

A bordo del nuovo gioiello del cantiere francese (che ha seguito ancora una volta i dettami del grande Jimmy Cornell) vi sentirete in una botte di ferro... anzi, di alluminio. Una "barca-casa" per chi ama navigare

di Eugenio Ruocco

GARCIA EXPLORATION 52

La superbarca che "sa di tappo"



SOLIDO E SICURO
Il Garcia Exploration 52 dà subito la sensazione di solidità e marinità. Lo sprayhood "oceanico" in stile Open 60 consente a chi sta in pozzetto di navigare tranquillo e riparato in ogni condizione.

Allora, come ti sembra la barca?, mi chiedono. "Sa di tappo". Si mettono a ridere. Per fortuna i francesi hanno il senso dell'umorismo. Sono al largo di Cherbourg, qui l'estate sembra non esistere. Dieci gradi, ceratona gialla, vento gelido da nord. Sono venuto a provare il nuovo Garcia Exploration 52, fratello maggiore, in termini di dimensioni, del 45 che Garcia Yachting (attualmente facente parte del gruppo Grand Large Yachting, che comprende anche marchi quali Allures e Outremer) ha realizzato seguendo religiosamente i consigli di Jimmy Cornell. Anche in questo caso, il cantiere si è affidato a Berret-Racoupeau Yacht Design per la progettazione. La barca "sa di tappo" perché in coperta è stato utilizzato a mo' di teak, in questo modello nu-

mero 1, il Marine Deck, ovvero un composito a base di... sughero. "Presenta numerosi vantaggi", mi spiegano quelli del cantiere a bordo con me, "oltre ad essere più economico del legno, si asciuga rapidamente, e un buon antiscivolo, non necessita di manutenzione e per tornare al colore originario basta una lieve carteggiatura. Ma non solo, è un ottimo isolante e in più non si scalda al sole". Mi hanno convinto. Anch'io voglio la coperta in sughero.

LA SICUREZZA PRIMA DI TUTTO

Ma questa è soltanto una delle tante particolarità (opzionali) di questa barca speciale, lunga 16,65 metri e larga 4,80. Caratterizzata dallo scafo interamente in alluminio, è una trasposizione, su scala maggiore, delle idee di Cornell, inventore della ARC e uno dei più famosi navigatori "long range". Uno che ha solcato tutti i mari e che ne ha viste di tutti

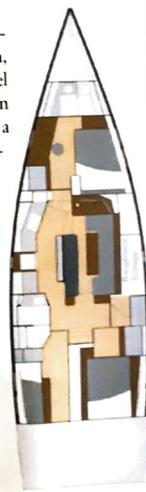
i colori: proprio per questo ha voluto che la barca dei suoi sogni, in grado di sfidare i ghiacci come i caldi equatoriali, fosse prima di tutto sicura. E sicurezza, già quando vado a visitare il modello numero due in costruzione nel capannone di Cherbourg, è la parola che mi viene in mente appena guardo la struttura metallica dello scafo.

Un tale intreccio di longheroni, ordinate e madieri da farti sentire nella tela di un ragno: sia a prua che a poppa si trovano due paratie stagne, per dividere lo scafo in tre compartimenti "indipendenti" (in caso di falla, si riempirà d'acqua soltanto un compartimento, quindi la barca è quasi inaffondabile). Il serbatoio del carburante (1000 litri) è integrato nella struttura ed è anch'esso in alluminio, quello dell'acqua (800) è in plastica. Sono posti a centro barca in modo da concentrare al massimo i pesi per una maggio-

re stabilità: molto interessante anche la posizione del gavone per la catena dell'ancora, anch'esso sottocoperto in corrispondenza del piede d'albero (bisogna solo ricordarsi di non aprirlo mentre siete in navigazione mure a dritta o la catena uscirà tutta!). Sulle mura-te interne, viene apposto un doppio strato di neoprene isolante (due strati da 4 centimetri): l'alluminio è suscettibile di cambi di temperatura quindi è bene isolarlo. Ma non con la schiuma: "La parola chiave è sicurezza", mi ripetono quelli di Garcia, "tutto deve essere rimovibile per facilitarne il controllo". Sempre in ottica sicurezza le prese a mare sono state posizionate sopra il livello dell'acqua.

