

MAGOO

Come va Magoo?

se non avete navigato abbastanza su una barca di Sciarrelli o su una di Sparkman & Stephens degli anni attorno al '70, temo di non riuscire a spiegarvelo, si tratta di una barca diversa da quelle su cui avete navigato finora.

Lo Yachting e la “progettazione” delle imbarcazioni da diporto hanno una storia, la costruzione navale ha una storia, per giunta millenaria; queste storie hanno un loro culmine ed è al culmine che si situano le imbarcazioni migliori per capacità di “stare in mare”.

In questi punti cospicui si situano il “Barco Bestia” Viareggino, (testa grossa culo fino) che quasi mai tornava dal suo viaggio inaugurale in Inghilterra, perché veniva acquistato dagli Inglesi che già avevano il loro culmine nel “Pilot Cutter” di Bristol, la barca dei “Risiatori” inglesi che uscivano in due fino all'estremità della Cornovaglia per intercettare le navi in arrivo, ed era uno solo che riconduceva il cutter (15 mt a vele auriche) in porto, col tempo che c'era.

Così come nelle barche “da lavoro” anche tra gli yacht, cento anni dopo si è raggiunto quel culmine con barche, sebbene diverse nell'uso, dalle stesse caratteristiche sostanziali.

Sono barche che non strarzano (non possono farlo) con non poteva farlo il Barco Bestia (immaginate cosa succedeva ad una nave a vele quadre che si intraversasse su una grande onda oceanica) barche che camminano senza nessuno al timone come il Cutter di Bristol, barche che non soffrono l'onda di prua e che bolinano come se il mare fosse calmo anche con un'onda di un metro e mezzo, e senza nessuno al timone.

Non ci credete? non mi meraviglia; sembrano un mucchio di fandonie scritte da un fanatico, ma provate il MAGOO.....

Se qualcuno non si è ancora disgustato della mia pedanteria può anche seguirmi nell'esame di alcuni aspetti “tecnici” che in qualche modo possono spiegare le eccezionali caratteristiche di questa barca, di queste barche.

Molti di voi sapranno per certo che se si sovraccarica una barca o la si fa sbandare sottovento, questa immerge la prua; ebbene guardate il Magoo, vedrete che di bolina immergerà la poppa e alzerà la prua.

Qui sta quasi tutta la differenza, una barca immergendo la prua in bolina diventa orziera, se si aggiunge a questo l'effetto orziero del piano velico sbandato sottovento fuori dalla verticale non ci rimane difficile capire perché una barca strarzi.

Vediamo cosa fa Magoo di bolina: immerge la poppa ed alza la prua, lo scafo da una componente poggera bilanciata dall'effetto orziero delle vele, basta metterle giuste ed il gioco è fatto; impossibile strarzare e, con una giusta regolazione delle scotte, potete lasciare il timone, rimarrete meravigliati, anche perché spesso la barca, da sola, migliora sia la prua che la velocità.

Come accada che queste barche rare siano insensibili all'onda di prua e ci passino sopra in tutta morbidezza è meno comprensibile, io immagino che le sezioni più piene a prua che a poppa abbiano la loro importanza.

Penserete che una barca così sarà comunque lenta rispetto alle barche più nuove e leggere; si è vero,

alle andature larghe con abbastanza vento barche larghe e leggere hanno un'altra marcia, ma una barca più pesante (e Magoo non è poi così pesante) non è svantaggiata con poco vento, ha meno superficie bagnata, un fine timoniere può diventare per tutti un avversario molto temibile; nella bolina con vento non c'è storia, Magoo sarà superiore.

Fatti: - Nana, Freya 42 – S&S del 72 – vince nel 2011 la regata Brindisi-Spalato, corsa tutta di bolina col vento a 30 nodi, in tempo reale davanti ai maxi; nel 2008 Nana è secondo assoluto IMS alla Middle Sea Race.

Lettura (*che sarebbe*) indispensabile: Lo Yacht – Storia ed evoluzione del veliero da diporto – Carlo Sciarrelli – 1988.

Link: <http://www.ssci.it/strega.htm> – relativo ad Impala 35' . S&S del 1972