

L'imbarcazione da campeggio nautico

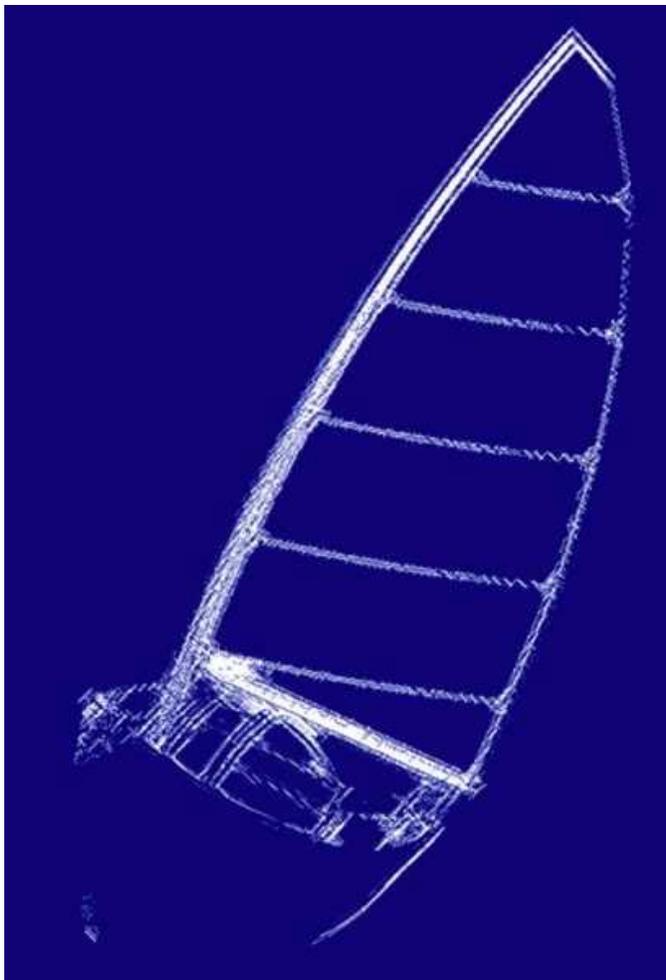
di Vittorio Morbidelli

Relatore: Giorgio De Ferrari

Correlatore: Andrea Vallicelli

Fare del campeggio nautico significa fare del diporto in modo "selvaggio", senza, cioè, utilizzare tutti quei servizi che sono messi a disposizione del diportista.

Chi fa campeggio nautico cerca di navigare e pernottare fuori dagli itinerari turistici e lontano dalle centinaia di imbarcazioni che ogni estate invadono golfi e porti. Queste zone sono quelle più difficilmente navigabili, a causa dei bassi fondali, della carenza di servizi o dell'impossibilità di raggiungerle, come ad esempio fiumi o laghi; bisogna, quindi, possedere un'imbarcazione che permetta di essere facilmente trasportata da un'automobile e possa navigare in bassi fondali.



Un'imbarcazione da campeggio nautico deve essere carrellabile, avere dimensioni conformi con il codice della strada, avere un pescaggio ridotto oppure la deriva mobile.

Esistono in commercio molte imbarcazioni che possiedono questi requisiti, ma poche sono state specificatamente studiate per questo scopo. Oltre a deriva e timone a totale scomparsa è fondamentale che questa imbarcazione sia assolutamente indipendente da gru sia nell'alaggio che nel varo: questo permette di raggiungere in automobile il luogo desiderato, dove non necessariamente ci deve essere un porto, e di qui partire avendo a bordo tutti quello che occorre per una crociera di più giorni.

Questa indipendenza è sicuramente data da una deriva a totale scomparsa, in maniera da permettere alla barca di scivolare dal carrello all'acqua senza intoppi, e da un albero facilmente e velocemente abbattibile, per poter passare senza problemi sotto ponti od ostacoli che spesso si possono trovare nelle acque interne.

IL PROGETTO

Il progetto di questa imbarcazione nasce su uno scafo di 7,50 metri disegnato dal prof. Vallicelli.

Questo progetto affronta alcuni problemi relativi non solo al campeggio nautico ma anche ad alcuni particolari che a mio parere non sono mai stati pienamente risolti. I tentativi di risolverli hanno fortemente condizionato le forme e il risultato finale del progetto: un nodo non molto funzionale è, in quasi tutte le imbarcazioni, il movimento di apertura e chiusura del tambuccio che costringe a rimanere con il pannello a ghigliottina in mano senza sapere dove posarlo.

La mia proposta è quella di ridurre i due movimenti, orizzontale prima e verticale poi, ad un unico movimento lungo una rotaia ad arco; la conseguente forma a "bolla" permette inoltre di avere una notevole altezza sottocoperta (175 cm), cosa molto rara in imbarcazioni di queste dimensioni, senza dover alzare eccessivamente il bordo libero dello scafo e quindi mantenere una certa proporzione tra altezza e lunghezza.

La prua così alta sull'acqua è invece stata determinata dalla scelta di armare la barca a cat e dalla necessità di avere una certa altezza in bagno. L'armo a cat prevede un albero in posizione molto avanzata, in un punto dove la sezione è piuttosto stretta e quindi più soggetta a forti sforzi: aumentando la leva tra chiglia e coperta si riducono tutte le sollecitazioni.

Altra particolare caratteristica dell'esterno è la possibilità di adottare la doppia pala del timone al posto dell'unica centrale, in questo modo si può avere una poppa libera da intralci per salire più agevolmente, oltre al fatto che questa soluzione è più performante sia dal punto di vista fluidodinamico che meccanico, ripartendo gli sforzi su una superficie maggiore dello specchio di poppa.

Per quanto riguarda gli interni il problema più grosso è dato dalla presenza della scassa della deriva mobile posizionata sull'asse centrale dello scafo. Generalmente questo ostacolo viene ricoperto da un tavolo creando ai lati due difficili corridoi, nel

mio progetto è invece un semplice prolungamento del pavimento del pozzetto; il tavolo è stato volutamente omesso poiché si tratta di un'imbarcazione studiata per l'estate e la vita all'aperto.

La disposizione delle cuccette non prevede la classica cuccetta a V a prua a causa della posizione dell'albero, ma due divani lunghi quattro metri sulle murate opposte, lo spazio a prua è occupato da un bagno separato dal resto dell'ambiente da una paratia strutturale.

La cucina basculante con lavabo e ghiacciaia è posizionata tra questi due ambienti, il tavolo da carteggio è ricavato dal ripiano sopra la ghiacciaia.

Il profondo vano a prua dell'albero è occupato da due gavoni sovrapposti, quello inferiore raggiungibile dal bagno e quello superiore, per l'ancora, da sopra coperta.

Un altro gavone, per posizionare il motore fuoribordo, è nel pavimento del pozzetto, batterie e serbatoio dell'acqua sono posizionati il più possibile vicino al baricentro ai lati della deriva mobile.

Per informazioni, e-mail : vmorbidelli@yahoo.com