



LA STORIA

La mia barca per il giro del mondo

Due velisti tornano a casa dopo una lunga navigazione, con tanta esperienza e molte idee per la nuova barca. Ecco come è nato il Walkabout 43, pronta a solcare i mari di tutto il globo

di **Lorenzo Leonello**

Tornati dal giro del mondo sul Walkabout, un Van de Stadt di 34 piedi in acciaio, ci siamo messi a fantasticare su quale sarebbe potuta essere la barca ideale. Eravamo grati al nostro Walkabout che ci aveva portato in giro per gli oceani per più di 30.000 miglia, ma qualcosa di meglio si poteva trovare. Iniziammo,



spesso accade, le cose sono sempre più rognose. Anodi sacrificali, impianto bipolare, divieto di contatto di metalli differenti, antenna Vhf isolata, eccetera. Avevamo adottato tutte le precauzioni e i controlli che facevamo erano maniacali. Non avere questo stress sarebbe stato fantastico. Quale materiale utilizzare quindi altrettanto robusto? Iniziammo a documentarci leggendo molti libri e articoli tecnici. La risposta ce la diede una scheda comparativa di materiali tratta da un libro francese: «Matériaux composites», di Erik Lerouge dove venivano confrontati i pesi di un ipotetico pezzo di 1 metro quadrato di scafo di vari materiali a parità di resistenza.

Scoprimmo così che un 1 metro quadrato di acciaio pesava 29 chili mentre un pannello di sandwich composito con tessuti di vetro e schiuma di Pvc laminato con epossidica ne pesa 9 chili.

In sostanza si poteva ottenere uno scafo robusto come l'acciaio, ma molto più leggero.

Quando eravamo partiti per il giro del mondo pensavamo che il peso eccessivo della barca non fosse un problema. "Tanto ti porti infinite cose da casa, la cambusa per vari mesi e hai i serbatoi pieni che importanza ha qualche chilo in più dello scafo." In realtà i chili di uno scafo pesante rispetto ad uno leggero sono diverse migliaia e tornati dal giro del mondo avevamo cambiato idea. Ce l'avevano fatte cambiare le più di 3.500 ore di motore con le conseguenti avarie dovute all'uso intenso. La barca infatti era talmente pesante che sotto i 5 nodi di vento non si muoveva neppure. Non ultimo una barca pesante e lenta rolla terribilmente e rende poco confortevole la navigazione in poppa.

Quindi la nostra futura barca oltre che robusta doveva essere anche leggera. E volevamo anche che fosse veloce. Dopo aver fatto il giro del mondo alla media di 5 nodi, aumentare la velocità voleva dire raggiungere la meta in molto meno tempo oppure aumentare il raggio di navigazione giornaliera. Ma non solo. Navigando abbiamo imparato che la velocità è anche sicurezza. Andando veloci si diminuiscono i tempi di traversata e quindi la probabilità di incappare in una burrasca, e nel caso si riesce meglio a gestire la fuga da una depressione.

Per andare veloce nella andature portanti bisogna planare per cui ecco l'altro nostro requisito: carena planante.

Sulle linee d'acqua plananti ci ha illuminato il grande architetto francese Jean-Marie Finot. Nel suo sito web

▶▶

così, a girovagare per i saloni. Guardando le barche in mostra, però, il colpo di fulmine non arrivava.

Il requisito primario e imprescindibile era la robustezza dello scafo, ed era il motivo per cui avevamo scelto l'acciaio come materiale per la costruzione della nostra prima barca. L'acciaio, però, come tutti i materiali metallici, soffre del subdolo cancro delle corrosioni galvaniche. Problema perfettamente prevenibile in teoria, ma nella pratica, come



In alto, un'immagine del Walkabout 43 in navigazione durante un'edizione della Barcolana.

A sinistra e sotto, due immagini della poppa e dell'ampio pozzetto della barca disegnata da David Reard

sono pubblicati diversi articoli con dei deliziosi acquarelli che delineano le caratteristiche di una carena planante. Scafo leggero e robusto, superficie velica importante, fondo piatto, poppa larga e due timoni.

