



PROVA — Per una volta a bordo di un esemplare unico. Un progetto di Carlo Sciarrelli costruito interamente in legno dal cantiere Carlini. Uno stile inconfondibile, per chi ha voluto una barca definitiva e che risponde ai desideri più nascosti, coltivati nel tempo.

Parsifal



di ANTONIO VETTESE

Oggetto delle nostre prove sono in genere barche che arrivano dalla produzione industriale. Sono prodotti "finiti" tra i quali si sceglie la propria barca affannandosi a consultare pieghevoli e riviste. Spesso si cerca il pelo nell'uovo analizzando il numero di stipetti, il decimo di nodo, la capacità del frigo e anche i più attenti



sono in grado di cadere nelle trappole della pubblicità, delle barche "con immagine" senza sostanza, in cui alcuni gadget sono inseriti ad arte per coinvolgere animi innocenti. Per gli one off (non barche da corsa, ma esemplari unici) il procedimento è leggermente diverso. La barca non è modellata sull'esigenza media del mercato, bensì su quella di un utente. Cioè del fortunato armatore che ha deciso di veder crescere la sua barca assieme al progettista e al cantiere. La barca che nasce è così figlia di tanti, ma soprattutto delle scelte di chi ha bussato alla porta dell'architetto con il personale "sacco" delle idee. Ha scelto quell'architetto per il suo stile, per il tocco elegante delle altre barche che ha visto creare da quella matita. Ma è in cerca della "sua" barca. Ora, l'operazione one off non è adatta a tutti. Superato il problema economico, talvolta si spende meno che in una di serie, c'è quello di farla "giusta". Che significa non volere cose che la rendono un supplizio per chi ci deve navigare, anche se il progettista con il suo occhio vigile ha "tentato"

PARSIFAL

In alto, il tavolo per il carteggio, il navigatore è seduto con le spalle verso prua ed ha tutti gli strumenti a disposizione. Sotto, il bagno di prua, simile a quello di poppa, non fa rimpiangere quello di casa.



A fianco in alto, uno dei letti della cabina di poppa, il cassone a centro barca nasconde il motore. In basso, la cabina di prua, oltre la quale c'è la cala vele con eventuali cuccette in tubolare. Al centro la dinette a centro barca, il tavolo è comodo per sei/otto persone, comode le cuccette alte, con teli antirollio.

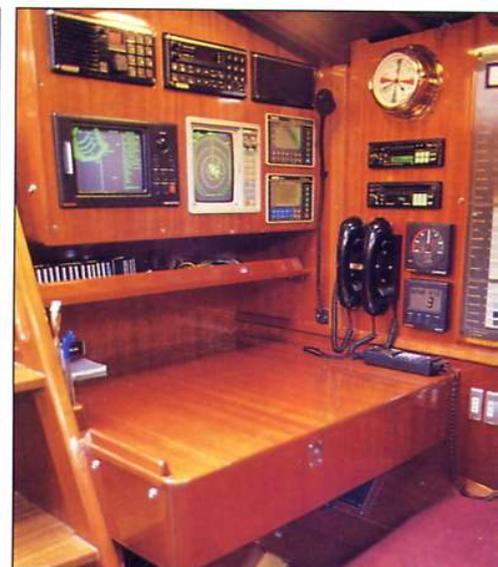
di por freno ai desideri più scellerati. Insomma, prima di partire per un progetto one off bisogna avere acquisito la giusta maturità velica, collaudato i propri desideri e la propria preparazione. Non può essere la prima barca, dovrebbe piuttosto essere l'ultima, se si riesce a frenare la voglia di una più grande.

L'armatore velicamente maturo in questo caso si chiama Giordano Rao Torres, il progettista Carlo Sciarrelli, il cantiere è Carlini di Rimini. Il materiale, fondamentale, è mogano. Il mogano "parla" e influenza tutto il resto. È la prima scelta e anche quella che lega armatore e progettista.

