



***Ecco il Lago 38, un
velocissimo ULDB di
dodici metri in lamellare
di legno e fibre esotiche,
con interni innovativi***

Marco Albonico

LAGO 38

La Caligo è un'azienda francese specializzata in design industriale, creata nel 1977 dall'architetto navale J.F. Bernault. Suoi alcuni oggetti di alto contenuto tecnologico, realizzati per le più grandi industrie del settore sportivo, come Salomon e Millet. L'idea di entrare nel mondo della vela risale al 1987, quando un'analisi di mercato rivela a Bernault e soci che il segmento dei 12 metri può recepire un prodotto di classe, raffinato ma anche veloce. Nasce così Lago 38, una barca studiata come un moderno oggetto di design, ma realizzata col più tradizionale dei materiali: il legno.

ESTETICA E PROGETTO



Il progetto della carena deriva da uno studio al computer con il programma Cad/Cam. I parametri di base sono quelli di un ULDB: notevole lunghezza al galleggiamento, ridotta larghezza al baglio massimo, sezione maestra tonda e dislocamento leggero.

Limitati quindi anche i volumi immersi, che definiscono un'opera viva piatta e potente, con superficie bagnata molto contenuta (appena 22 mq) ideale presupposto per prestazioni elevate specie con vento leggero. Caratteristica evidenziata dall'eccellente rapporto tra superficie velica e dislocamento (19,7 mq/ton), che si avvicina a quello di un racer puro. La linea è invece atipica per un ULDB: lo slancio di prua accentuato e il ponte in teak ingentiliscono l'estetica, che risulta effettivamente snella ed elegante.

COPERTA E ATTREZZATURA



La coperta è caratterizzata da una tuga stretta e allungata, leggermente alta nella parte poppiera, per sopperire alle scarse quote interne. La disposizione dell'attrezzatura è di stampo classico, e rientra nel solito schema delle barche da crociera regata, anche se privilegia più l'uso corsaiolo. Infatti lo spazio per stendersi non è abbondante, mentre l'agibilità e le ergonomie di manovra sono ben studiate. Il pozzetto misura cm 220x160 e mostra una particolare schiena d'asino asportabile, che contiene un gavone da togliere in regata per alleggerire l'estremità. In effetti è l'unico spazio di stivaggio esterno, escludendo un grande vano con apertura verticale fatto apposta per l'autogonfiabile; ma la cala vele di prua rimedia in parte a questa mancanza. Il paraspruzzi alto e squadrato si abbassa sul retro, formando una comoda seduta sul bordo per il timoniere, che dispone di una bella ruota in lamellare di legno.

Drizze, manovre spi e terzaroli sono rinviati in pozzetto, serviti da un winch e una batteria da cinque stopper per lato. Di serie anche i due verricelli per le scotte spi-volanti e il salpa ancora elettrico incassato nel gavone di prua.

ALBERO E VELE



È un arco da regata a 7/8, con albero Sparcraft a due crocette angolate verso poppa di 15°, sostenuto da sartie in tondino discontinuo Navtec. Le volanti alte (in kevlar) sono ovviamente strutturali, mentre il martinetto meccanico per lo strallo di poppa, che è di serie come il tangone e il vang rigido, andrebbe a nostro avviso sostituito con un più rapido sistema a paranco. Le vele dell'esemplare provato (in dacron marca ITV) erano di qualità discreta. Apprezzata l'adozione di serie dello strallo cavo, senza dubbio più consono al carattere sportivo della barca.



Alla ruota il Lago 38 è estremamente sensibile. Come tutti i dislocamenti ultraleggeri, basta una minima distrazione per veder calare immediatamente la velocità. In aiuto viene la trasmissione a biella del timone, che essendo più diretta del solito sistema a frenelli, permette correzioni più rapide.



Molto bello il design del carteggio (cm 50x80) sostenuto da un semplice tubo in alluminio e con il sedile reclinabile. Notevole anche il contrasto di colore.



Le cabine di poppa sono poco aerate e occorre predisporre un altro oblò sulla tuga. Ampio comunque il piano di calpestio.



Senza voler negare i pregi della vetroresina, ma una sentina come questa suscita una certa emozione. Da notare il pagliolato che accompagna le forme dello scafo.