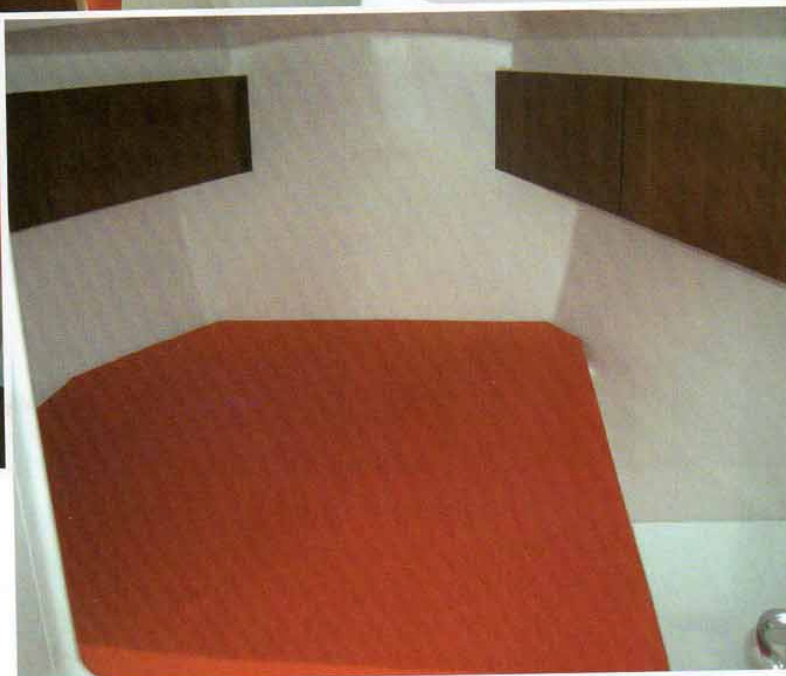
Ora che avevamo le idee chiare su cosa volevamo, ci mancava il progettista che trasformasse i nostri requisiti in un vero progetto.

Il nostro girovagare ci portò in Francia, patria della tipologia di barca che cercavamo, dove conoscemmo David Reard. Una barca da lui progettata aveva vinto quell'anno il

premio di miglior barca dell'anno di una rivista francese. Andammo a vedere le barche progettate da lui e già costruite. Relativamente al materiale di costruzione anche lui non aveva dubbi: composito con resine epossidiche. David è una persona molto esplicita e per fugare qualsiasi dubbio, prese dei campioni di materiale, tavolette di mezzo metro quadro di ugual peso appoggiate su un supporto e diede in mano a Lorenzo un pesante martello. L'alluminio si sfondò, mentre il composito fece rimbalzare il martello. Nonostante avessimo studiato la teoria, la pratica fu sor-

Il profilo

Lunghezza f.t.	m. 13,64
Lunghezza al gall.	m. 12,70
Larghezza	m. 4,50
Pescaggio	m. 2,15
Dislocamento	kg. 7.200
Zavorra	kg. 3.200
Superficie velica (r+g) mq.	116,00
Cabine	2/3
Bagni	1/2
Riserva acqua	l. 420
Riserva carburante	l. 430
Motore	Yanmar 40 hp
Categoria CE	A
Progetto	David Reard
Cantiere	Walkabout



Sopra, due particolari degli interni del Walkabout. La dinette, con i due divani e il tavolo, è comoda e adatta a lunghe navigazioni. La zona cucina è sufficientemente spaziosa. A destra, un'immagine della cabina di prua. Due sono i layout previsti con tre o due cabine

prendente! Seguirono altre visite a Marsiglia presso lo studio di David e decine di mail per far nascere il progetto del Walkabout 43. La nostra barca ideale!

Fondammo un cantiere, e costruimmo il primo esemplare. Siamo convinti della qualità di quello che abbiamo costruito. Ci abbiamo messo tutti gli ingredienti migliori: oltre agli ottimi materiali e alle tecniche costruttive all'avanguardia, nel Walkabout43 ci sono tutte le nostre conoscenze derivate non solo dall'esperienza diretta, ma anche raccolte dagli altri giramondisti. Il nostro desiderio ora è far fare l'esperienza del giro del mondo anche ad altri e se il giro del mondo per molti rimane solo una sogno nel cassetto, il Walkabout 43 consente di navigare veloci e sicuri anche nei nostri mari.

Questi sono i dati tecnici:

Lo scafo è realizzato in sandwich composto da compensato marino, schiuma di PVC e tessuti multi assiali di vetro laminati con resine epossidiche sottovuoto.

La coperta è laminata allo scafo in modo da ottenere una

struttura monolitica e garantire la massima resistenza agli sforzi torsionali.

La chiglia è costituita da una lama d'acciaio che sostiene il bulbo di piombo a forma di siluro, carenati e laminati insieme. La testa della lama fresata a cuneo si accoppia ad una scassa laminata al fondo dello scafo e ad una struttura di rinforzi. Gli sforzi sono così ripartiti e distribuiti sulla struttura dei rinforzi e non gravano sul fondo dello scafo. Le lande laterali e di trinchetta sono in fibra di carbonio laminate allo scafo.

Sia a prua che a poppa sono ricavati capienti gavoni stagni. La barca grazie ai due timoni e alla sua grande stabilità permette di essere governata con timoneria a barra; mentre l'installazione della timoneria a ruote è opzionale.

Gli interni sono customizzabili. Abbiamo già previsto la versione 3 cabine e una versione 2 cabine con bagno molto grande e locale tecnico /officina.