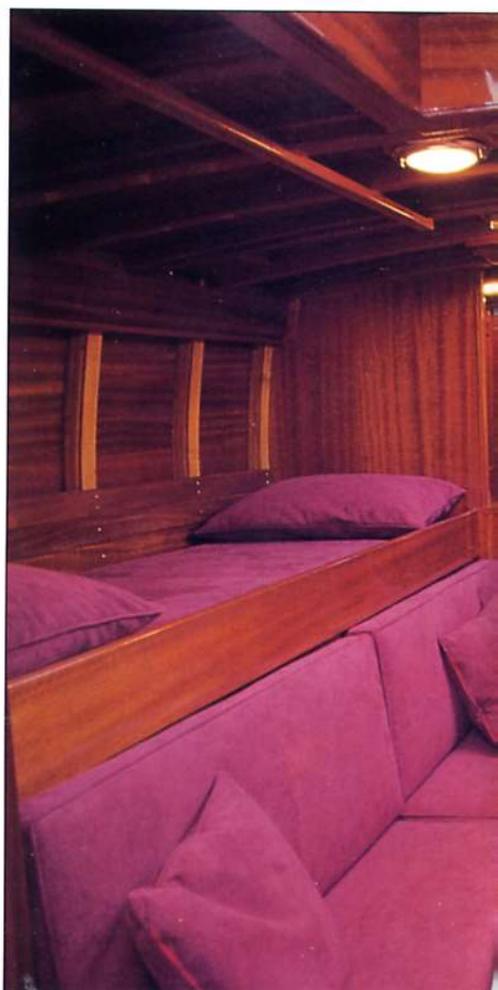
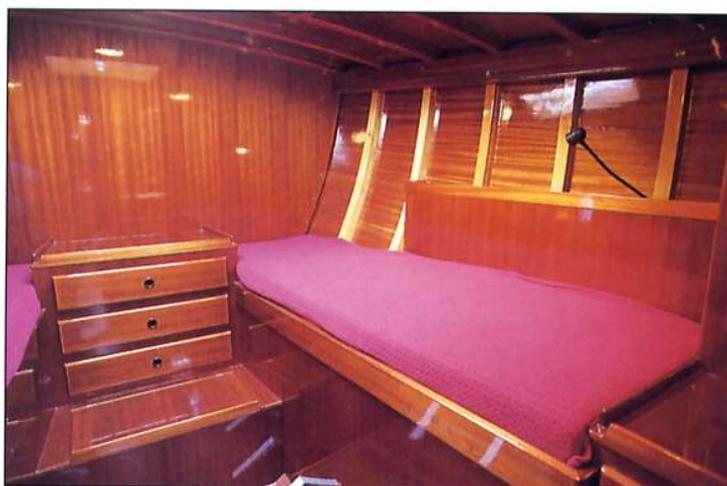
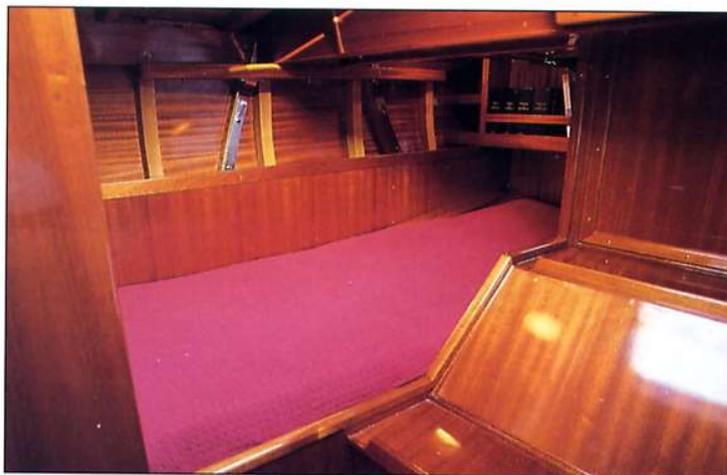
Il disegno

