

# LUNA 50

## IL FASCINO IRRESISTIBILE DEL PERFEZIONISMO

di Giorgio Marchetti

**Con due alberi gemelli e la deriva sollevabile questo veliero di 15 metri disegnato da Dick Carter e costruito presso la Crestitalia rappresenta veramente un capitolo nuovo nella storia della progettazione nautica. Un'esasperata ricerca di funzionalità in ogni più piccolo particolare, interni disposti con intelligenza, dotazioni tra le più complete che si possano immaginare. Costa 230 milioni, ma li vale tutti.**

**E**bbi l'occasione di fotografare il modellino del «progetto Luna» e presentarlo in anteprima su Forza 7 dell'aprile 1976; il servizio era intitolato: «La barca ideale da crociera? Potrebbe essere questa». Allora rimasi impressionato dall'originalità della concezione, affascinato dalla temerarietà delle soluzioni, in una parola, incuriosito «sul come sarebbe andata a finire». Oggi, dopo averla provata, è giunto il momento di dare qualche risposta, avanzare qualche giudizio, anche se la brevità del test non legittima azzardate conclusioni.

### Concezione e costruzione

Nato inizialmente all'insegna della immersione ridotta e della semplicità delle manovre per essere facilmente condotto anche da tre sole persone, il progetto è stato via via arricchito e integrato da altre idee, altre diavolerie che la mente inesauribile di uno dei promotori, Giancarlo Andolfi, è riuscito a inventare dal 1975 a oggi.

Non solo l'impostazione generale (alberi gemelli e deriva mobile) è stata discussa a lungo con uno dei colossi della nautica del nostro tempo (Dick Carter), ma tutti i particolari, tutti i com-

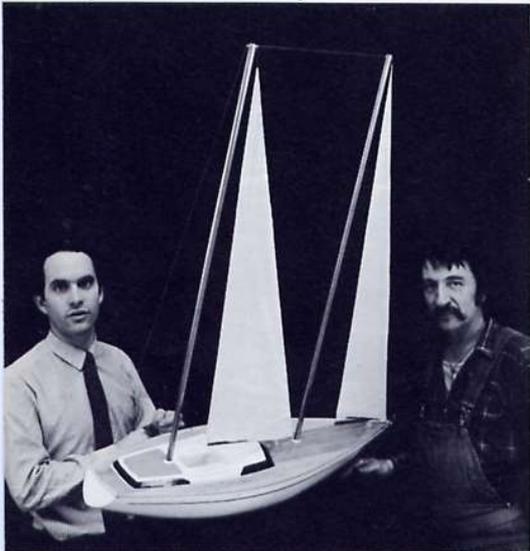
ponenti sono stati esaminati, discussi, modificati, perfezionati col solo obiettivo finale di raggiungere la perfezione. Si può affermare che, di sicuro in Italia ma quasi certo anche all'estero, nessuna barca da crociera aveva fino a oggi beneficiato di una tale messe di studi, ricerche, novità, originalità nel complesso e nei dettagli; mai vi era stata una tale convergenza di professionalità diverse su di un singolo progetto.

Di fronte a tanti esempi di fama usurpata, di marchiata improvvisazione (pagata peraltro al prezzo di svariati, sonanti milioni) il Luna fa tirare un sospiro di sollievo a chiunque — in grado d'intendere, volere e far paragoni — abbia la ventura di provarlo e valutarlo a mente fredda.

Della concezione originaria sono rimasti fermi, come si è detto, solo i capisaldi, deriva mobile e attrezzatura, che vale la pena di esaminare separatamente.

L'idea dell'immersione ridotta in una barca da crociera nasce non da smanie velocistiche ma dalla verificata praticità di poter raggiungere la spiaggia senza la schiavitù del gommone, di poter entrare in tutti i porti e trovarvi ormeggio nel posto migliore, accanto alle barche dei

# PROVA LUNA 50



1 pescatori, in 80 centimetri d'acqua. E non è già questo un vantaggio enorme, di potersi godere, per esempio, il vecchio porto di Ventotene scavato nel tufo dai romani, altrimenti irraggiungibile con 2,80 metri di deriva abbassata?