Asportando la scala d'ingresso si accede al vano motore, che contiene anche la batteria e un piano di lavoro.



Il piano velico è a 7/8 senza pennaccino. In realtà la testa d'albero non è molto sottile e il problema dello svirgolamento è inesistente.



Questa immagine evidenzia la singolare disposizione della dinette, posta subito ai piedi della scala d'ingresso. Il livello delle finiture è molto elevato, con una scelta accurata della venatura del mogano e largo uso di pannelli a sandwich, per alleggerire il più possibile il mobilio. La tappezzeria è in alcantara.



La cucina si sviluppa a pruvavia dell'albero e presenta due parti operative contrapposte: quella inquadrata include fornelli e lavabo, sull'altro lato c'è il frigo ed altri pensili. In navigazione questa zona risente del beccheggio. La ventilazione è assicurata dal boccaporto visibile sul fondo.



La toilette è realizzata nella zona di prua e la mancanza di separazione con la cala vele, permette di disporre di un volume davvero inusuale per una barca di 12 metri.



Semplice e lineare il pozzetto, dove spicca la bella ruota in legno. Perfetta la posizione del trasto randa.



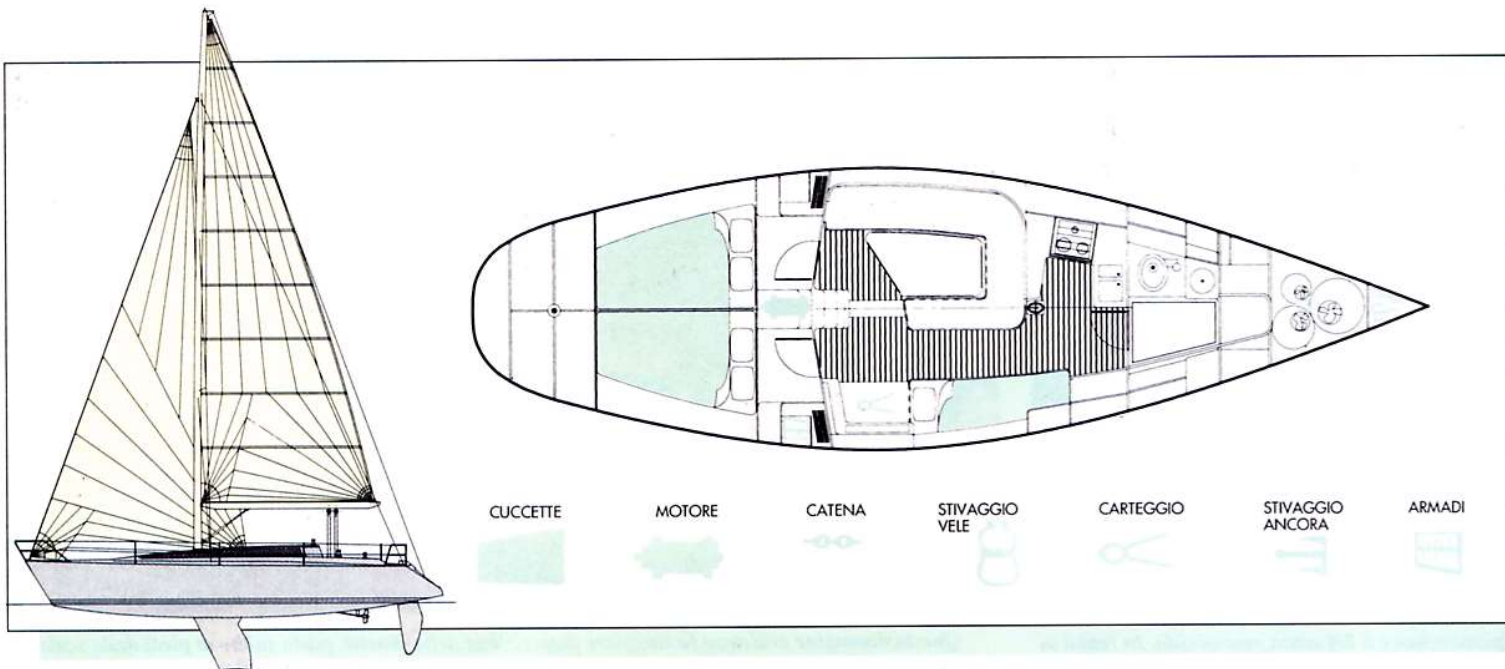
I passavanti sono ampi e liberi; il carrello del genoa è facilmente regolabile dal pozzetto.



