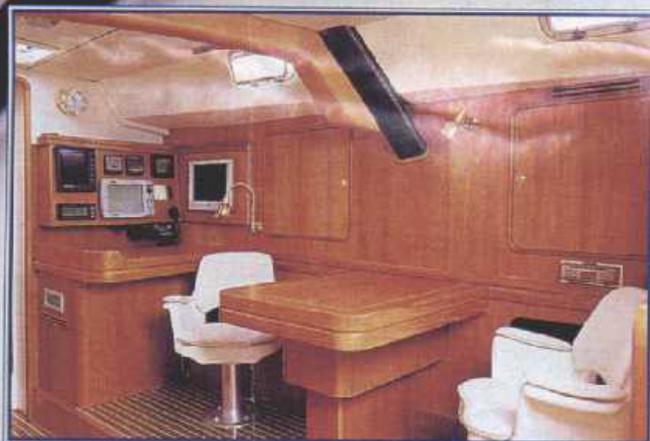


# DOPPIA PERSONALITÀ

DAL CANTIERE BIANCHI & CECCHI UN FAST CRUISER PER  
LA NAVIGAZIONE IN MEDITERRANEO ISPIRATO AI WOR 60



*In apertura, il BC 6 in navigazione. Anche con poco vento il timone è risultato molto sensibile. A sinistra, l'ampia zona carteggio dove lo schermo LCD è incassato in un'antina che permette di ruotare il monitor.*



**U**n grande veliero ideato semplicemente sapendo che le regate sono l'università della vela e che vanno affrontate con una barca tecnica all'altezza, ma che, dopo l'università, c'è la vita e questa si chiama crociera in Grecia o sull'Atlantico. E allora, tanto vale rendersela comoda. Con queste parole Gianfranco Bianchi ci introduce nella filosofia del BC 6, l'ultima imbarcazione pen-

sata dal cantiere Bianchi e Cecchi di Genova. "Pensata per navigare in Mediterraneo, dove le arie leggere sono spesso prevalenti. Ben vengano, quindi, leggerezza e tecnologia per spingere a vela il BC 6". Questo progetto di Jean Berret si contraddistingue per le elevate performance in condizioni di poco vento, per la semplicità di manovra, il pescaggio ridotto, la coperta pulita e il massimo confort degli interni. ▶

## ◀ IL PROGETTO

La carena del BC 6, molto affusolata e potente, gode di un alto coefficiente prismatico. La sezione maestra è caratterizzata da un piatto che mantiene ridotto il puntale, generando un discreto momento raddrizzante di forma. La poppa, bassa sull'acqua, dispone dei necessari volumi per non "sedersi" a pieno carico. Realizzato in resine epossidiche e composito di carbonio con anima di Nomex di Kevlar dal cantiere Tencara, il BC 6 si distingue per la giunzione longitudinale tra il mezzo scafo di destra e quello di sinistra, una pregevole soluzione che possiamo definire "a tutta sicurezza strutturale". Per la laminazione sono stati eseguiti due progetti: uno di Jean Ber-

*A destra, per facilitare la strambata con le scotte interne si è arretrato lo strallo. Quando il vento è teso la pressione dello spi armato in testa viene contrastata da volanti alte.*



ret e l'altro dell'ingegner Belgrano. Poiché la differenza era dell'ordine del 20%, si è scelta la stratificazione più solida per privilegiare la sicurezza. Le appendici, di basso aspect ratio, trovano nella deriva un'elevata ingegnerizzazione che si traduce in una lama interamente in carbonio, dove sono stati annegati due cavi di acciaio che legano saldamente il bulbo alla barca. Un trimmer, regolabile dal pozzetto, consente di recuperare la portanza necessaria per navigare di bolina.