L'attrezzatura con alberi gemelli e due fiocchi avvolgibili che tanta perplessità ha suscitato presso i benpensanti (me per primo, confesso), rende manovrabile da tre persone un veliero di 15 metri che ne può ospitare almeno sette; e anche questa è una caratteristica apprezzabile. Può anche darsi che il tipo di velatura (ma è ancora da dimostrare) non consenta il massimo dell'efficienza teoricamente ottenibile a parità di lunghezza al galleggiamento, ma i modelli consimili da crociera di lusso (a dislocamento medio-pesante) sono poi più efficienti del Luna? E in secondo luogo, in crociera conta più la velocità di

spunto o la facilità d'uso e la possibilità di ridurre rapidamente tela? Credo che nel diporto l'alternativa tra sicurezza e velocità massima trovi logicamente una sola risposta.

Anche la costruzione risponde alla stessa ricerca della qualità e della perfezione che ha improntato il progetto: lo scafo è costruito in atmosfera controllata, sotto la supervisione dei Lloyd's, con resine isoftaliche, caratterizzate da una maggiore resistenza meccanica, da una durata costante nel tempo, da un'assoluta impermeabilità all'acqua, oltre che dal prezzo molto superiore rispetto alle altre resine poliesteri comunemente usate. Gli spessori variano dai 40 millimetri in chiglia, ai 20 al galleggiamento, ai 12 del bordo superiore.

Il bulbo è di piombo, armato con una struttura di acciaio inossidabile, comandato da un martinetto idraulico, in emergenza sollevabile anche con una pompa a mano. La coperta è di sandwich grecato, riempito con poliuretano a cellule chiuse. Le paratie sono di superlamellare a 19 strati, impiallacciate di teck dello spessore complessivo di 20 millimetri, resinato allo scafo. Gli alberi gemelli sono alti 16,60 metri dal piano di coperta e sono sostenuti da sartie di 12-14 millimetri, con un solo ordine di crocette.

## Coperta e attrezzatura

Il piano di coperta è totalmente liscio, eccezion fatta per il leggero rilievo della tuga che comprende il pozzetto centrale

### Caratteristiche

Lunghezza fuori tutto 15,24 metri; lunghezza al galleggiamento 13,22 metri; larghezza massima 4,46 metri; immersione da 0,85 a 2,85 metri; dislocamento 12.500 chilogrammi; zavorra 5.000 chilogrammi; superficie velica 225 metri quadrati; motore 100 CV; serbatoio carburante 700 litri; serbatoio acqua 1300 litri; altezza in cabina 2 metri; posti letto 7 + 3.

### Costruttore

Crestitalia, via Privata Armezzone, 19031 Ameglia (La Spezia) tel. 0187/65583.

### Commercializzazione

Alga Offshore, via G.G.Mora 9 Milano - tel. 02/8321121-8377798.