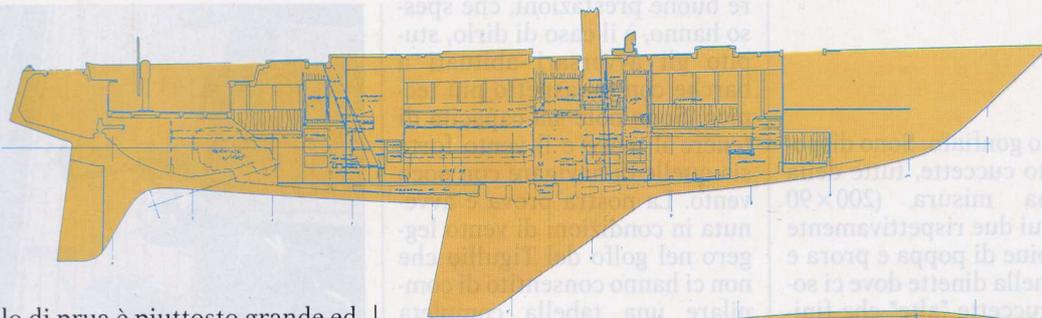
La linea di Parsifal è quella inconfondibile delle barche del

progettista triestino. Una linea senza tempo con uno stile personale e riconoscibile che fa discutere i modernisti alla caccia di nuove avventure stilistiche e funzionali. Il disegno di "Parsifal" è di quelli archiviati da Sciarrelli con "asterisco", nel suo codice significa quelle più riuscite e che meritano, quando sfoglia il registro dei disegni, un ricordo e un pensiero. Si tratta di una carena sottile, con un basso rapporto tra lunghezza e larghezza con dislocamento medio alto e quindi forme stellate con una sentina abbastanza profonda. Una forma di carena che non soffre variazioni di assetto e anche quando naviga piuttosto sbandata, il timone resta direzionale e ben bilanciato. "Parsifal" è realizzata in un cantiere dove lavorano gli ultimi "maestri" del legno. Gli uomini di Carlini hanno lavorato con una passione rara da riscontrare, ma che appare evidente dalla cura dei particolari e dalle attenzioni che si riscontrano a bordo. Naturalmente è tutto legno, con madie-



ri lamellari dove solo qualche inserto di acciaio va a rinforzare le zone più sollecitate, l'armatore infatti non esclude di impiegarla anche per navigazioni oceaniche e in mari pericolosi. Il piano velico è un testa d'albero con attacco delle sartie e dello strallo leggermente più basso della testa. Il triangolo-



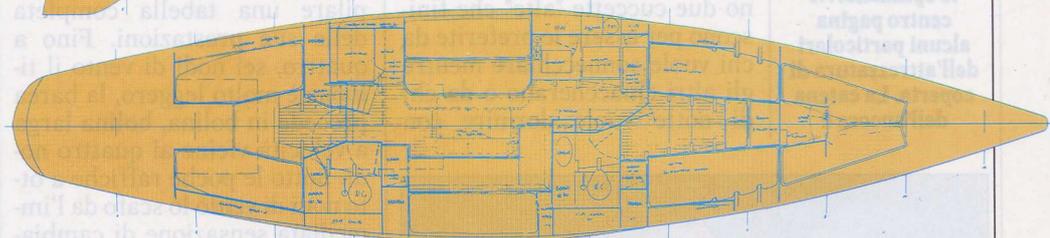


lo di prua è piuttosto grande ed infatti è previsto l'uso di due vele, yankee e trinchetta. Nell'uso in regata si preferisce utilizzare il solo genoa ed il fiocco olimpico. Il boma è piuttosto basso sulla coperta per avere una randa di grandi dimensioni, che si regola con archetto tipo deriva, senza trasto.

La coperta non è ingombrata da tughe che alzano il profilo in modo innaturale, ma all'interno si vive con la giusta altezza.

Sottocoperta

Appena volto lo sguardo sotto il limite della coperta, scesi i pochi scalini che dal pozzetto portano in quadrato, è caldissi-

