

FV

FAREVELA

www.farevela.net

REPORTAGE

- CAPO VERDE
ULTIMO PARADISO
DELL'ATLANTICO

TEST

- 38' IMS
MARRAKECH WIND
- MINI 6,50
DISEGNOCONTRARIO

ESCLUSIVO

- IL 50' OCEANICO
WIND

VELA D'EPOCA

- IL TRIVIA

Bouygues
Telecom

**DOSSIER
NAVIGARE SICURI
LE REGOLE
DA RISPETTARE**



FOTO RICHELMY

Rivoluzione 6,50

Disegnocontrario, un mini dagli elevati contenuti tecnologici che rivoluzionano il concetto di come si costruisce un'imbarcazione a vela di serie.

di CRIS BORDIGNON

Il nuovo Mini progettato da Alessandro Bandel segue una metodologia di costruzione decisamente innovativa. Viene abbandonato il concetto tradizionale di barca realizzata con uno stampo per lo scafo ed uno per la coperta, a favore di un insieme di stampi componibili che danno come risultato un'imbarcazione. La coperta intesa come "tappo" dello scafo, che impedisce a questo di chiudersi, è limitata a una zona molto ristretta che comprende la tuga e parte del pozzetto. Non esiste più la giunzione, peraltro critica, in corrispondenza della falchetta tra scafo e coperta. Lo scafo comprende anche le falchette e, solo a livello interno dei camminamenti, s'innesta con un incastro a quella che si può definire la coperta. Un'altra peculiarità di questo Mini è che al posto delle fazzolettature di vetroresina per l'unione delle componenti strutturali della barca, sono utilizzati incassi e sigillanti strutturali. Tutta la ferramenta di coperta è semplificata al massimo e gli anco-

raggi delle lande escono direttamente con la stampata dello scafo. Pulpiti e candelieri sono in tubo d'acciaio Inox piegato con una geometria a V aperta. Per entrare sottocoperta ci sono due aperture tipo il tettuccio di un aereo Tom Cat F 14. Il limite di questa categoria d'imbarcazioni è spesso rappresentato dal fatto di dover essere strette a prua, sia per una penetrazione accettabile ma, nello stesso tempo, sia per la poca larghezza delle sezioni prodriere che determina poco volume e favorisce l'ingavonamento. La barca in oggetto supera questo problema, pur essendo affilata nell'opera viva delle sezioni di prua, grazie a due rigonfiamenti subito sotto le falchette che le impediscono, di fatto, di mettere più di tanto la prua sott'acqua. Andando verso poppa, la geometria della carena è più simile agli altri mini, si allarga fino a raggiungere la larghezza massima consentita di 3,00 metri, che mantiene quasi costante fino allo specchio di poppa. Le appendici non presentano particolari innovazioni, tranne che nel siluro terminale della lama di deriva, che è inclinato verso poppa. I timoni, per essere intercambiabili in caso di rottura, sono simmetrici e hanno la corda costante e una geometria rettangolare, per essere alzati all'interno della scassa che li contiene. In questo caso il cantiere e i progettisti penalizzano il rendimento a favore della sicurezza. Tutto ciò a beneficio di costi contenuti, determinati essenzialmente dalle poche



In apertura, Disegnocontrario di lasco con vento forte. Sopra, l'imbarcazione di bolina alla partenza del Roma x 2.

ore lavoro necessarie per mettere insieme la barca e di una standardizzazione delle finiture e della componentistica. L'albero è in alluminio anodizzato con un solo ordine di crocette, molto larghe per consentire di avere un profilo stabile e nel contempo leggero.