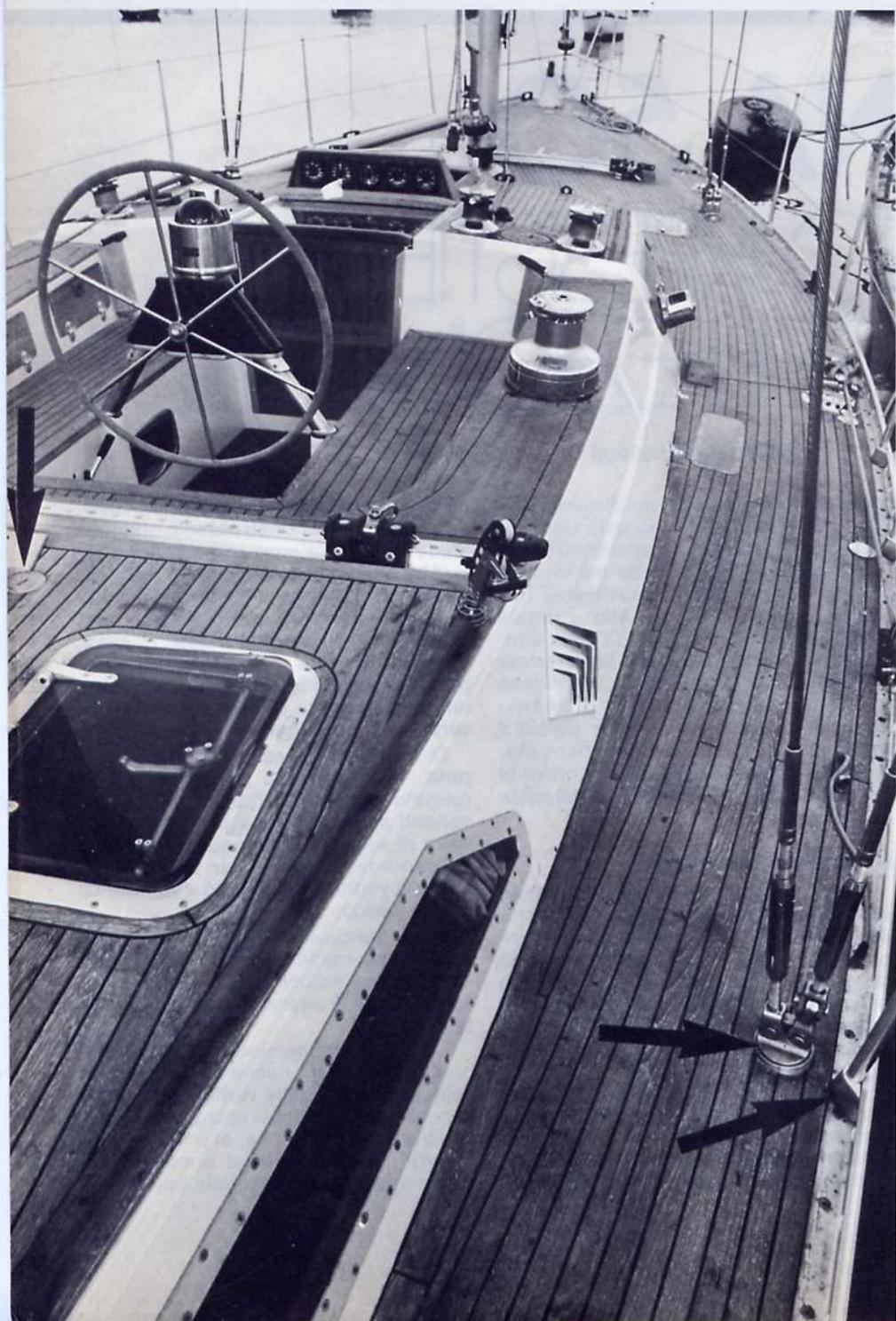
### Dotazioni standard

Motore entroborlo da 100 CV; 2 fiocchi; 1 genoa; avvolgifiocco; gruppo elettrogeno; riscaldamento ad aria soffiata; acqua calda e fredda con riscaldamento elettrico e a motore; frigorifero e surgelatore; cucina a due fuochi con forno e piastre elettriche; piatti e posate; radio SSB quarzata Sailor; radio VHF Sailor; Seasound in tutti gli ambienti; pilota automatico Neco; doppia timoneria; stazione completa del vento; contamiglia; tachimetro; scandaglio elettronico; dotazioni di sicurezza; autogonfiabile per 8 persone; giubbetti, estintori, cinture di sicurezza; passerella di poppa; scaletta.

### Prezzo

Il Luna con le dotazioni sopra elencate viene venduto al prezzo di 230 milioni Iva esclusa.