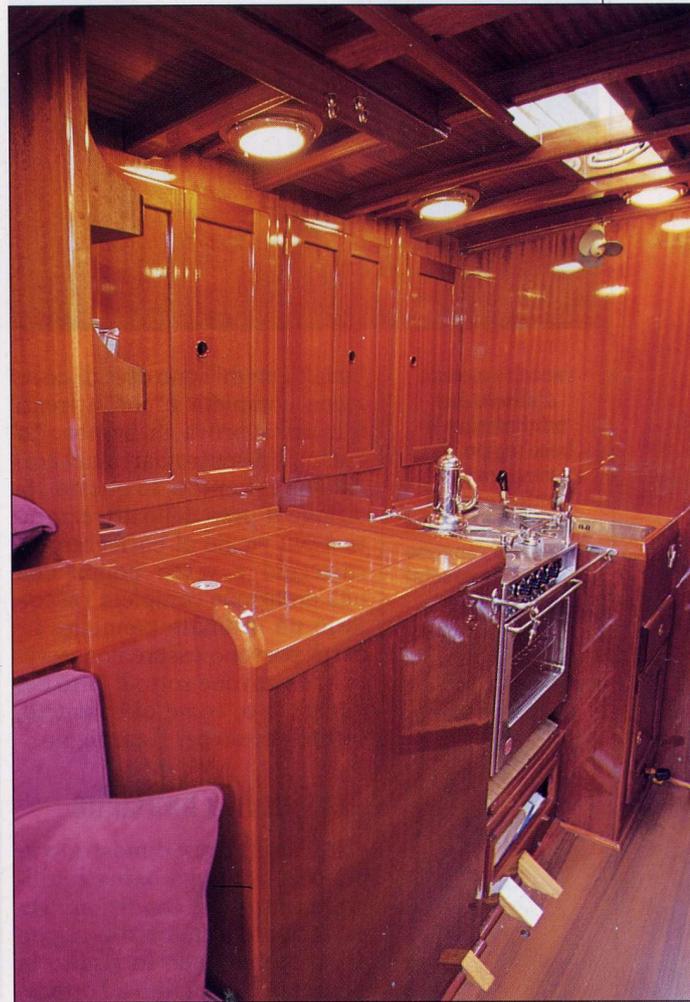


mo l'abbraccio del mogano. Una barca del genere non ha bisogno di tappezzeria: è già arredata. Il fasciame è la pelle migliore da vedere e sentire, i pochi indispensabili cuscini sono le uniche cose in tessuto. Il calore e il colore di questo legno sono difficilmente imitabili, perché appunto nelle altre bar-

che, per quanto legno sia possibile mettere a rivestimento della carena, non sarà mai lo scafo, i madieri, i correnti, unici elementi a parlare la lingua della barca e non quella dei "mobili".

Su "Parsifal" non sono state fatte scelte, come su alcune barche di serie, in favore del volume interno che non è in al-

La cucina è a centro barca, a fianco dell'albero e nel passaggio verso prua. Sul pavimento si intravedono i madieri. Sopra, lo schema degli interni.



PARSIFAL

Le grandi dimensioni dello spinnaker e la carena sottile rendono "Parsifal" temibile anche con lo spinnaker. A centro pagina alcuni particolari dell'attrezzatura di coperta. La catena dell'ancora è

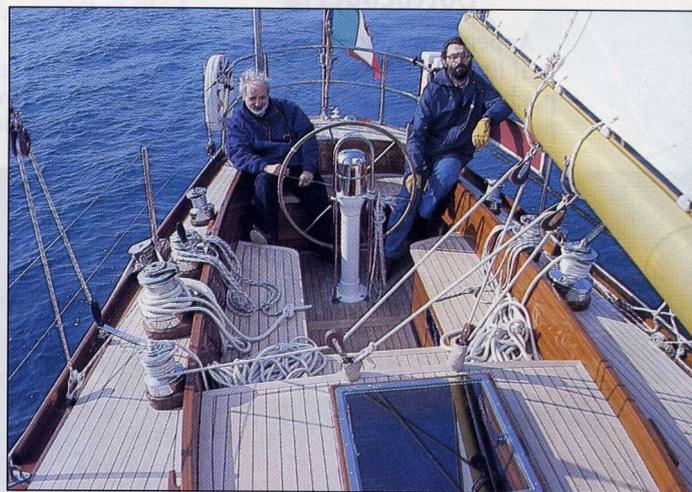
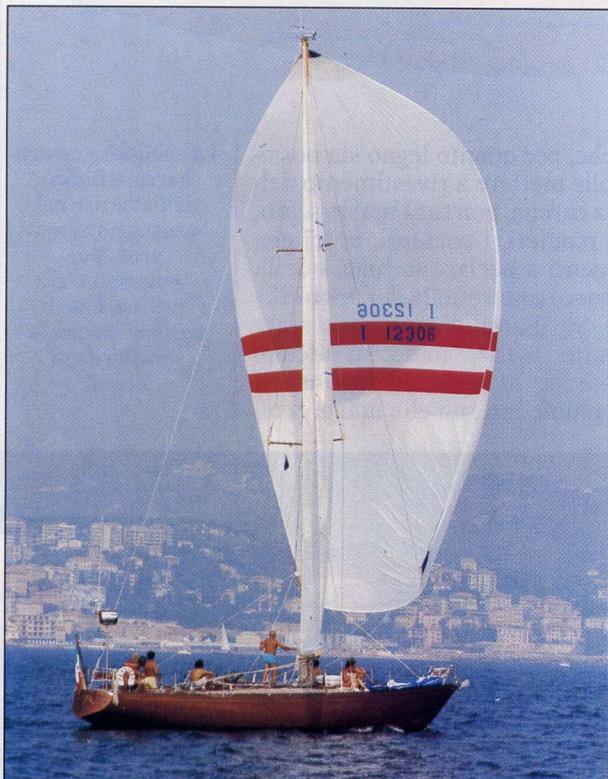
cun modo gonfiato. Sono disponibili otto cuccette, tutte della medesima misura (200x90 cm), di cui due rispettivamente nelle cabine di poppa e prora e quattro nella dinette dove ci sono due cuccette "alte" che finiscono per essere le preferite da chi vuole sonnecchiare mentre gli altri chiaccherano o da chi di notte vuole dormire con

