)
- Grand Soleil 343 (1988/Finot)

CANTIERI NAVALI FIUMICINO

- Orca 43 (1972/Dick Carter)

FRANCHINI

- Modulo 37 (1977/Massimo Franchini)

INTERYACHT

- Vagabond 33 (1974/Mauro Stefini)
- Vagabond 41 (1974/Sciomachen)



SERIGI

- Solaris 47 (1976/Sparkman&Stephens)
- Solaris 36/39 (1981/Frans Maas)

SARTINI

- Passatore (1971/Finot)



Dall'alto:

le linee di una classe metrica da regata dei primi del Novecento contrapposte a quella di un barca da trasporto

infine deformate per essere incastrate proprio su queste regole. Ricordiamo che nel passato e fin dagli inizi del primo millennio, le navi erano tassate secondo la capacità di carico, misurata secondo il numero di barili che potevano caricare.

Questa unità di misura ha origini antiche, realizzata misurando il volume di una tonnellata dei più diversi generi trasportati, dalle stoffe al vino, alla fine si vide che la media dei volumi tendeva ai 100 piedi cubi (2,832 metri cubi) e così venne stabilita l'unità di misura.

Questa misura si rendeva necessaria perché le navi in legno erano pezzi unici realizzate dai maestri d'ascia e ognuna aveva forma e capacità diverse per cui era difficile stabilire quanto la nave poteva trasportare, misura necessaria per le tassazioni e le assicurazioni dell'epoca. Con questa misura che si applicava all'intero volume coperto si era trovata una via di mezzo, non accurata certamente ma almeno indicativa e utilizzabile per il raffronto tra navi diverse.

Il concetto di stazza nasce quindi da diverse premesse, non certo di competizione e di appartenenza a una classe di regata o di rating, ma in base alla stazza anche oggi vengono stabilite la maggior parte della tasse e delle tariffe cui sono soggette le navi (premi assicurazioni, tasse portuali, tariffe visite RINA, tasse di ancoraggio, tariffe passaggi fiumi e canali Panama e Suez)

Nel 1854 venne varata la prima formula studiata espressamente per gli yacht a vela. Era la famosa "Stazza del Tamigi", nota come T.M. (Thames Measurement).

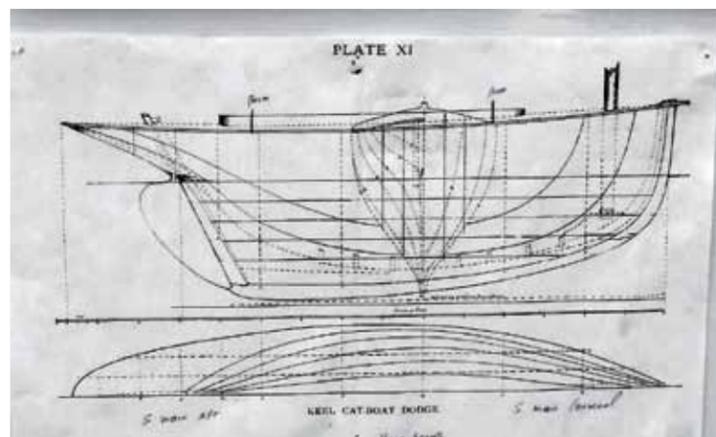
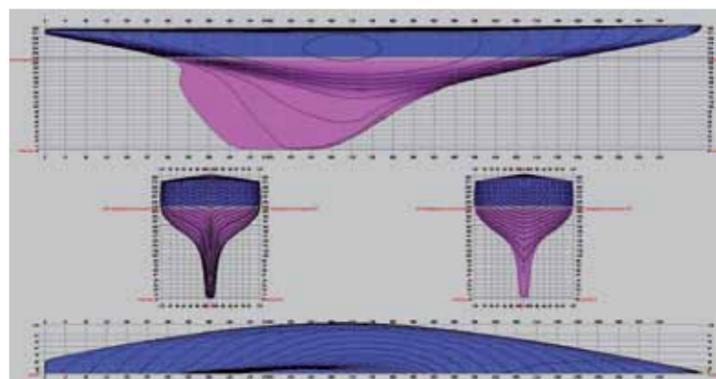
Nel corso degli anni si scoprì che la formula penalizzava troppo la larghezza spingendo alla progettazione di yacht con una larghezza la più ridotta possibile.