PALE DEL TIMONE FURBE

Molto interessante, ho modo di notare in cantiere, la struttura delle pale del timo-



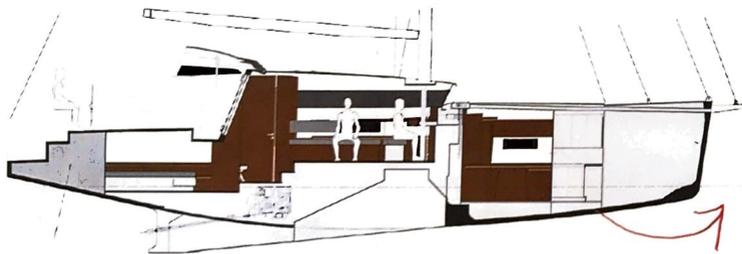
I NUMERI DEL GARCIA EXPLORATION 52

Lunghezza f. t.	16,65 m	Serbatoi diesel	1.000 l
Lunghezza scafo	15,84 m	Serbatoi acqua dolce	800 l
Lunghezza al gall.	14,59 m	Numero posti letto	4 / 6 / 8
Baglio max.	4,80 m	Progetto	Berret Racoupeau YD
Pescaggio	3,00 / 1,27 m	Costruzione	Garcia Yachting
Altezza in testa d'albero	21,50 m	Importato da	Sail Away
Dislocamento	15,88 t	Sito importatore	www.sailaway.it

ne (dotate di cuscinetti autoallineanti), comune alla gamma Exploration. La parte superiore, quella più vicina alla carena, presenta un'area "vuota" che può essere sacrificata, senza danneggiare lo scafo, qualora la pala picchi sul fondo: l'asse del timone risulterà un poco spostata, ma la carena non subirà danni.

UN SUPER-POZZETTO

La coperta, caratterizzata da un design "spiglioso" (a me piace) dettato dalla costruzione in alluminio, ha nel pozzetto il suo punto di forza. Ben riparato dallo sprayhood rigido, munito di tavolino in legno pieghevole, offre una postazione sicura dalla quale avere sotto controllo ogni manovra. Dal genoa all'autovirante in dotazione, dalla randa alle varie regolazioni, tutto è rinviato in pozzetto, sui winch ai lati delle panche o su quelli elettrici proprio davanti alle due ruote >>



TUTTI I PESI SONO
CONCENTRATI
A CENTRO BARCA
PER AVERE
LA MASSIMA
STABILITÀ
STRUTTURALE

<< del timone, grazie ai quali il timoniere può gestire la situazione in totale tranquillità, anche in equipaggio ridotto.

Le murate ospitano sei finestrate ciascuna, quattro orizzontali in corrispondenza delle cabine e due verticali a metà scafo, in corrispondenza della cucina. A prua una solida del-finiera e un piccolo frangionde nel dritto prodiero conferiscono alla barca un aspetto da "rompighiaccio". Altre caratteristiche, queste, ereditate dal 45: "Jimmy, mentre era impegnato nel passaggio a Nord Ovest", mi raccontano in cantiere, "è andato a sbattere contro un iceberg a 6 nodi di velocità. La barca non si è fatta niente". Fine del flashback, sono di nuovo in mare, sul modello di Garcia 52 numero 1. Provo a camminare lungo il ponte: ogni punto della barca è raggiungibile facilmente e in sicurezza, sono solo un po' bloccato dalle sartie basse, che ostruiscono leggermente il passaggio. Forse, dato che si tratta di uno scafo completamente in metallo, l'attacco di queste ultime poteva essere realiz-

La concentrazione dei pesi a centroscafo, sottocoperta (emblematica è la posizione della cala ancore, pochi centimetri a prua del piede d'albero, ma anche dei serbatoi), fa sì che la barca sia molto stabile (questo grazie anche ai ballast). Non esiste chiglia né bulbo: la deriva sollevabile (a mano, vista la sua leggerezza) ha esclusivamente la funzione, appunto, di deriva.

zato leggermente più all'interno invece che in corrispondenza con le sartie principali. A poppa, dietro alle ruote del timone (un poco basse per me, che sono alto 1,80), uno scalino ed eccovi sopra a una comoda piattaforma da bagno. La zattera è alloggiata in un gavone dedicato sotto la postazione del timoniere a sinistra, pronta all'uso.