Il verricello dell'ancora è interno al gavone. Il pulpito aperto facilita la discesa dalla barca.



La schiena d'asino può essere asportata, per alleggerire l'estremità e per accedere allo spoiler attrezzato.



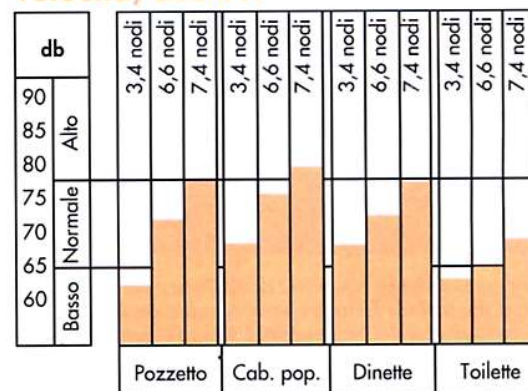
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Progetto realizzato al computer per ottenere uno scafo performante, soprattutto con le tipiche condizioni mediterranee. Estetica molto piacevole, ingentilita dal teak in coperta.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Coperta distribuita privilegiando l'uso in regata. Manca infatti spazio per stendersi, ma le manovre sono studiate con attenzione. Poco lo spazio di stivaggio esterno.
- ALBERO E VELE** ●●●● Albero a 7/8 non particolarmente tirato, pur essendo stato adottato con un occhio alla regata. Quindi un armo robusto, che concede qualche distrazione all'equipaggio.
- INTERNI** ●●● Nonostante la poca volumetria degli interni, la disposizione innovativa riesce a conciliare le esigenze del crocierista con quelle del regatante. Praticamente vuota la prua.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione molto raffinata, ma estremamente robusta, in legno lamellare rivestito di fibra di vetro e resina epossidica. Largo uso di sandwich, per alleggerire gli interni, e di fibra di carbonio.
- A MOTORE** ●●●● La motorizzazione è ben dimensionata, pur mantenendosi leggera e compatta. Buona l'accessibilità al vano motore, ottima l'insonorizzazione. Da rivedere la leva comandi.
- A VELA** ●●●●● Velocissima con vento leggero, divertente con quello forte in poppa e al lasco. Un vero racer per regatare in classe Open.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● L'impiantistica è curata, ma la capienza dei serbatoi è molto ridotta. Ricca e completa la dotazione di serie.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	3,4
2400CROCIERA	6,6
3200MAX	7,4

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

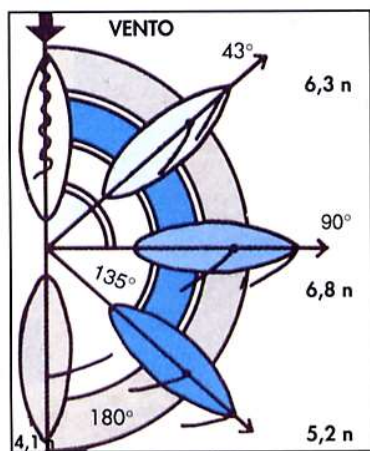
Bolina: angolo reale 43°
angolo sbandamento 22°

Velocità bolina: 6,3 n
traverso: 6,8 n
lasco: 5,2 n
poppa: 4,1 n

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: nodi 8
Stato del mare: poco mosso
Vele usate: Randa steccata - genoa leggero 150%

Misurazioni effettuate con Gps Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli Harken Barbarossa
Rotaie Harken
Stopper Frederiksen
Boccaporti ed oblò Goyot
Albero Sparcraft
Timoneria Withlock
Vele ITV

Dimensioni

Altezze in cabina
Cabina di poppa m 1,70
Dinette m 1,78
Toilette m 1,70
Cabina di prua m 1,66
Lung. del poz. m 2,20

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●
Volumi cambusa e frigorifero ●●●
Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo

