

Superprova

Un felice incontro tra tradizione e modernità, tra legno e materiali hi-tech. Un fast cruiser nato dalla matita di Roberto Starkel e realizzato con maestria artigianale dal cantiere base Nautica Stella Polare.

Starkel 56'



testo e foto di Luca Sordelli

Bella e veloce, tra il nuovo e l'antico. Lo Starkel 56 è una barca polivalente, costruita in legno, Kevlar e carbonio, nato per la crociera, ma con una forte vocazione a correre. E' realizzata dalla Base Nautica Stella Polare di Fiumicino, cantiere nato nel 1970 e da sempre specializzato nella costruzione di prestigiosi scafi one-off, nella ristrutturazione di scafi d'epoca e che cura in prima persona la realizzazione delle sue barche in tutti i dettagli. Tra i loro punti di forza la grande esperienza nella lavorazione del legno dove possono avvalersi anche dell'esperienza di un grande maestro d'ascia come Antonio Balistreri.

Il progetto

Per quanto costruito in mogano, in realtà nello Starkel 56 il legno è solo la base, il supporto su cui la barca vive (un discorso a parte e più approfondito meritano poi gli interni). E non si deve pensare che sia una replica di una barca classica o d'epoca. Nulla di più sbagliato. Questo 17 metri è, nella sua costruzione e nella sua intera concezione, una barca all'avanguardia. Il progetto è di Roberto Starkel che da sempre si fa riconoscere per la sua capacità di conciliare linee eleganti, con richiami al classico (si veda per esempio lo Starkel 64, da noi provato nel novembre del '97) alla sua voglia di sperimentare, di andare alla ricerca del nuovo. E infatti scafo e coperta sono in legno di mogano a fasciame incrociato, ma l'incollaggio avviene con resine epossidiche e tra gli strati di legno sono interposti altri strati di fibra unidirezionale di carbonio e la pelle più esterna è di vtr - Kevlar. Quindi alta tecnologia, su un'anima in legno.

Con le sue quindici tonnellate su una lunghezza di poco più di 17 metri è un'imbarcazione che si può far rientrare nella fascia dei dislocamenti medio-leggeri, con un valore decisamente al di sotto delle media delle concorrenti costruite con le tecniche tradizionali, in laminato pieno. La filosofia generale del progetto è infatti quella di un fast cruiser, dalla tanta tela a riva e dalla buona lunghezza al galleggiamento, ga-

- La qualità dei materiali e della costruzione
- Le prestazioni

- La praticità della discesa sottocoperta
- Manca una regolazione diretta dei carrelli del genoa

Superprova



ranza, quest'ultima, di buone medie sia a motore che a vela con poco vento. Le linee sono eleganti, con una tuga bassa e che si allunga molto sul filo della coperta; il bordo libero è piuttosto basso e gli slanci, anche se non esagerati, si staccano comunque dalle imperanti linee in stile IMS che impongono dritto di prua e di poppa verticali. A poppa le sezioni, per aumentare la superficie calpestabile in coperta, sono leggermente svasate. Barca stabile e dalle reazioni graduali, vanta in chiglia un buon 39% del suo peso complessivo.

La prova

Mare mosso da sud e vento intorno ai 12 nodi hanno contraddi-

Gli interni

Gia in partenza vengono proposte cinque diverse soluzioni di allestimenti. Ogni particolare, in linea con la tradizione del cantiere, è comunque personalizzabile in una propria versione totalmente custom. Punto di partenza sono comunque la qualità dei legni (in ciliegio fiammato nella versione della prova) e la maestria con cui questi sono lavorati e assemblati alla barca. L'imbarcazione che abbiamo utilizzato del test aveva quattro cabine, quella armatoriale a prua dalle ottime dimensioni e ben isolata dal resto della barca. A lei è dedicato in esclusiva il più grande dei tre bagni di bordo. A centro barca il quadrato è leggermente spostato sulla sinistra e vanta un'altezza di ben 205 cm. Il tavolo da pranzo ospita comodamente otto persone. Qui, come in tutta la barca, buone sia la ventilazione che la luminosità grazie ai numerosi oblò che corrono lungo la tuga. Sempre a metà barca, ma lungo la murata di destra, il tavolo da carteggio, discrete le sue dimensioni, molto lo spazio per installare la strumentazione elettronica. Alle sue spalle la lunga cucina lineare che per dimensioni e allestimenti, ricorda da vicino quelle domestiche. Due i lavelli, quattro i fuochi del fornello, immenso il forno.

La zona di poppa, per la sua impostazione è decisamente originale. Le tre cabine sono infatti collegate tra loro da una sorta di corridoio a C che corre intorno alla sala macchine. In questo modo si sono sfruttati al meglio gli spazi pur lasciando ben isolati tra loro i tre locali. Qui, delle due toilette una è in condivisive tra le due cabine di sinistra. Infine una nota la merita anche la sala macchine di centro barca, non solo per le sue dimensioni ma anche per la facilità con la quale si riesce ad accedere a tutti gli impianti.