Segnare 701 cartolina servizio informazioni



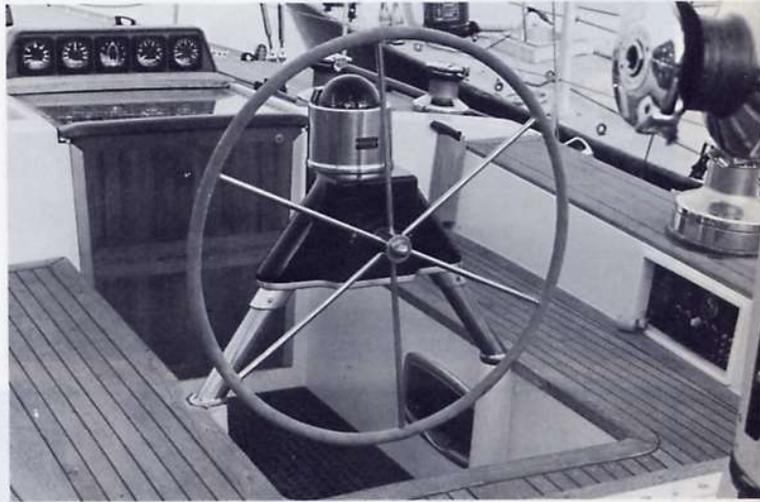
**1** Giancarlo Andolfi, a sinistra, e Lionello Gasperini al momento della presentazione dell'allora «progetto Luna».

**3** Il gavone di prua ospita il verricello elettrico, la catena, l'ancora nel suo alloggiamento.

**2** La tuga è bassa e ben raccordata alla coperta. Si noti l'originale disegno delle basi degli arridatoi e dei candelieri. Il bocchettone alla base della mezzana serve per riempire il serbatoio dell'olio dei servizi che funge anche da puntale; la battagliola è apribile sia di fianco sia di poppa.

**4** Il supporto a forcella della ruota del timone è stato progettato appositamente; nel pannello sulla dritta sono compresi i comandi di accensione e spegnimento del motore, contagiri e comando del bulbo; tutti gli altri sono all'interno, asserviti ad allarme acustico.

4



3

e gli oblò anteriori per la guida dall'interno. L'attrezzatura di ormeggio è particolarmente completa: a prua il verricello dell'ancora è nascosto in un gavone in cui trovano posto anche l'ancora con catena e cime. Due sono i passacavi, due i passacatena (meglio se fossero più incavati), due le galloce. Ma la cosa più interessante — e tanto rara a vedersi — sono i passacavi laterali, tre per bordo, incorporati nel profilo della falchetta (ma di colore diverso per essere individuati anche di notte) che permettono di dar volta un traversino anche a mezza nave. A poppa ancora due passacavi con due galloce. Le vele possono essere stivate in un enorme gavone a prua, mentre parabordi, scaletta e fuoribordo, sono alloggiati in un profondo scomparto a poppa.

Non solo è notevole l'estrema linearità e razionalità della disposizione di tutta la coperta, ma anche la perfezione dei singoli particolari: gli osteriggi di policarbonato (materiali di derivazione aeronautica assai più resistente del perspex) hanno ombrinali al giusto posto, come pure i portelli dei gavoni, degli scomparti, tutto è curato al massimo. Le maniglie dei gavoni sono state disegnate appositamente e così la falchetta, le basi degli arridatoi e dei candelieri.

Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto e, salvo lo spinnaker che viene fornito su richiesta, tutte le vele possono essere alzate, ridotte e imbrogliate senza spostarsi dalla zona di massima sicurezza.

#### Interni

La distribuzione degli interni è tutta giocata intorno a due vincoli tecnici assunti a idea-base: la cassa del bulbo utilizzata come elemento divisorio longitudinale; il pozzetto centrale sospeso sul sottostante cofano del motore, sfruttato l'uno come fonte di luce e l'altro come piano di appoggio. Tutto qui l'uovo di Colombo: trasformare due pesanti vincoli in due trovate geniali, senza cercare di nascondere inutilmente l'origine funzionale delle strutture obbligate, che sarebbe andato a discapito dell'accessibilità.