LAGO 38

INTERNI

Il Lago 38 viene proposto in tre versioni di interni: la "propriétaire" ad una sola cabina di poppa, la "course-croisière" a due cabine con dinette arretrata e la "charter" a due cabine con dinette centrale. Malgrado i ridotti volumi di carena, c'è da riconoscere che le soluzioni adottate dai progettisti hanno centrato l'obiettivo di ottimizzare l'abitabilità. Infatti la distribuzione, che prevede pochi locali separati e il decentramento a prua della zona "umida" (toilette e cala vele), risulta di particolare efficacia per il comfort a bordo. L'unico neo riscontrato è quello dell'altezza sottocoperta, che nonostante il particolare pagliolato che segue il profilo dello scafo, non

supera i 178 cm. La versione cui si riferisce la prova (crociera-regata) dispone di due cabine di poppa gemelle, con cuccetta di cm 130x196; scarsa la ventilazione, ottenuta da un unico oblò apribile sul pozzetto, mentre lo spazio di stivaggio tra armadio e stipetti è abbondante. Molta importanza è data al living, che è posto subito a ridosso della scala d'accesso, composto da un divano a ferro di cavallo comodo per 7 persone e una cuccetta di guardia sulla dritta, confinante con il carteggio. Specie in questa zona si apprezza il "design" del Lago 38, con un bel contrasto tra il mogano rosso delle murate e il nero laccato del tavolo e della consolle portastrumenti.

A pruvia della dinette, si apre la cucina: è una posizione inusuale, ma a parte il maggior beccheggio in navigazione ci è sembrata ben concepita e ariosa. Sulla sinistra i fornelli, il doppio lavabo e i pensili, sulla dritta il frigo (solo 60 lt di volume) e un paio di stipetti alti.

Oltre la paratia si sviluppa un "open space" lungo oltre m 2,50 che ospita l'ampia toilette, l'armadio

porta cerate e la cala vele. È una soluzione di stampo corsaiolo, che per la riservatezza dei servizi, si dimostra ottimale anche in crociera.

CONSTRUZIONE E FINITURE

La costruzione del Lago 38 è un misto di tradizione e alta tecnologia. Lo scafo è in lamellare di legno, ovvero tre strati di cedro ed uno di mogano, per un totale di 17 mm, incollati in sottovuoto con resina epossidica (West System). Questa particolare tecnica serve ad eliminare l'eccesso di resina e alleggerire la costruzione: lo scafo nudo pesa infatti solo 470 kg; inoltre compatta meglio gli strati, a vantaggio della robustezza e della durata nel tempo. Per garantire l'impermeabilizzazione, il tutto viene rivestito con uno strato di tessuto di vetro ed epossidica; per irrigidire ulteriormente la struttura i madieri sono nastrati con carbonio. La coperta è invece in sandwich di balsa e vetroresina, che evita le infiltrazioni d'acqua e isola dal calore. Di serie il rivestimento in teak. Anche il mobilio in sandwich contribuisce al risparmio di peso inutile. Per abbassare il baricentro, il bulbo è uno scatolato di acciaio inox, la cui parte bassa è riempita di piombo, mentre l'alta è completamente vuota. L'asse del timone è in titanio, solido ma leggero, la pala è in fibre unidirezionali di vetro e resina epossidica.

A MOTORE

Il Perkins Perama da 18 CV si è dimostrato più che sufficiente per muovere il Lago 38 oltre i 7,5 nodi. Una buona velocità, soprattutto considerando che questa barca ha bisogno di usare il motore solo nei momenti di bonaccia piatta. Leggero e compatto, il nuovo propulsore inglese si adatta perfettamente alla sala macchine del Lago 38, che non è ampia ma ben accessibile. Ottimi i risultati del test fonometrico, con valori tra i più bassi della categoria. Anche la manovrabilità a marcia indietro è rimarchevole. Scomoda invece la posizione della monoleva dei comandi, situata troppo in basso rispetto alla ruota.

A VELA

Abbiamo avuto l'occasione di provare il Lago 38 nelle sue condizioni meteo preferite, ovvero con vento sotto i dieci nodi reali (8 per l'esattezza) e mare poco mosso. La dote che si apprezza subito è l'accelerazione: il target di velocità viene raggiunto rapidamente, ma occorre fare molta attenzione a navigare con i filetti sempre pieni, pena un decremento immediato del log.

