

PROVA





60' Star

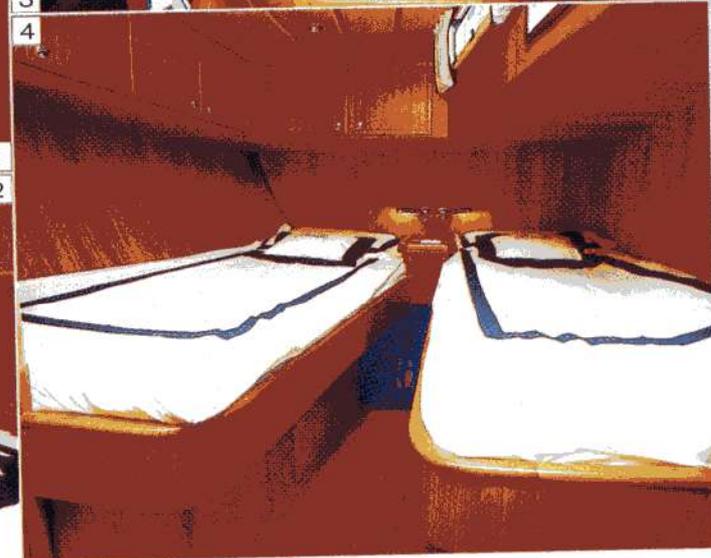
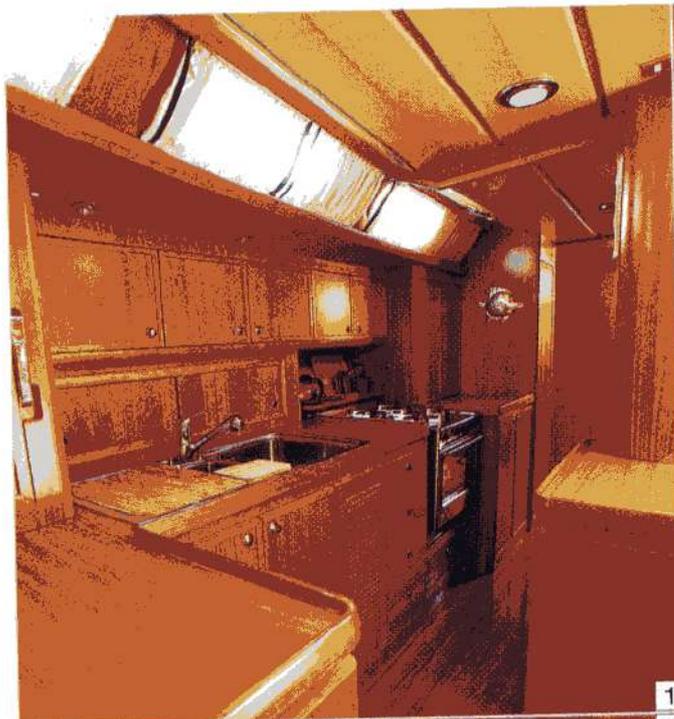
Un ocean racer realizzato in legno tecnologico. Scafo elegante, nato per macinare molte miglia. Interni completamente personalizzabili, raffinata scelta di materiali e arredi.

di Tommaso Gabba

Le cronache mondane hanno già molto parlato di questa barca. Lo Star 60 è stato infatti scelto da un politico che è anche velista da sempre, Massimo D'alema. Il Presidente DS ha optato per una versione "race", albero maggiorato in carbonio e interni in composito, il cui varo è previsto a brevissimo. Disegnato dallo Studio Starkel, lo Star 60 è stato realizzato con un avanzato metodo di lavorazione del legno in grado di garantire un mix di rigidità, leggerezza e resistenza. Il procedimento di costruzione prevede la sovrapposizione di 4 strati di lamellare e di due strati di carbonio unidirezionale, lavorati e resinati sottovuoto. Per la precisione, partendo dall'interno, elenchiamo l'ordine dei materiali: douglass - mogano - carbonio

- La sensibilità al timone
- La vivibilità della coperta
- La doppia entrata sottocoperta

- Locale impianti poco accessibile
- Tavolo da carteggio piccolo



1. Molti i piani di lavoro attorno alla cucina.
2. Anche la cabina armatoriale di prua ha cuccette separate. Ottime le dimensioni dei letti (198 cm x 83).
3. Il regno del navigatore, tanto spazio per gli strumenti elettronici, poco per le carte.
4. Una delle due cabine gemelle a poppa. Anche qui i legni sono in ciliegio.