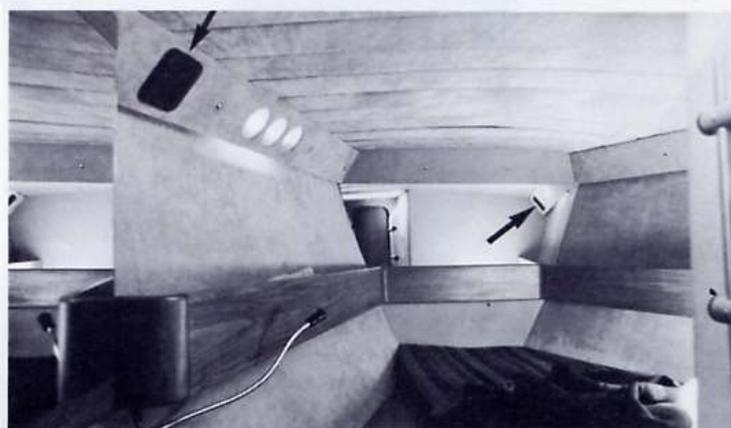
# PROVA LUNA 50



5



7



Caratteristiche	Luna	C & C 46'	Nicholson 48'	Nautor 50'	Koala 50'	Scia 50'	Vagabond 53'
Lunghezza f.t. m.	15,24	14,12	14,53	15,10	15,30	15,45	16,30
Lungh. al gall. (LG)	13,22	11,68	10,15	11,43	12,30	12,40	13,50
Larghezza (B)	4,46	4,17	3,94	4,60	4,00	4,00	4,90
Dislocamento (D)	12.500	12.120	14.200	23.100	16.000	11.500	16.000
Pescaggio	0,85/2,85	2,29	1,68	1,73	2,15	2,10	2,00
Deriva mobile	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Zavorra	5.000	5.170	5.000	6.600	6.500	4.500	7.000
% zavorra	40	43	35	28	41	39	44
Randa (R)	—	35,00	29,50	37,00	37,80	29,00	42,50
Genoa (G)	—	84,50	58,70	90,00	78,30	51,00	92,60
Mezzana (M)	—	—	14,50	15	14,90	65,00	13,70
R + G + M (SV)	131,0	119,5	102,7	142,0	131,0	145,0	148,8
D/0.01 LG <sup>3</sup> (1)	0,432	0,212	0,378	0,431	0,239	0,168	0,181
SV/D <sup>2</sup> /3 (2)	24,30	22,60	17,50	17,50	20,60	28,40	23,40
B/LG (3)	0,337	0,357	0,388	0,402	0,325	0,322	0,363
We	2	2	2	3	2	2	3
Cabina poppiera	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Armamento	Goletta	Sloop	Ketch	Ketch	Ketch	Goletta	Ketch
Serb. carb. lt.	700	200	386	1.800	200	300	500
Serb. acqua lt.	1.300	400	900	2.000	450	800	1.800
Motore	100	50	72	115	75	60	120
Cuccette	7 + 3	8	6-8	10	8-10	6 + 4	10
Altezza in cabina	2,00	1,90	2,00	2,00	2,00	1,95	2,00
Progettista	Carter	C&C	Nichol.	S&S	Clark	Sciarr.	Sciom.
Prezzo (IVA esclusa)	230 mil.	130 mil.	90.000 sterl.	1.346.000 M. Fin.	160 mil.	160 mil.	200 mil.
Dotazioni nel prezzo	elenco alleg.	C M S V	C V C M S T	C M S V S T	C M S V S V	C M C V C R	C M S V

All'estrema prua c'è una cabina con cuccetta doppia e accesso indipendente dalla coperta; sul lato sinistro della cassa del bulbo c'è una cabina a due cuccette sovrapposte, servite da un wc completo di doccia. Sul lato destro del corridoio si accede alla cabina di guardia con una cuccetta singola, proprio adiacente alla timoneria interna che si trova nel quadrato. Quest'ultimo occupa tutta la larghezza della barca e può ospitare un notevole numero di persone sul divano o intorno al tavolo, a portata di mano del cuoco.

Intanto il navigatore può continuare il suo lavoro, incurante dei profumini — peraltro ridotti al minimo dagli aspiratori elettrici posti sulla cucina — nel suo angolo da carteggio pieno di radio, strumenti, pannelli, spie luminose.

Anche il motore continua il suo lavoro all'insaputa di tutti, silenzioso, completamente insonorizzato da un materiale nuovo di origine minerale. Manca ancora un personaggio, il signor armatore, che forse sta riposando nel suo regno — la cabina di poppa con servizi indipendenti — o forse è scivolato discretamente in pozzetto per godersi l'ultimo sole, ma di certo si precipiterà sottocoperta appena l'attacco della convenuta musica conviviale barocca avrà annunciato le seduzioni gastronomiche del cuoco.