re buone prestazioni, che spesso hanno, è il caso di dirlo, stupito gli avversari abituati a barche con un aspetto più tecnico. Sono note sia capacità di tenere il mare e il vento forte sia quelle di navigare con poco vento. La nostra prova è avvenuta in condizioni di vento leggero nel golfo del Tigullio che non ci hanno consentito di compilare una tabella completa delle sue prestazioni. Fino a quattro, sei nodi di vento il timone è molto leggero, la barca procede in bolina, bolina larga a velocità vicine ai quattro nodi. Sotto le poche raffiche a otto nodi di vento lo scafo dà l'immediata sensazione di cambiare passo accelerando con tranquilla decisione. Il timone diventa vivo e il log sale rapidamente. Il "Parsifal" ha un incedere robusto e resta nella sua rotta con sicurezza e senza pentimenti.

La ruota risponde senza indecisioni alle variazioni di angolo e non ha bisogno di continue attenzioni del timoniere per non uscire dalla linea scelta. La randa si regola con un archetto, non è previsto paranco. Per quanto riguarda il genoa, l'armatore ha ceduto alle lusinghe dell'avvolgitore. I puristi trovano più consono allo stile della barca avere lo strallo libero e usare i garrocci, di questi tempi rarissimi.

Ma è inutile concentrarsi sui dati numerici e le prestazioni. Quelle di "Parsifal" sono sensazioni che non sono certo legate ai decimi di nodo, insomma come di una Rolls Royce non bisogna mai chiedere la potenza: "è sufficiente" è l'immane e flemmatica risposta della casa madre.

In conclusione lasciamo i lettori con una domanda. Il "Parsifal" è in realtà una barca per pochi, quelli che ne possono comprendere fino in fondo le motivazioni e lo stile personale. Però finisce per piacere a tutti: perché?

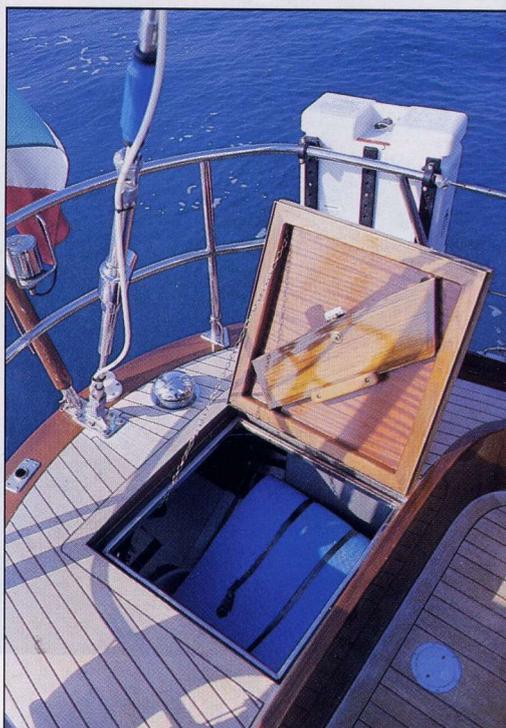


raccolta a piede d'albero per minimizzare il beccheggio. Per rendere più confortevole il pozzetto i bordi del paramare vengono coperti con cuscini ad incastro.