L'imperativo divenne: "stretto, sempre più stretto; tela, sempre più tela". Gli yacht veleggiavano al limite della stabilità, quasi adagiati sull'acqua con un rapporto

lunghezza/larghezza in continuo aumento tanto da arrivare ad imbarcazioni che a fronte di una lunghezza di 11 metri avevano una larghezza di soli m. 1,90.

Dopo il regolamento del 1906 si passò al RORC (1925 Royal Ocean Racing Club), l'ultimo e più serio tentativo di affrontare il problema di stazzare uno yacht fu costituito dal Regolamento IOR (1970 International Offshore Rule), cui seguì

« Il concetto di stazza non è legato alle regate ma all'esigenza del trasporto delle merci per mare e della capacità



l'IMS (1988), che fu capace di adeguarsi alla dinamica crescente delle tecniche progettuali, completato da regole sulle strutture e da prescrizioni sull'abitabilità, mirate a evitare che si costruissero barche da regata pura camuffate da barche da crociera. Oggi, due sono i sistemi di stazza in vigore e al momento c'è un progetto avanzato di unificare i due sistemi:

IRC, basato su un sistema sempli-

ficato di misurazione e rilevazione dei dati e su una formula segreta ORCi, ex IMS, molto più preciso, ma più costoso nelle sue rilevazioni e calcoli.

LO SCAFO

"La nave è un galleggiante parzialmente immerso nell'acqua, atto a muoversi con mezzi propulsivi diversi, per trasportare merci e/o persone".

Tutte le navi devono possedere



qualitativo delle imbarcazioni attuali, rendendole più sicure, performanti e confortevoli, portando, crediamo a una perdita di alcuni valori di marinità e razionalità, e di quell'anima nascosta che ancora oggi è percepibile ammirando le barche classiche di una volta.

Le barche classiche si sviluppavano prevalentemente sotto la linea di galleggiamento, avevano opere vive importanti e bordi liberi bassissimi. Oggi le imbarcazioni sono più leggere, più larghe, e necessitano pertanto di minore superficie bagnata e pescaggio (riferito al solo scafo, appendici escluse). La diretta conseguenza è quella che per ottenere le necessarie altezze e volumetrie interne, tughe e bordi liberi sono diventati sempre più alti. Inoltre anche gli standard legati

« Una carena nasce sempre per un determinato scopo e per determinate prestazioni, non è mai inadatta

al comfort e all'ergonomia si sono evoluti a favore di ambienti sempre più a misura di case e non di barca, e con misure legate più all'architettura e all'edilizia che alla nautica. Questa evoluzione concettuale dello yacht moderno è conseguenza dell'evoluzione (o forse involuzione) dell'armatore di oggi; insegue le sue mode, si adatta ai suoi tempi e stili di vita, cerca di soddisfare ogni esigenza o capriccio... elaborando

nuove tipologie di imbarcazioni e di utilizzo delle stesse, come daycruiser, weekend sailer, fast comfortable racer...

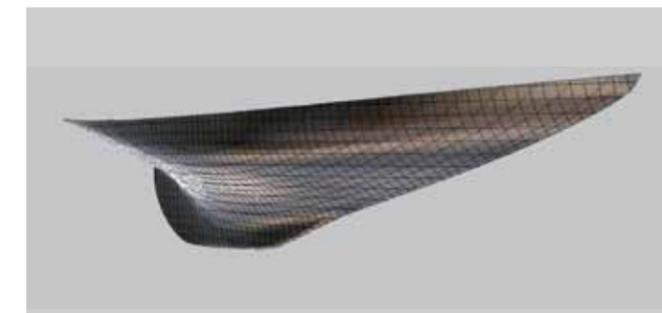
Barche su misura, dove spesso molte scelte sono puramente soggettive e un'imbarcazione perfetta per un armatore potrà essere pessima per un altro e per l'utilizzo che ne farà.

Lo sviluppo tecnologico dei materiali ha portato, in pochi anni, una radicale inversione nel modo di concepire la barca a vela e l'andare per mare in generale, tendendo a facilitare al massimo le manovre e la conduzione di una barca con poco equipaggio o magari anche in solitario.

Di conseguenza i progettisti si sono adeguati alla moda disegnando scafi dove si prova a unire tutto il meglio possibile e coniugando: il

comfort di bordo, gli accessori, la facilità di manovrabilità con equipaggio ridotto, le prestazioni veliche e doti di navigabilità per lunghe traversate.