SOTTOCOPERTA CONTROLLI TUTTO

Prima di prendere il timone, mi faccio un giro sottocoperta, mentre la barca fende l'oceano e le sue onde: siamo usciti con il mare piatto ma ora che il vento soffia a 15-16 nodi ha fatto presto ad incresparsi. Sopra c'è un si-

gnore svizzero al timone: ho modo di apprezzare la stabilità della barca, anche tra le onde. Merito della succitata concentrazione dei pesi, della deriva sollevabile completamente abbassata (a proposito, il pescaggio varia da 3,00 a 1,27 metri, quindi potrete avventurarvi con il Garcia in lagune, fiumi e zone soggette a pesanti maree) e, perché no, anche del signore svizzero.

Ho mangiato tanto, troppo a pranzo e il fatto che non senta nessun fastidio significa che sì, la barca è stabile. Ancora una parola sulla chiglia, o meglio, la pinna: molto leggera, la sua funzione è esclusivamente di deriva, perché l'architettura navale della barca prevede che la stabilità in navigazione sia raggiunta attraverso la concentrazione dei pesi e con i ballast. Così leggera che viene sollevata e abbassata a mano, tramite un normale winch in coperta. Sono colpito dalla luminosità in quadrato e dalla visuale a 270° che le ampie finestrate nella tuga consentono. Da sottocoperta, nella postazione di carteg-



gio collocata davanti al tavolo da pranzo, avrete sempre una perfetta visuale di ciò che accade fuori. In teoria, potete condurre la barca in solitario, a vela (con il comando remoto dell'autopilota) comodamente da qua sotto. La finestrate frontale è inclinata in avanti in modo tale da garantire una buona visibilità anche in caso di rifrazione (idea di Cornell) e di spruzzi. Bella e accessoriata la cucina longitudinale a sinistra davanti al bagno (con vano doccia e persino uno spazio per alloggiare i vestiti bagnati), comodi i divanetti attorno al tavolo da pranzo rialzato, di pregio le finiture, innumerevoli gli spazi di stivaggio. A prua la cabina armatoriale prevede il letto matrimoniale a dritta (a sinistra un altro piccolo tavolo da carteggio) e il bagno con doccia a prua.

Tutti gli ambienti sono divisi, anche in questo caso, da portelli stagni. L'armatore potrà scegliere tra varie configurazioni, a due, tre o quattro cabine: quest'ultima opzione prevede una piccola cabina (ideale per un bam-

1. Le grandi finestrate in quadrato consentono una visuale a 270°. Dal tavolo da carteggio potrete controllare ciò che succede fuori.
2. La cabina armatoriale prodiera ha il letto matrimoniale a dritta (a sinistra un piccolo tavolo da carteggio) e il bagno con doccia a prua.
3. Il pozzetto è riparato dallo sprayhood.
4. La finestrate frontale è inclinata in avanti per garantire visibilità anche in caso di rifrazione.

mino) al posto dell'area tecnica al di sotto del deck saloon, oltre alle due poppiere.

IN NAVIGAZIONE

Ma questa barca - che pesa 19 tonnellate e pronta alla navigazione, dotata di tutti gli accessori del caso, sfiora il milione di euro (700.000 euro + IVA la versione base) - si comporta bene? Vale la spesa? Non l'ho testata a Capo Horn, ma posso assicurarvi che velocità e affidabilità sono i suoi due punti forti. Con mare piatto, vento di 12-13 nodi, in bolina larga (45°-50°) sono arrivato a toccare i 7,8 nodi. In bolina più stretta (35°) l'ho portata soltanto con vento più leggero (8-9

nodi), raggiungendo i 6 nodi. Stessa velocità che ho registrato a 52°, con vento di 9-10 nodi ma con il mare più formato. Al traverso, ho toccato i 9 nodi con 16 di vento. Per quanto riguarda la regolazione delle vele (fiocco e genoa, non ho provato altro), è tutto molto agevole, grazie a lazy jack e lazy bag, il rollafiocco Facnor e i winch elettrici.

La randa è comandata da due circuiti indipendenti tra loro: la scotta di sottovento, nelle andature di bolina, serve più come secondo vang. Durante le virate, ho notato la tendenza della barca a "scodare" un poco, effetto tipico delle barche dotate di doppia pala. Quindi, se volete navigare in totale sicurezza, se volete sentirvi a casa anche in barca, se volete contare su un after-sale service efficiente e disponibile (il modello 3D virtuale della vostra imbarcazione è conservato presso gli uffici tecnici di Garcia: basterà che chiediate loro consulenza in caso di riparazioni o di richiesta di pezzi di ricambio), l'Exploration 52 è la barca che fa per voi. ■