"aria". I bagni sono due, di dotazione completa e con attrezzi igienici a prova di bomba. La cucina è a centro barca nel corridoio verso prua, in questa posizione il peso delle attrezzature è più vicino al baricentro. Il carteggio è verso poppa con una dotazione completa raccolta in un ordinato pannello. Le carte possono essere conservate in un gavone sotto il letto del quadrato o, come di consueto, sotto il tavolo per il carteggio.

Qualità nautiche

Il "Parsifal" si è dimostrato in più occasioni una barca equilibrata in tutte le condizioni. Ha partecipato a numerose regate d'altura mettendo in risalto la sicurezza e la facilità ad ottene-



TUTTA LA PROVA IN CIFRE

Lo scafo

Lunghezza f.t.	m 16,00
lunghezza al gall.	m 13,34
larghezza	m 3,60
immersione	m 2,60
dislocamento	kg 12.600
zavorra	kg 6.000
materiale scafo	legno, mogano sipo, lavorazione lamellare formata a freddo con struttura in madieri e correnti con skeg di sostegno, meccanismo Solimar
asse timone	



Lo scafo è interamente in legno multistrato incollato con resine poliestere ed epossidiche. Il trattamento bicomponente superficiale richiede una manutenzione frequente ma non così "drammatica" come si potrebbe pensare.

Piano velico

Tipo	sloop cutter
sup. tot.	mq 152
randa	mq 62
genoa	mq 90
yankee	mq 57,5
yankee 2	mq 33,9
trinchetta	mq 19,8
tormentina	mq 19,2
spinnaker	mq 115
marca albero	Velscaf
marca vele	Hood
winches	Barient Inox



Il motore

Marca	Perkins
modello	Prima m 50
potenza max	50 cv (37 kW)
giri max	3000
n. cilindri	quattro
alesaggio X corsa	84,5 x 88,9 mm
cilindrata	cc 1994
aspirazione	naturale
iniezione	diretta
peso	kg 218
trasmissione	V-drive
elica	Proper Line
velocità max	7,7 nodi
serbatoio	
inglese	lt 450
autonomia	
teorica	400 miglia/64 ore
quadro	
elettrico	Cortesi e Casadei
dissalatore	Marineco da 100 lt/h



PARSIFAL

Costruttore

Cantiere Navale Carlini, via Sinistra del Porto, 47037 Rimini; tel. 0541/239129.

Progetto

Carlo Sciarrelli, via della Bora 1, Trieste, 34100; tel. 040/64796.

Prezzo

un valore indicativo è 900 milioni più Iva.

Gli interni

Schema semplice con cabina di poppa, prua e quadrato giusto per la tipologia della barca. Sono otto le cuccette, tutte delle stesse dimensioni: cm 200 x 90. Il tavolo in due pezzi misura cm 130 x 90, quello per il carteggio 60 x 72 cm. La cucina ha macchina dei fuochi Alps Inox, refrigeratore Frigoboat. Due i bagni con attrezzi Baby Blake, serbatoio acqua da 400 lt. Le luci interne sono Forcato. Le tappezzerie in Alcantara sono state realizzate da Nuova Alpa Italiana di A. Chiaruzzi. Gli impianti idraulici da Marcello Baroni, gli impianti strumenti da Paine di Marco Renzi, gli strumenti sono Koden, Autohelm, Danforth, Sailor.



Ci è piaciuto

La personalità spiccata, inconfondibile.

La lavorazione magistrale del legno.

L'assenza di letti matrimoniali, o meglio "talami", che popolano le roulotte da porto.

Le cuccette in quadrato.

Da migliorare

Alcuni particolari dell'attrezzatura velica sono superati.

Croce e delizia

Le finitura a "vista" delle fiancate, che necessita protezioni e una manutenzione continua con trattamenti quasi annuali.