## LA COPERTA

L'assenza del paterazzo e la poppa verticale rendono agevole salire a bordo. Superato l'ampio prendisole, libero da manovre, si entra nel pozzetto centrale. La ruota del timone, posizionata a prua delle panche, permette di mantenere i contatti con l'equipaggio che manovra: questa efficace disposizione è stata studiata da Giovanni Soldini ed Enrico Caccia, che sono riusciti a trasferire le loro esperienze oceaniche in questo fast cruiser dalla doppia personalità. L'albero in carbonio della Sparcraft è appoggiato sulla coperta. Anche per questa componente sono stati eseguiti due differenti calcoli strutturali, uno americano e uno francese e si è scelto il progetto più conservatore. Una teoria di lavoro che ha permesso al BC 6 di onorarsi della Croce di Malta 100 - A-I-I "Y" del Registro Navale Italiano. Le crocette, acquartie-

*segue a pag. 80*



*Sopra, il capiente alloggio del tender ricavato sotto il prendisole di poppa. Per la messa a mare vengono utilizzati il boma e una drizza.*



*A destra, la poppa libera da manovre. In navigazione è questa una caratteristica apprezzabile sia sul ponte che sottocoperta per l'isolamento acustico. Sotto, l'ammortizzatore della scotta della randa e il passaggio del cunningham attraverso la trozza del boma.*



*Sopra, l'inconsueta modellazione della tuga nerva la struttura complessiva, ricavandone anche comodi ripiani per le manovre correnti.*





*Il design del pozzetto permette al timoniere di restare in contatto con gli ospiti anche nel corso della navigazione.*



**DATI TECNICI**

<b>Nome</b>	BC 6
<b>Progetto</b>	Jean Berrett
<b>Cantiere</b>	Bianchi & Cecchi
<b>Lung. ft.</b>	17,50 m
<b>Lung. al gall.</b>	15,66 m
<b>Lung. scafo</b>	17,50 m
<b>Larghezza</b>	5,00 m
<b>Pescaggio</b>	2,50 m
<b>Dislocamento</b>	10,8 t
<b>Zavorra</b>	3,4 t
<b>Sup. velica</b>	163 mq
<b>Randa</b>	105 mq
<b>Genoa</b>	58 mq
<b>Spinnaker</b>	106 mq
<b>Motore</b>	75 cv
<b>Acqua</b>	600 lt
<b>Gasolio</b>	400 lt



*Sotto, il salpancora e il gavone della catena sono a centro barca per concentrare i pesi.*

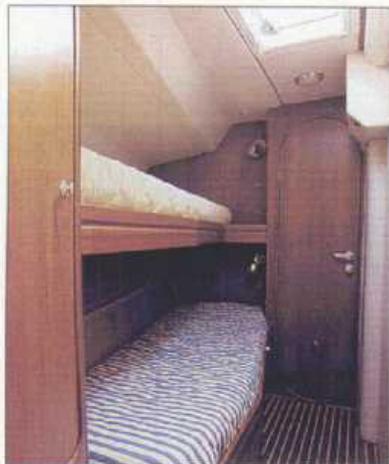


Cantiere Bianchi & Cecchi, Via Corsica 21, 16128 Genova, tel. 010 2409100, fax 010 585074.



*Sopra, dallo specchio di poppa, verticale e minimalista nelle sue linee, si apre una isola che permette la risalita a bordo. A destra, il particolare dell'aggancio delle sartie basse sulla tuga: libera i passavanti e consente di cazzare il fiocco nei gradi che sono previsti per le barche da regata.*