È una caratteristica tipica dei dislocamenti leggeri, che perdono inerzia con molta facilità. Al contrario di come ci saremmo aspettati però, sull'onda è abbastanza morbida e ciò dipende dalle entrate sottili di prua.

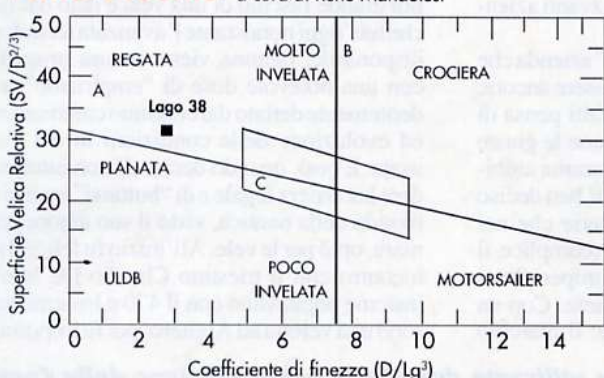
La scarsa intensità del vento non ci ha permesso di gustare il suo punto di forza che è il lasco con spi, quando, a detta dell'armatore, si viaggia continuamente in planata. È una barca decisamente sportiva, ideale per regatare "Open", ma che dovrebbe poter dire la sua anche in IMS.

DOTAZIONI E IMPIANTI

La capacità dei serbatoi riflette l'attenzione posta nel rispetto dei pesi, elemento essenziale in un dislocamento leggero: solo 180 lt d'acqua e 68 di gasolio. Due le batterie, quella dei servizi è da 110 Ah. Oltre l'autoclave, c'è la pompa acqua di mare in cucina. Ricca e completa la dotazione di serie che esclude solo le vele, la strumentazione elettronica e quella di sicurezza. Ciò, unito all'eccellente standard di costruzione, giustifica ampiamente il prezzo un po' elevato.

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vr	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	4,2	7,1	7,7	8,2
γ 90°	Traverso	4,8	7,7	8,5	9,2
γ 135°	Lasco	3,3	6,3	7,8	8,3
γ 180°	Poppa	2,2	5,3	6,8	7,4

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	11,50
Lunghezza al gall.	m	9,80
Larghezza	m	3,40
Pescaggio	m	2,00
Dislocamento	kg	4.100
Zavorra	kg	1.400
Superficie velica	m ²	71,20
Numero cuccette		4/7
Motori e cavalli	Perkins	18 CV
Capacità serb.acqua	lt	180
Capacità serb.gasolio	lt	68
Disegnata da:	J.F. Bernault	
Costruita da:	Caligo, 17 route de Nanfray, 74960 Cran Gevrier, Annecy France.	

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,61
Lf/Baglio max		3,53
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Z/D		38,9%
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		3,82
Superficie velica relativa		30,31

LEGENDA:

Vr: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Lago 38	J.F. Bernault	11,50	4.100	4/7	71	Lago	-
First 38s5	Berret	11,70	6.600	6/8	80	Beneteau	161.900
Dehler 39	Van de Stadt	12,10	5.900	7/8	67	Dehler	173.500
Grand Soleil 38	Groupe Finot	11,48	6.500	7/9	80	C. del Pardo	184.596
Comet 375	Peterson	11,50	6.000	8/9	75	Comar	175.275
Bavaria 390	Mohnhaupt	12,75	8.000	6/8	87	Bavaria	194.770
Dufour 39	Frers	11,60	6.800	6/9	83	Dufour	204.142
GibSea 392	J&N	11,60	6.500	6/8	83	Gibert	177.600
Legend 375	Luhers	11,43	7.400	7	76	Hunter	157.000
Sun Odyssey 39	Fauroux	11,99	6.000	8	68	Jeanneau	171.000
Feeling 39	Vaton	11,50	7.000	10	74	Kirié	171.000
Centurion 38	Dubois	11,45	8.900	6/7	91	Wauquiez	231.000

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". Tutti i prezzi sono espressi in migliaia di lire.