–mogano – carbonio – mogano. Il mogano utilizzato è del tipo Sipo e si caratterizza per la fibratura fortemente intrecciata che garantisce elasticità e tenuta allo stesso tempo. All'esterno viene fatto un trattamento di resina epossidica protettiva e isolante, prima di passare alla stuccatura e alla verniciatura. Lo spessore finale dello scafo è di 26 mm finito. Al suo interno viene fissato un telaio in acciaio che serve a dar rigidità all'insieme e ad assorbire tutte le forze prodotte dall'albero e dalle sartie. Anche la coperta è realizzata interamente in legno, con lamellare di mogano e teak, per uno spessore totale di 10mm. L'obiettivo del cantiere è quello di costruire una barca solida, adatta a chi vuole percorrere molte miglia in sicurezza, e an-

che "terribilmente" esclusiva, diversa da tutte le altre.

Coperta

Il piano di coperta si apprezza subito per la pulizia perché cime e manovre che corrono verso poppa sono state "nascoste" in apposite canaline. Il layout prevede un primo pozzetto a poppa con doppia timoneria ed un secondo a centro barca per i passeggeri. Sono previsti due ingressi sottocoperta: il primo porta alla zona carteggio ed è accessibile dal pozzetto di poppa mentre il secondo è a centro barca e porta direttamente in dinette. Questa scelta (tipica dei classici ocean - racer di razza) è dettata da esigenze di navigazione, per chi compie lunghi tragitti. Chi si trova in pozzetto, infatti, ha un accesso veloce alla strumentazione senza dover percorrere molti metri. I passeggeri, a loro volta, non sono

mai di intralcio poiché possono scendere sottocoperta senza disturbare. Tutto ciò l'abbiamo verificato durante la nostra prova che si è svolta con dodici persone a bordo. I due gavoni principali sono situati all'estrema poppa in corrispondenza della seduta del timoniere e costituiscono l'accesso al vano dove alloggia tutta l'impiantistica e la timoneria (di dimensioni sono un po' sacrificate, e risulta scomodo effettuare le dovute ispezioni ai frenelli o alle prese a mare, inoltre bisogna svuotarli prima di potersi calare all'interno e raggiungere le zone che ci interessano). Lo specchio di poppa è apribile idraulicamente e diventa una plancetta molto comoda per fare il bagno o per riporvi temporaneamente il tender. A lato alloggia la passerella idraulica telescopica che scompare interamente una



5

volta ritirata. I passavanti sono ben dimensionati e permettono ampia libertà di movimento. In generale ci si muove molto bene, senza dover aggirare ostacoli o percorrere traiettorie irrazionali. Comoda ed estesa la zona prendisole ricavata nello spazio tra i due pozzetti, completamente ricoperta di cuscini asportabili e di nessun intralcio per chi conduce l'imbarcazione.

Interni

Bisogna subito precisare che queste barche realizzate dalla Base Nautica Stella Polare sono totalmente personalizzabili e, per questo, non si ha mai uno schema fisso per gli interni come avviene per la produzione di serie. L'armatore può scegliere a proprio piacimento la disposizione di cucette e bagni, oltre al loro numero e al materiale da utilizzare. Nel

caso della nostra prova, tutto il mobilio è stato realizzato in legno di ciliegio chiaro.