## Motore, impianto elettrico, servizi

Il motore è posto proprio sotto il pozzetto, già dimensionato per un'agevole uscita in verticale, coibentato in modo unico, accessibile da ogni lato mediante larghi pannelli insonorizzati. Nessun odore di nafta può sfuggire all'esterno, non solo per lo spessore e l'accuratezza delle guarnizioni ma anche per la leggera, continua depressione che un aspiratore elettrico produce all'interno del vano. La relativa strumentazione è delle più complete e comprende contagiri, temperatura acqua, temperatura e pressione olio, tutti con allarme sonoro.

L'impianto elettrico è a 24 Volt, alimentato da due batterie da 190 Ah e da un gruppo elettrogeno ausiliario che fornisce energia anche alle due piastre di cucina che lavorano a 220 Volt, agli asciugacapelli (anch'essi compresi nel prezzo) ed allo scaldacqua elettrico (ce n'è uno anche a motore). In tutte le cabine ci sono prese per le due tensioni, punti luce e luci di cortesia, oltre a comandi per la regolazione individuale del volume della musica. Tutti i servizi immaginabili sono compresi nel prezzo base: acqua calda e fredda, miscelatore per

1) Rapporto tra dislocamento e lunghezza al galleggiamento: più è alto il risultato, più la barca è pesante rispetto alla lunghezza al galleggiamento.

2) Rapporto fra sup. velica e dislocamento; indica se la barca è più o meno involata rispetto al peso; più la cifra è alta più la barca è involata rispetto al peso.

3) Rapporto tra larghezza e lunghezza al galleggiamento: più la cifra è alta più la barca è larga relativamente al galleggiamento.

SIMBOLI: C = con; M = motore; R = radio e strumentazione; S = senza; T = trasporto; V = vele.

5 Il quadrato: il tavolo può venire abbassato fino a formare un enorme letto di fortuna; la scaletta è di autentico carabottino di teck.

6 Uno scorcio del quadrato verso poppa; in primo piano il tavolo da carteggio, in fondo la cabina armatoriale. Accanto alle plafoniere gli altoparlanti stereofonici. Il fondo del pozzetto è di policarbonato e dà luce al vasto piano di lavoro posto sul vano motore.

7 La cabina armatoriale a poppa: lo scomparto dietro l'orologio è occupato dal vasto gavone accessibile dalla coperta; particolarmente comodo per mettersi le scarpe il piccolo sedile in primo piano.

8 La cabina di prua con la scaletta per uscire in coperta sulla dritta e una specchiera molto profonda sulla sinistra; le frecce indicano gli altoparlanti.

9 Il regno del cuoco non fa certo rimpiangere le infrastrutture domestiche: a sinistra il fornello basculante, sopra il forno a gas; poi le due piastre elettriche con la cappa aspirante e i tre lavelli. Sulla destra ci sono frigorifero e surgelatore, il cui coperchio serve anche da tagliere. Oltre al rubinetto unico che miscela acqua fredda e calda nei prossimi esemplari sarà aggiunto anche quello per acqua di mare.

10/11 Anche queste maniglie di apertura dei boccaporti sono state disegnate appositamente.

12 L'altra cabina di prua con la seconda cuccetta rialzata; i teli antirullo vengono montati di serie. Gli armadi hanno un interruttore per l'accensione automatica della luce interna; in basso il termostato per la regolazione dell'aria calda.



doccia, frigorifero, surgelatore, allarme automatico per il gas, livelli ottici ed elettrici ai serbatoi dell'acqua e del carburante, radio a onde corte e VHF, centralina del vento, ecoscandaglio, contamina, interruttori magnetotermici, teli antirullo alle cuccette, tendine agli oblò, pagliolo di teck e moquette, timoneria interna con bussola, caricabatteria da terra ecc. Oltre alla quantità delle utenze possibili, va rilevata la qualità in senso assoluto dei componenti e la razionalità del montaggio; cito soltanto le batterie, sistemate in scatola stagna con coperchio di fermo e contenute in ambiente separato e a ventilazione forzata; oppure le derivazioni delle pompe di sentina che possono funzionare entrambe in una delle due sentine o separatamente in ciascuna; oppure i serbatoi ispezionabili con un portello tanto grande da passarci un uomo, e con il troppo pieno posto fuoribordo, oppure il compressore del frigo che è silenziosissimo.