Il design è ricercato e condiziona anche qualche scelta pratica. Le due entrate per esempio, molto a effetto non sono particolarmente pratiche. In merito a questa nuova maniera di costruire, o meglio, di ingegnerizzare la costruzione solo il mare potrà dare una risposta sulla effettiva validità di questa proposta innovativa. Non dobbiamo dimenticare che il nuovo mini *Disegnocontrario* è un'imbarcazione per la Minitransat, la famosa transoceanica in solitario. ■

Disegnocontrario

Progetto Alessandro Bandel e Marco Zancopè

Lunghezza fuori tutto	6,5 m
Larghezza	3,0 m
Dislocamento	1.100 Kg
Pescaggio	1,6 / 0,5 m
Superficie velica:	40,5 mq
Randa	26,8 mq
Genoa	13,7 mq
Gennaker	73,8 mq

Costruzione Barca prodotta da stampi femmina in fibra di vetro e resina polilestere

Scafo coperto e strutture realizzati con laminazione monolitica con differenziazione di tessuti e spessori. Finitura a gelcoat e, internamente ove esso non è presente, in primer epossidico bianco. Antidrucciolo riportato in coperta.

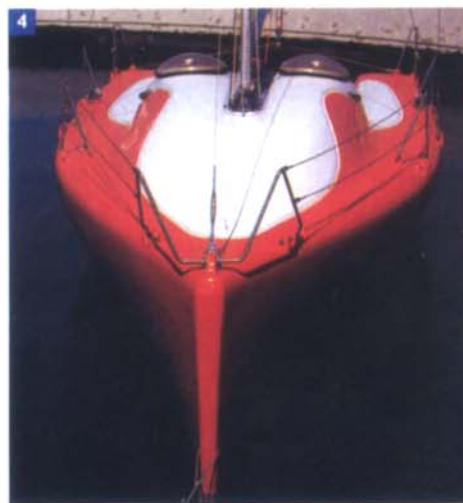
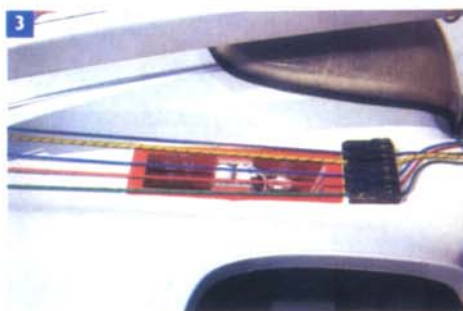
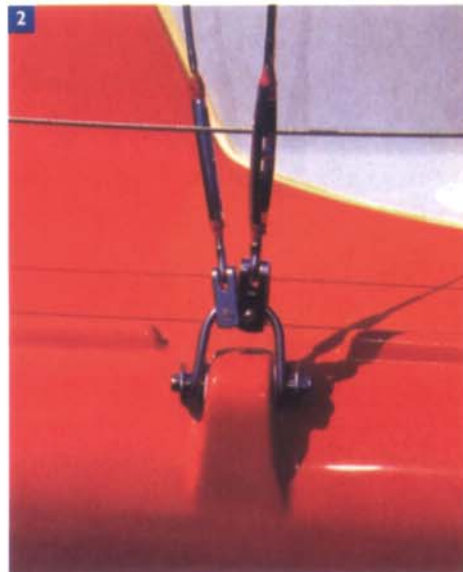
Appendici Doppi timoni mobili a baionetta realizzati da stampo femmina in fibra di vetro e resina poliestere. Lama di deriva mobile a baionetta in fusione di ghisa. Bulbo in piombo antimonio.

Albero Albero in alluminio anodizzato, schiumato internamente, con drizze e manovre esterne. Armo ad un ordine di crocette con sartame discontinuo in cavo di acciaio spiroidale. Boma e tangone in alluminio anodizzato.

Attrezzatura di coperta Harken-Spinlock-Antal.

Per informazioni

www.disegnocontrario.com



coperta

Foto 1 - Candeliere in tubo di acciaio Inox fissato su attacchi in vetroresina stampati insieme allo scafo.

Foto 2 - Particolare della landa anch'essa realizzata in vetroresina.

Foto 3 - Il meccanismo per sollevare la deriva e la batteria degli stopper.

Foto 4 - La barca vista da prua.

Foto 5 - La coperta vista da poppa.

Foto 6 - Il pulpito di prua in tubo di acciaio in un solo pezzo.

Foto 7 - I tambucci d'entrata.

Foto 8 - La barca durante la prova di raddrizzamento per la stazza Mini.