La cabina armatoriale è a prua ed è dotata di due letti singoli disposti a V e di un bagno personale con box doccia. Lo spazio calpestabile è tanto e i vani dove riporre gli effetti personali non mancano. Intelligente la piccola stazione dati per il comandante che, anche quando è nella sua cabina, può seguire la navigazione con una serie di ripetitori degli strumenti principali (un plotter, un tridata ed un dispositivo di allarme per l'ancoraggio). La dinette ha un classico divano ad U con tavolo apribile e divano frontale su binari, in modo da ampliare le dimensioni del corridoio di passaggio quando non viene utilizzato. La cucina è lungo la murata di dritta, ha una lunghezza complessiva molto estesa ed ha due piani di

lavoro grandi e pratici. Scorrendo la cucina verso poppa si raggiunge il carteggio che è situato in prossimità di uno dei due passauomo. Questa zona è nevralgica poiché da qui si accede alle due cabine gemelle di poppa e a quella del marinaio con letti a castello. Queste cucette sono un po' più sacrificate di quella armatoriale, specie nelle dimensioni del piano calpestabile che risulta ridotto. Tutte e tre hanno un bagno personale realizzato completamente in legno. Il vano motore è situato centralmente ed è ben accessibile per poter lavorare sul propulsore in totale comodità.

Impianti

La barca che abbiamo provato era attrezzata in maniera molto ricca, con un'impiantistica quasi sempre doppia, per scongiurare qualsiasi avaria o malfunzionamento.

5. Cuore dello Star 60 è la dinette. Il divano centrale è montato su due binari. Si può spostare sotto al tavolo per liberare spazio quando non viene utilizzato. Qui l'altezza è di 193 cm.



1. Due i pozzetti e due gli accessi sottocoperta. Soluzione che porta a separare bene la zona manovre e carteggio da quella living.
2. La dinette esterna. Da notare la particolare posizione della zattera di salvataggio.
3. Ottima la larghezza dei passavanti.
4. I gavoni che portano al vano impianti.
5. Lo specchio di poppa con apertura idraulica.

Questa scelta è stata dettata dall'armatore e, per questo, varia a seconda delle esigenze di navigazione. In generale abbiamo notato una buona cura dei particolari e dei materiali utilizzati. Ampio l'uso di sistemi idraulici per il paterazzo e per la plancia di poppa, con raccordi situati ai piedi dell'albero e ben ispezionabili sottocoperta. L'attrezzatura di coperta prevede un numero variabile (sempre a seconda della scelta dell'armatore) di winch elettrici, irrinunciabili per la crociera e per svolgere compiti gravosi. Anche i due avvolgitori delle vele di prua sono comandati elettricamente in modo da ridurre gli sforzi dell'equipaggio e permettere a un equipaggio ridotto la conduzione della barca. Unica nota stonata, risultato diretto della scelte compiute per la distribuzione degli interni, riguarda la zona sotto il pozzetto dove è stata collo-

cata tutta l'impiantistica, difficile da raggiungere.

La prova

La prova si è svolta a Lavagna con mare calmo e un po' di brezza, cresciuta giusto quando abbiamo issato le vele. Queste ultime erano di grammatura molto pesante, volute dall'armatore per intraprendere lunghe navigazioni. Con poco vento faticavano a "spingere", specialmente il genoa che si è dimostrato poco adatto per le condizioni incontrate. Abbiamo comunque avuto modo di apprezzare le doti della carena, agile anche in queste condizioni di vento, con 12 persone a bordo, serbatoi pieni e con tutte le dotazioni imbarcate. Armata in testa e con un doppio fiocco a prua, l'andatura che sembra prediligere è quella tra bolina larga e traverso, così come dimostrano i dati riportati in

tabella. Buono il comportamento del timone, privo di sforzo e allo stesso tempo in grado di comunicare tutte quelle sensazioni necessarie per portare la barca al massimo, cosa abbastanza rara su scafi di queste dimensioni e votati prevalentemente alla crociera. Il motore muove bene i 24.000 kg della Star 60' e ha una notevole riserva di spinta, specie se equipaggiata con un'elica con overdrive come quella della prova. I dati rilevati dimostrano che, con mare formato e con il passo più corto, la potenza dello Yanmar 145 cv è assolutamente ben dimensionata. Lo spazio in coperta su un 60' piedi non manca mai ma, con una doppia entrata sottocoperta e due ampi pozzetti, sembra ancor di più di quello che è in realtà. Buoni i dati relativi alla rumorosità, con 73 dbA al regime di crociera in dinette.