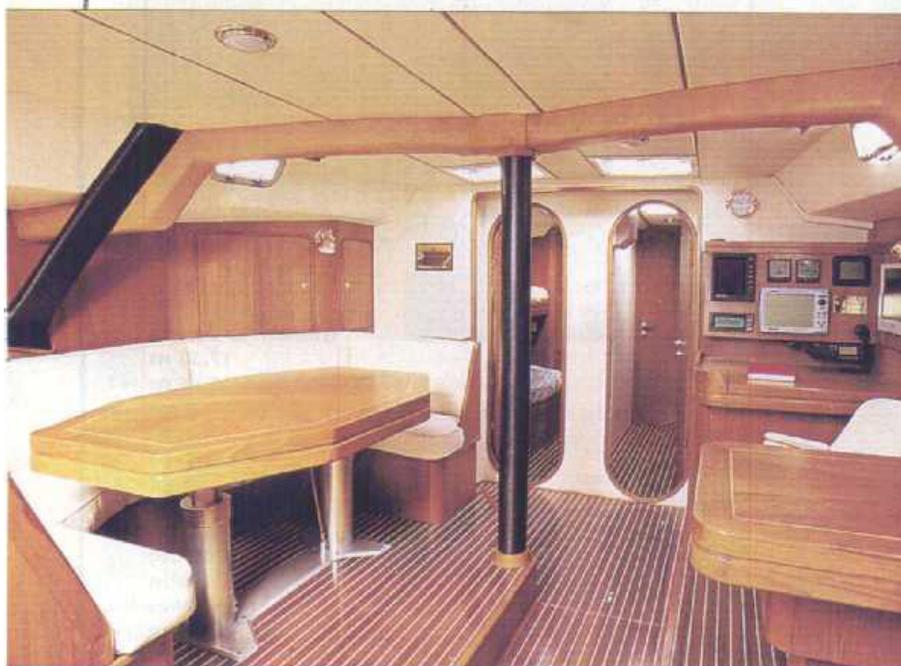




**Le cabine di prua per gli ospiti usufruiscono di un bagno comune di notevoli dimensioni:**



**La cucina si distingue per i grandi volumi e i piani di appoggio. Le rifiniture sono in Corian e teak.**



**La dinette del BC 6 si sviluppa su una pedana che la eleva rispetto al quadrato. Singolare il tavolo che si alza e si abbassa elettricamente permettendo la massima ergonomia d'uso.**



**Sopra, l'ampia cabina armatoriale è ottimamente aerata e illuminata dagli osteriggi posti in coperta. Inoltre, due ampie finestre laterali consentono una buona visione a livello mare.**

*continua da pag. 78*

rate di 15 gradi, e la presenza sottocopertadi un tirante a vista in carbonio consentono di collocare la sartia bassa sulla tuga, facilitando il passaggio poppa prua. Per non intaccare la struttura in carbonio delle crocette, ne è stata progettata una per il radar e le luci ponte.

**GLI INTERNI**

Il quadrato è caratterizzato da chiari e scuri che, alzando la percezione della tuga, creano un'atmosfera luminosa. Il living e la zona carteggio si trovano su due pedane dove si trovano i serbatoi dell'acqua e della nafta. Gradevole il recesso delle porte delle cabine di prua, risultato dell'intervento compiuto dall'architetto Antonio Minniti. Interessanti anche le mezze colonne fiancheggianti la scaletta e che offrono un'ampia prospettiva dal salone verso la cucina. Per la stessa, come per i bagni, il materiale principale utilizzato è il Corian che, insieme all'acciaio e al teak, conferisce alle rifiniture dei cromatismi inusuali. Contrapposta alla cucina, si trova una cabina con bagno per il marinaio. Le due cabine gemelle di prua sono separate da una doppia paratia centrale, nella quale è alloggiato il gavone dell'ancora. Il bagno intesta trasversalmente le cabine di prua. A poppa della cabina armatoriale si trova un grande gavone per alloggiare il tender.

**IL PIANO VELICO**

Lorenzo Bortolotti, della North Sails, ha seguito la progettazione delle vele. "Il piano velico del BC 6 nasce con una centratura apoppata. La randa ha nel controllo del twist la sua peculiarità. Il progetto prevedeva di terzarolare già con 15 nodi di vento reale, mentre è possibile navigare a tutta tela con 22 nodi. Per aumentare il range di utilizzo del piano velico di base, la randa è stata realizzata in 3DL, mentre il fiocco, equiparabile a un 130% privo di overlap, è in laminato di carbonio e Spectra. Per le andature portanti si è scelto uno spi asimmetrico che, a parità di prestazioni, grava meno sul timone automatico. Se il vento rinforza è prevista una trinchetta da issare su uno strallo in tessile. Con vento debole, invece, è possibile issare un grande drifter avvolgibile, armato in testa d'albero e murato sul bompresso, avente una balumina positiva. La J al 160% è derivata dal codice 0 del regolamento WOR 60". (C.M.)



**Tecnica e arte per la scala ad ali di gabbiano.**

Lino Fioroni