1



2



3



4

1. Una delle tre cabine a letti gemelli.
2. Una delle peculiarità della barca della prova era la grande cabina centrale.
3. Il bagno della cabina armatoriale è il più grande dei tre locali toilette.

4. La lunga cucina lineare, per spazio e capienza non ha niente da invidiare a una normale cucina di casa. Due i lavelli, quattro i fuochi del fornello e un grande forno completano l'arredo.



5. Il quadrato, leggermente spostato sulla sinistra, ha un tavolo che ospita otto persone e vanta un'altezza di ben 205 centimetri.

6. Il tavolo da carteggio dalle buone dimensioni. Molto spazio è stato ricavato per l'installazione della strumentazione elettronica.

7. Il tavolo della dinette può ospitare otto persone. Grazie ai numerosi oblò che corrono lungo la tuga gli ambienti risultano ventilati e particolarmente luminosi.

5



6



7

Superprova

La coperta

Due pozzetti, ben separati, uno più a prua come zona living per ospiti e passeggeri, l'altro per il timoniere e le manovre. Il primo è rettangolare, con un tavolo da pranzo al centro e una grande area prendisole alle sue spalle (uno delle soluzioni più azzeccate della barca); il secondo invece, in stile tipicamente Starkel, ha una forma a diamante, con la grande ruota centrale fronteggiata dal trasto di randa e tutti i winch a portata di mano. La parte centrale dello specchio di poppa si apre elettricamente e si accede, sia dall'esterno che direttamente da dentro al pozzetto, a un'enorme gavone che può ospitare, tra le altre cose, anche il motore fuoribordo, la scaletta, cime e parabordi. Di spazio per stivare oggetti ce n'è poi molto anche all'estrema prua, nella cala vele che ospita anche una cuccetta in tubolare per il marinaio.

L'armo è a cutter, in testa d'albero e a tre ordini di crocette acquartierate e quindi senza volanti strutturali. Ci sono comunque due sartie amovibili che lavorano in contrapposizione allo stralretto della trinchetta (autovirante). I due carrelli del genoa sono a filo della tuga per non ostacolare il passaggio lungo i due passavanti, per lo stesso principio anche la scotta di randa corre a scomparsa sotto il filo della tuga per ricomparire davanti al suo winch. Nel complesso la superficie da tirare a riva è parecchia, con un genoa al 155% ed una randa steccata da 80 mq.

Impressionante l'estensione del gennaker, 280 mq, che comunque, grazie al bompreso retrattile in carbonio risulta decisamente facile da maneggiare. Drizze e borose sono rinviate nel più a prua dei due pozzetti, ai lati del tambuccio. Qui, ben al riparo dietro al tendalino c'è anche il joystick del timone automatico per quando il tempo si fa duro.



1. Vista d'insieme della coperta. Si notano i due pozzetti, a poppa quello per il timoniere e per le manovre, a prua quello per gli ospiti

2. A piede d'albero si notano il carrello autovirante della trinchetta e la scotta di randa che rientra sotto il filo della tuga.

3. Il trasto di randa a prua della colonnina del timone.

4. Il gennaker si arma su un bompreso telescopico in carbonio.

5. Il grande gavone di poppa, si apre elettricamente.

6. Il joystick del pilota automatico, sotto alla capotte della tuga.



stinto la nostra prova. Abbiamo subito apprezzato la notevole superficie velica che dà subito alla barca un buon passo. Piacevole anche le reazioni sotto raffica, garantite, come si diceva prima, da una buona stabilità del progetto e da linee d'acqua regolari. Delle velocità parlano le tabelle qui a lato, tabelle che confermano la notevole propensione della barca a correre e a raggiungere subito la velocità critica. Di bolina, in particolare, la barca tende subito a crearsi un proprio vento apparente, con un comportamento del tutto simile a quello di scafi ben più grandi.

Dalla postazione del timoniere, la grande ruota, garantisce una buona visibilità sia sulle vele che verso prua. In manovra si apprezza la netta separazione tra i due pozzetti, con i winch, sia del genoa che della randa facilmente "lavorabili". Ci è piaciuta in modo particolare la posizione del trasto che, pur non intralciando i movimenti, garantisce una regolazione rapida e veloce della randa. A prua il genoa passa con una certa agilità, nonostante la presenza dello stralretto. Non avrebbero guastato un sistema per regolare, anche sotto carico, i carrelli delle scotte.

A motore la barca, spinta dallo Yanmar da 100 cv, tiene con facilità una velocità di crociera (a 3000 giri) di poco più di 9 nodi. Velocità di tutto riguardo e che certo non chiede propulsori più potenti. Il dislocamento contenuto porta la barca ad avere, in acque ristrette e in fase di ormeggio, una buona agilità.




Progetto

Studio Starkel

Il prezzo

Su richiesta

I dati

Lungh. ft m **17.10** • lungh. al gall. m **14.50** • largh. m **4.95** • immersione m **2.75** • dislocamento kg **14800** • zavorra kg **5850** • sup. velica di bolina randa più genoa mq **197** • genoa al 155% mq **117** • gennaker mq **280** • trinchetta mq **24** serbatoi acqua lt **1000** • serbatoi gasolio lt **500** • numero cuccette (versione della prova) **8 + 1**

Costruzione

Scafo e coperta sono realizzati in legno di mogano a fasciame incrociato con l'utilizzo di resine epossidiche.