Tughe basse, poppe aperte, armi super tecnologici in materiale composito, scafi con linee di carena estreme e super performanti, affollano da qualche anno le nostre marine come fossero pronte a partecipare a regate internazionali.



L'armatore (spesso il diportista medio) che usa al massimo la propria barca 2 o 3 settimane all'anno, alimenta una moda che a sua volta genera imitazione e fa tendenza e così anche cantieri tradizionali, che da sempre costruivano gusci marini, robusti e abbastanza confortevoli, oggi si sono inventati progetti d'avanguardia realizzando barche ai limiti dei compromessi e talvolta non giustificabili nelle scelte adottate.

Quando si valutano le diverse variabili di un acquisto l'attenzione dedicata a questi elementi è minima, spesso perché non si hanno le co-



gnizioni tecniche per giudicare.

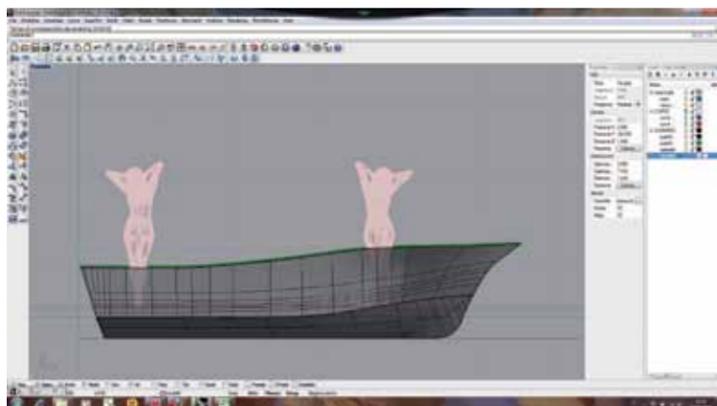
Una carena nasce da un preciso progetto, studiato e realizzato in base ad alcuni parametri fondamentali: tipo di barca, peso, lunghezza, potenza dei motori, utilizzo previsto, prestazioni, tipologia di trasmissione, ecc.

Una carena nasce per un determinato scopo e per determinate prestazioni; essa non è mai inadatta,



Sopra:

Il mitico Piviere, un must nato nel 1965 su cui si sono formate almeno tre generazioni di velisti italiani



modesta, inesatta...diventa tale se maneggiata e alterata, o appesantita da diversi e più accessori (spesso inutili) non previsti nel progetto originale.

Il tecnico o l'equipe di tecnici che progetta una carena, mette in gioco tutti diversi fattori, creando un profilo o un disegno di carena, capace di unire tutte le forze in gioco ed equilibrando il tutto.

"Fatta la carena, trovato l'escamotage", molti cantieri sfruttano un progetto, adatto a determinati calcoli e relative prestazioni, per altri impieghi leggermente (o notevolmente) diversi apportando modifiche e compromessi (soprattutto commerciali) con sovrastrutture, appendici di prolungamento (delle linee d'acqua), derivate più o meno pronunciate, sovramotorizzazioni, tughe "a castello" e così via, cercan-

do di accontentare il neo armatore, costruendogli un vero e proprio appartamento galleggiante.

La carena è il cuore della barca...è l'anima...è la parte fondamentale della barca, mette d'accordo tutte le forze che nascono con l'aumentare della velocità e della lunghezza. Quando si progetta una barca è d'obbligo aver ben chiaro l'utilizzo che se ne vuole fare.

Acciaio o vetroresina, a chiglia lunga o retrattile, dislocanti o plananti, sono tanti gli approcci proposti dai cantieri per realizzare uno scafo che possa circumnavigare il globo o semplicemente anche per una crociera estiva.

Dopo aver passato l'epoca in cui le barche erano il simbolo della dolce vita, degli Anni '50, del miracolo italiano, della ripresa economica dove il lusso era accostato a nomi importanti della nautica da diporto, dove

anche grandi aziende commerciali si avvicinavano al diporto per non rimanere fuori dal trend positivo, dove anche nella cantieristica italiana si producevano unità in serie aumentando il livello di lusso interno e migliorandone il design esterno, oggi il settore risente di poca attenzione e di una generalizzata crisi d'identità.

Dal 2010 a oggi sul mercato vi sono migliaia di imbarcazioni costruite e invendute, e quelle vendute sono ferme nei porti a causa degli ormai impossibili costi di gestione.

È vero che la crisi nautica ha fermato il mercato, ma non ha smesso di far navigare le barche, perché la passione per la barca è quel sentimento che va oltre ai soldi, alla moda e allo spread!!