STAR 60 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Studio Starkel

Prezzo

Su richiesta, a secondo delle versioni.

Lo scafo

Lunghezza f.t. m 18,31
 lunghezza al gall. m 15,07
 larghezza f.t. m 4,91 - pescaggio m 2,70 - dislocamento kg 24.000 - zavorra kg 7.450
 serbatoio acqua dolce litri 700

serbatoio carburante litri 600
 posti letto n. 8.

Misure interne

Altezza nel salone cm 193
 altezza in cucina cm 193- cabina armatoriale: altezza cm 198, dimensioni letti cm 198 x 83
 bagno armatoriale altezza cm 200 - cabine di poppa altezza cm 184, dimensioni letti cm 198 x 83 - larghezze porte cm 44.

Il motore

1 Yanmar diesel da 145 cv

4LH - HTE - cilindri cubatura lt 3,45 - alesaggio x corsa mm 100 x 110 - peso a secco 380 kg.

Gli indirizzi

Costruito da
Base Nautica Stella Polare
 Via Odino, 45/47
 Fiumicino, Roma
 tel. 06/6580706
 fax 06/65035578
 www.stella-polare.it
 s.polare@rdn.it



6

Le prestazioni a vela

andatura	Intensità vento		velocità barca		a motore	
	reale (nodi)	(nodi)	giri	velocità (nodi)	note	
Bolina	11,9	6,6	2000	8,6		
Bolina larga	12	7,7	2200	9,2		
Traverso	10	7,0	2400	9,3	crociera	
Lasco	8,4	4,7	2500	9,3	giri massimi	
Poppa	8	3,8	3400*	9,1	senza overdrive	

Le condizioni della prova: vento oscillante tra gli 8 e i 12 nodi, mare calmo con onda di 10 cm. Barca armata con vele Hood da crociera (randa mq. 93 e genoa di mq. 125-145%). Serbatoi acqua e gasolio pieni, equipaggiamento completo. 12 persone a bordo. Per la prova a motore abbiamo rilevato le velocità e i giri motore con l'elica di serie Gori con overdrive inserito. Solo l'ultima voce si riferisce all'elica senza overdrive. La prova si è svolta davanti al porto di Lavagna.



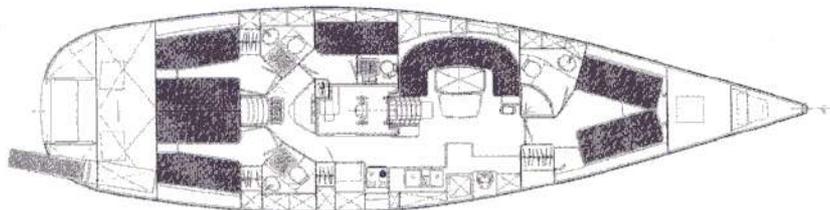
7



8

In sintesi

Barca pensata per le lunghe navigazioni, robusta grazie alla sofisticata costruzione in "legno tecnologico". Carena veloce ed equilibrata. Tra i punti di forza gli interni totalmente personalizzabili e una coperta ben organizzata che permette una facile gestione anche ad un equipaggio poco numeroso. Uno scafo per pochi, per chi vuole una barca "fuori dal coro".



6. La sala macchine, doppio accesso e tanto spazio per lavorare sul motore.
 7. Particolare del primo strato interno dello scafo in legno Douglas.
 8. Un telaio centrale in inox garantisce un'ottima robustezza strutturale. Qui vengono scaricate anche le tensioni delle sartie.