Tra gli strati di legno sono stati inseriti strati di fibra unidirezionale di carbonio. Pelle esterna in fibra di Kevlar.

Le misure principali

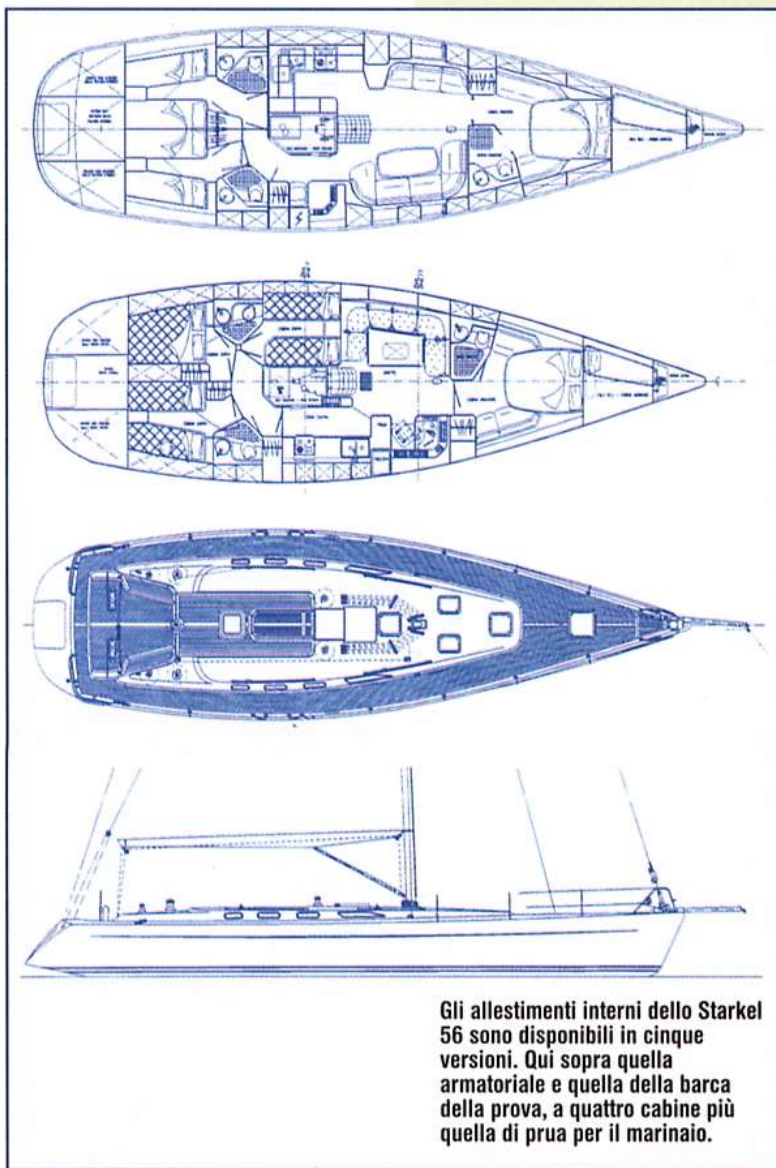
Cabina di prua: altezza al centro cm 193, cuccetta cm 200 x 145 • dinette: altezza al centro cm 205 • cabina di centro barca, altezza cm 205, cuccette cm 200 x 60 • altezza in cucina cm 205 • altezza nei bagni cm 205. Nota: le larghezze delle cuccette sono misurate all'altezza delle spalle.

Il motore della prova

Yanmar da **100 cv** diesel • modello 3J HTE • cilindrata cc 1995 • architettura a 4 cilindri • iniezione diretta • sovralimentazione con intercooler • sistema di raffreddamento a doppio circuito • alesaggio x corsa mm 84 x 90 • trasmissione in linea d'asse • peso a secco con invertitore kg 257.

Indirizzi

Costruito da
Base Nautica Stella Polare
Fiumicino (Roma)
tel. 06/6580706
fax 65035578
s.polare@rdn.it



Gli allestimenti interni dello Starkel 56 sono disponibili in cinque versioni. Qui sopra quella armatoriale e quella della barca della prova, a quattro cabine più quella di prua per il marinaio.

Le prestazioni a vela

Andatura	Intensità vento	Velocità barca
45°	12	8.5
90°	12	10.2
120°	12	11
150°	12	10.6

Le condizioni della prova

Acque antistanti il Marina di Nettuno, vento teso sa SE tra i 15 e i 20 nodi, onda formata. 2 persone a bordo, carena pulita. Vele in Dacron North Sails, randa e genoa. Serbatoio acqua al 50 %, serbatoio gasolio al 50 %. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL-4001, stazione del vento WF.

Le prestazioni a motore

Giri	velocità barca
2000	6.4
2500	7.5
3000	9.2
3600	10

Tra i punti di forza di questo 17 metri una grande sala macchine che raccoglie tutti gli impianti principali.

