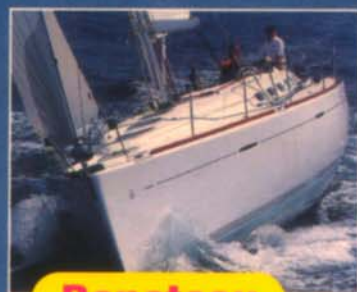


PARCHI MARINI I CONSIGLI PER NON CORRERE RISCHI

www.giornaledellavela.com

IL GIORNALE DELLA

VELA



Beneteau
First 47.7

La superprova del
crociera-regata
di 15 metri firmato
da Bruce Farr



SPECIALE

Crociere

La guida per riscoprire le sette mete più belle del Mediterraneo



PRATICA

GLI ACCESSORI DA ACQUISTARE PRIMA DI PARTIRE
IL METEO PER UN'ESTATE SICURA
LA NAVIGAZIONE CON I RILEVAMENTI COSTIERI



REGATE

EUROPE 1-NEW MAN STAR
GIRAGLIA ROLEX CUP
NATIONS CUP A TRIESTE

AGOSTO 2000 - N. 8 / 2000 - L. 9.000 - Euro 4,65 Sped. in a.p. - 45% art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Filiale di Milano

Una spettacolare immagine di Naus al lasco. Si notano i timoni gemellati, lo sportello di poppa e il doppio ingresso sulla tuga, molto comodo e che garantisce una notevole luminosità sottocoperta.



Giancarlo Scattaro

UN MINI PER GRANDI EMOZIONI

È decisamente originale il mini transat della società Disegnocontrario che ha fatto parecchie scelte innovative. Le linee d'acqua di Naus seguono una distribuzione dei volumi che tende a restare costante da prua a poppa. Gli sviluppi delle sezioni

sono generati da ellissi che si avvitano di 90° partendo dal dritto di prua per arrivare al piatto di poppa che è posizionato su di un flesso longitudinale, e che vuole anticipare l'innesto della planata nelle andature portanti. Le performances nelle andature controvento sono invece garantite da un enorme baglio massimo (3 metri su 6,50 di lunghezza) che garantisce un ottimo momento raddrizzante, e dalla forma inusuale delle appendici che guardano a prua; vuoi per migliorare il rendimento della deriva, vuoi per compensare in maniera

Il fiocco si regola con un paranco.

originale le pale dei timoni gemellati. La coperta, osservata da prua, ricorda quella di un 60 piedi, mentre se ripetiamo l'esperimento da poppa, richiama quella di un 10 metri a conferma di come linee d'acqua particolari incidano anche sulla composizione generale dell'imbarcazione. Vista la notevole larghezza dello scafo, il pozzetto sembra posto trasversalmente all'asse longitudinale

IL NAUS PROGETTATO
E COSTRUITO DA
DISEGNOCONTRARIO
NON È SOLO UN 6,50
METRI ORIGINALE PER
LINEE E SOLUZIONI
TECNICHE MA SI RIVELA
VELOCISSIMO
A TUTTE LE ANDATURE

della barca ed è ben protetto da una voluminosa tuga che si avvia verso prua con uno shape ondulato, in definitiva molto comodo in navigazione. Le generose dimensioni della tuga non saltano all'occhio per l'innovativa e brevettata giunzione scafo-coperta, che fa sì che la stampata dello scafo arrivi fino al cielo della tuga. Questa ne risulta alleggerita all'occhio, dal gioco cromatico che si vie-

L'interno verso prua, con in primo piano la struttura che protegge le batterie e il selettore d'utilizzo.



Alessandro Bigi

BOMPRESSO CORTO O ROTANTE?

L'albero fornito da Licospars a un ordine di crocettoni è impostato sulla massima semplicità d'uso e di manutenzione. Le drizze sono esterne e vengono rinviate all'unico winch presente sulla tuga e che serve anche la deriva nel momento in cui la si volesse retrarre per avvicinarsi a bassi fondali. Il fiocco, al 110% di J è cazzabile con un semplice paranco Harken, mentre la randa scorre su di un archetto di scotta. Due vele, due regolazioni e tutto funziona con praticità ed efficienza. Diverso il discorso per gli spi che possono e devono essere murati a 2,50 m dalla prua; l'obiettivo da raggiungere è quello che con venti tesi, quando arrivano delle raffiche improvvise, la barca poggia automaticamente, smor-

zando di conseguenza i problemi derivanti da eventuali straorzate. Ci dice il navigatore di Naus, Marco Zancopé: "Questo risultato lo si ottiene con un'appropriata posizione del centro di pressione del piano velico, che deve essere proiettato in avanti per eliminare tutte quelle particolari appendici aggiunte che caratterizzano i prototipi della classe Mini Transat". A seconda della prevalenza d'uso che se ne vuole fare, Disegnocontrario propone due soluzioni al tema. La prima: bompresso rotante dalla fiancata dello scafo verso prua, sempre installato per le traversate lunghe. La seconda: bompresso corto murato sulla prua e vincolato poco dietro per le regate che si possono affrontare con due membri di equipaggio.

Piano velico potente per il Naus che vanta un albero alto quasi dieci metri.



Il letto doppio sotto il pozzetto. La luce arriva dallo sportello di poppa.



Alessandro Bigli



Giancarlo Scattaro

Le linee d'acqua del Naus seguono una distribuzione dei volumi che tende a restare costante da prua (foto a lato) a poppa. Balza subito all'occhio l'enorme baglio massimo (tre metri) su una lunghezza fuori tutto di 6,5 m.

DATI TECNICI

Lunghezza fuori tutto	6,50 m
Larghezza massima	3,00 m
Immersione	1,6-0,50 m
Dislocamento	1100 kg
Altezza albero	9,83 m
Sup. velica bolina	40,5 mq
Sup. velica poppa	100,6 mq
Prezzo	50 milioni di lire circa
Progetto	Bandel-Zancopé
Cantiere	Disegnocontrario srl
	info@disegnocontrario.com
	fax 02 700400912

ne a formare. I volumi "sospettati" all'esterno diventano piacevole realtà sottocoperta, dove troviamo quell'ampiezza di spazi assente in tutte le barche della stessa categoria. Sotto il pozzetto è stato ricavato l'ampio letto doppio che è illuminato e arieggiato dallo sportello di poppa che, imposto dal regolamento di regata dei mini transat, si rivela essere anche una comoda e utilissima "finestra" sul mare. Dall'ingresso doppio si arriva alla prua, trattata in maniera classica con una comoda cuccetta triangolare dove si è pensato al posto per un eventuale wc chimico. Come va Naus? Abituati a barche che vincono le regate di bolina ci è sembrato strano

dover condurre sempre a filetti pieni il nuovo minitransat italiano, che più poggia più accelera. In virata va portato come un catamarano, dove se non laschi anche di pochi centimetri la randa, difficilmente conquisti le altre mura: a noi è successo la prima volta, ma dopo aver capito il trucco la barca è tornata docile in manovra. Di spi è tutto più facile: Naus scivola nell'acqua a notevole velocità come fosse posto su di un binario, reattivo ai rinforzi di vento. Entusiasmante. È così facile da condurre che non si riesce a capire correttamente l'intensità della brezza finché non ci si rimette di bolina.

Claudio Mazzanti