CONCLUSIONI

Milan Kundera elogiava la lentezza, invitava a rallentare il tempo, a gustarlo, assaporarlo.

Si parla oggi di slow food, di slow architecture, slow travelling come risposta lenta al dilagare della fast life e alla velocità come forma di estasi che la rivoluzione tecnologica ha regalato all'uomo. La velocità fa perdere i dettagli di ciò che incontriamo, rende la visione dei pensieri e delle cose sfocata, i contorni indefiniti, inafferrabili, non memorizzabili...

Lo spostamento legato al viaggio, il farsi trascinare dal vento e da una navigazione lenta e sensoriale, è forse il modo migliore per cogliere l'essenza del tempo e di intuire l'esistenza delle relazioni tra gli elementi, le leggi che regolano la disposizione delle "cose" sul suolo come la forma di un territorio attraverso l'insieme dei frammenti percepiti lungo il proprio cammino.

L'osservare le cose, preferire il vedere al pensare, preferire immergersi nel mondo più che prenderne le distanze, è il punto di partenza sul quale anche i romani filosofeggiavano, non solo celebrando la bontà della imbarcazione ed evitando l'abbaglio delle finiture lussuose ma riflettendo sulla ric-



« C'è un legame stretto fra lentezza e memoria, fra velocità e oblio »

Milan Kundera

chezza del tempo disponibile navigando e sfruttato per meditare, assaporare la vita.

La barca a vela e il suo navigare lento ci regala, dunque, da secoli queste emozioni. Le tipologie di imbarcazioni e di carene da diporto del prossimo futuro deriveranno da forme, già sotto esame nel comparto militare, certamente legate più alla motonautica e al concetto di velocità che alla vela.

Trimarani o pentamarani, scafi centrali molto stretti al galleggiamento che si allargano a livello di coperta con uno o più stabilizzatori per lato.

Ma credo che non esista "la carena ideale", soprattutto in questi ultimi anni, la nascita di carene e di soluzioni ibride fa comprendere il generale interesse a cercare vie nuove. I

nuovi strumenti di progettazione, codici di fluidodinamica, facilitano questa ricerca e con questo anche la polverizzazione delle soluzioni. Per ogni ambito di velocità, per ogni tipo di impiego esistono diverse soluzioni che possono privilegiare il comfort, i consumi, la tenuta di mare in condizioni difficili, il costo di produzione, i sogni di libertà del neo armatore, ma difficilmente tutte assieme.

Carlo Sciarrelli definisce così: Il cliente tipo. "Sono signori che hanno già avuto una barca e che ne cercano una più bella. Poi ci sono quelli che andranno a Capo Horn. Non è vero, comunque mentono; e siccome per andare a Capo Horn è meglio che la barca non scappi all'orza a ogni onda, io gliela faccio. Però poi, una volta che hanno la barca, navigano solo nel

Tigullio, e si lamentano perché la barca è troppo stabile di rotta e in porto non gira su se stessa, come le altre."

Le barche di oggi. "...Gli interni influenzano soprattutto le tughe e il bordo libero alto; poi, per smagrire la barca, fanno una bella riga blu, e via... Se a una barca stretta e fonda, si mettesse una delle brutte tughe di oggi, avrebbe più spazi di una barca larga e piatta. Le barche di adesso sono più abitabili solo grazie alle sovrastrutture, non per le linee dello scafo.... Le barche hanno la prua quasi sempre uguale, è la poppa che cambia, che fa moda.... Solo con poppe non larghe e fonde di sezione si ottiene una stabilità di rotta, cosa ormai scomparsa, perché oggi è più importante che la barca giri sul posto in un marina quando va da un ormeggio all'altro, piuttosto che andare dritta. Una buona barca ti deve permettere di navigare all'infinito, dondolando tra un'orzatina e una poggiatina, senza scappare mai controvento....il mare ti butta in poggia ma le vele in orza".

Dall'alto:

Un futuro legato solo alla velocità o un ritorno ai ritmi lenti della navigazione? Insomma preferireste un AC72 o una piccola e lenta barchetta di carta?



→ERRATA CORRIGE

Nel numero 306 di marzo a pagina 31, all'interno del focus dedicato ai chartplotter, è stata pubblicata un'immagine sbagliata di Zeus Touch, il display multifunzione della B&G dotato di intuitiva interfaccia Touch Sensible. Di seguito pubblichiamo la fotografia esatta del prodotto.