Quanto al montaggio, basti pensare al fattore ispezionabilità, con le utenze concentrate per settore e immediatamente raggiungibili, ai cavi elettrici protetti sotto guaina agli interruttori posti al soffitto, ad alcune idee geniali come il puntale della mezzana costituito dal serbatoio cilindrico per l'olio dei comandi idraulici.

C'è insomma il meglio di tutto, disposto nel migliore dei modi possibile.

### Prova in mare

L'uscita in mare è stata doppiamente significativa, per il poco vento e per i molti ospiti a bordo: anche con 23 persone e 5 nodi di vento apparente la

barca ha sviluppato 3,5 nodi con la originale attrezzatura a fiocchi avvolgibili di Hood che ha il pregio della facilità d'uso e che permette di non ridurre tela fino alle condizioni più estreme. Di grande utilità ed efficienza si è poi dimostrato il doppio booster della De Vries.

A motore, a serbatoi pieni e barca stracarica di gente, si è tenuta una media di 5,5 nodi a 1800 giri (a 3.000 ha superato gli 8 nodi), a conferma di linee d'acqua riuscite e di elica indovinata; è da notare che la manovrabilità resta buona anche a deriva alzata. Sarebbe stato interessante navigare con tutti i venti e le condizioni di mare possibili, ma ritengo già significativa la situazione in cui abbiamo svolto la prova che avrebbe potuto meglio di ogni altra mettere in luce eventuali errori d'impostazione riguardo al piano velico.

### Conclusioni

Col Luna siamo di fronte a un capitolo nuovo nella storia progettuale del nostro tempo, che onora il nostro Paese non solo per i risultati conseguiti, quanto per la metodologia impiegata e l'impostazione adottata. Infatti l'aspetto più importante è l'abito mentale, un atteggiamento psicologico verso la ricerca continua della perfezione, che assicura che i successivi esemplari saranno ancora migliori del primo. Si ricava l'impressione che non c'è sciattezza, non c'è improvvisazione, non c'è imbroglio, non c'è stato trinceramento dietro il facile slogan del «si è sempre fatto così...»; tutto è stato rivisto criticamente alla luce delle più moderne tecnologie.

Bisognerebbe citare il capitolo sicurezza, che però occuperebbe da solo molte pagine. Ricorderò soltanto i molti estintori collocati al posto giusto, il sistema delle pompe di sentina di cui ho già parlato, la barra di rispetto, i fanali di via doppi, posti in testa d'albero oltre che sul pulpito.

Difetti? Sì, ma contenuti ad aspetti secondari, come gli schienali del pozzetto troppo bassi per stare perfettamente comodi o l'illuminazione elettrica interna, in cui le luci incassate non rendono quanto la potenza installata potrebbe consentire. Se mai, più che di difetti, si potrebbe parlare di delusioni per i problemi non risolti, come una collocazione soddisfacente per la passerella e il gommone, ma c'è da giurare che la testarda ricerca dei nostri due amici, Giancarlo Andolfi e Lionello Gasperini, arriverà a dare corretta soluzione anche a questi punti.

Certo si può concludere che non è una barca *da* tutti (è il prezzo che opera la selezione) e non è una barca *per* tutti (è l'originalità che opera la selezione); è inevitabile che ci sarà sempre chi (prendendo lo spunto a prestito dal settore automobilistico) preferirà una tecnologicamente banale, costosissima Rolls Royce a una geniale innovativa Citroën CX. Intanto, mentre voi leggerete queste pagine, il primo esemplare starà veleggiando nei mari d'Inghilterra, acquistato da un genio della progettazione elettronica (oh, affinità elettive!) e farà vedere ovunque il sigillo della perfezione raggiunto dalla cantieristica italiana.

Testo e foto di  
Giorgio Marchetti