



carlo sciarrelli

architetto del mare

carlo sciarr'elli

architetto del mare



COMUNICARTE EDIZIONI



Comune di Trieste
Assessorato alla Cultura
Assessorato alla Comunicazione
Civici Musei Scientifici

Sindaco
Roberto Dipiazza

Assessore alla Cultura
Massimo Greco

Direttore Area Cultura e Sport
Adriano Dugulin

Direttore Civici Musei Scientifici, CMS
Sergio Dolce

Direttore Servizio Comunicazione
Maila Zarattini

Coordinamento amministrativo
Gabriella Cucchini, Direzione Area Cultura

**Carlo
Sciarrelli**
Architetto del mare

Trieste
Civico Museo del Mare
6 ottobre - 2 dicembre 2007

www.triestecultura.it
www.carlosciarrelli.org

con il contributo di

Fondazione
FONDAZIONE TRIESTE

sponsor

FINCANTIERI

GSI LOGISTIC

Trieste Marine Terminal

© Comune di Trieste
Comunicarte Edizioni, Trieste.
Tutti i diritti riservati.

Comunicarte Edizioni
T 040 3728526
www.comunicarte.info

mostra

ricerche d'archivio
Guglielmo Danelon
Federico Lenardon

immagine
Comunicarte

progettazione allestimento
Lorenzo Michelli
Ivana di Martino

elaborazioni grafiche
Carlo Apostoli

realizzazione
Ennepi

collaborazione all'allestimento
Vincenzo De Caro, CMS
Claudio Raini, CMS
Elena Greco
Enio Suran

fotografie
Mario Sillani

tecnologia
M-Cube spa

catalogo

cura editoriale
Guglielmo Danelon
con
Tiziana Oselladore
Raffaella Paoletti
Massimiliano Schiozzi

progetto grafico e impaginazione
Massimiliano Schiozzi

collaborazione alle ricerche d'archivio
Federico Lenardon
Stelio Zoratto, CMS

elaborazione iconografia
Giulia Braico

stampa
Graphart, Trieste

ringraziamenti:

Luisa Sciarrelli Buri
Antonio e Manuela Buri
Giuliano Borri
Giacinto Ianiro
Florangela Lenardon
Gianni Mangiagli
Alessandra Festini Marzari

e inoltre:

Fondo Marzari
RAI
Sede Regionale del Friuli Venezia Giulia
Cantiere Alto Adriatico
Paolo Rastrelli
Centro Studi Tradizioni Nautiche, Napoli
Lega navale Italiana, Napoli
Yacht Club Adriaco

e tutti coloro che hanno reso possibile
l'iniziativa

Si ringraziano Renato Pirota per la gentile
concessione dei modelli delle barche e l'ar-
tista Paolo Ravalico Scerri per l'opera
"Bat", 2007.

L'editore ringrazia chi ha prestato il suo
tempo e la sua professionalità con passio-
ne e sforzo per produrre questo volume for-
nendo testi, immagini e indicazioni tecni-
che e scientifiche riportate integralmente.

Comunicarte di Michelli e Schiozzi
collaboratori: Carlo Apostoli, Giulia Braico,
Ivana Di Martino, Raffaella Paoletti.

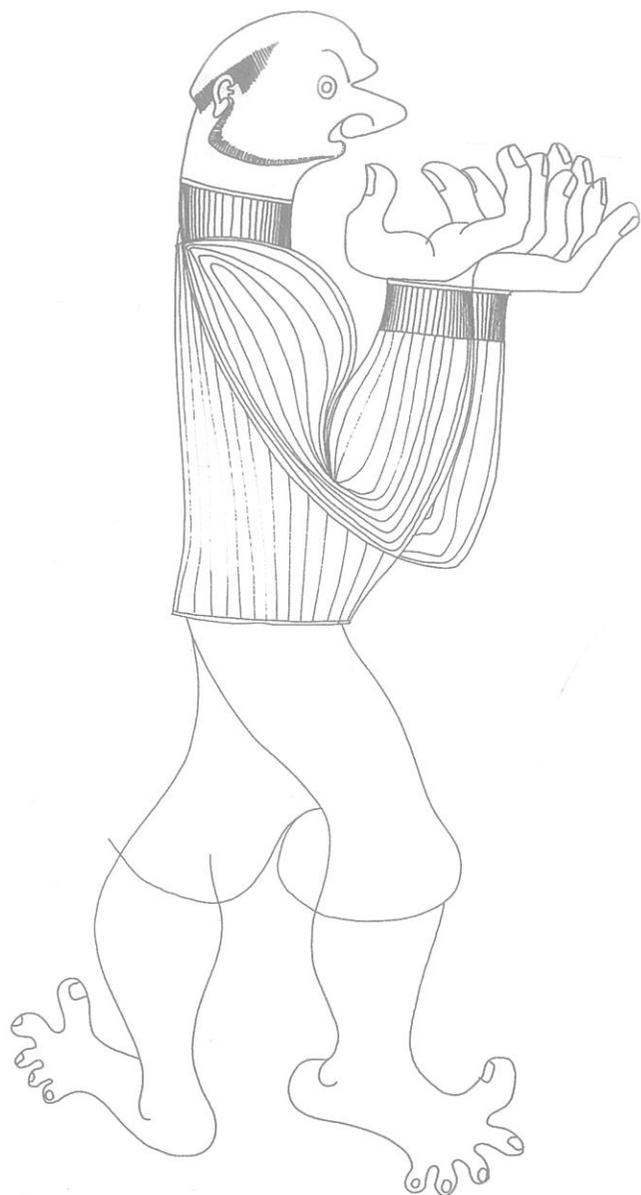
Ennepi di Nicola Pipan
collaboratori: Elena Greco, Enio Suran,
Giorgio Zuliani

Sommario

8	Guglielmo Danelon Carlo Sciarrelli, un omaggio, un libro, una mostra
12	Enrico Buschi Carlo, l'amico, il progettista
18	Paolo Lodigiani La barca di Dio, variazioni sul tema La ricerca della bellezza nelle barche di Carlo Sciarrelli
44	Davide Battistin Federico Lenardon Le barche di Sciarrelli: antiche o moderne?
54	I progetti
122	L'album
	Apparati
154	Luciano Semerani, Carlo Sciarrelli Introduzione e lectio magistralis
166	Nota biografica
170	Selezione degli scritti di Carlo Sciarrelli
172	Bibliografia selezionata
174	I video
176	Intervento video
178	Elenco dei progetti
186	Glossario
198	Crediti fotografici

Guglielmo Danelon

Carlo Sciarrelli, un omaggio, un libro, una mostra



Carlo Sciarrelli, caricatura di Dino Tamburini.

Questa raccolta di scritti e documenti è dedicata all'amico Carlo Sciarrelli, a un anno dalla sua scomparsa.

Nasce sull'onda dell'emozione e del ricordo che provano tutti coloro che hanno conosciuto Sciarrelli e che assieme a lui hanno amato le sue barche.

Questi sono i sentimenti che hanno guidato e orientato le scelte e i contenuti della pubblicazione, che vuole essere al contempo un omaggio all'uomo e al progettista.

È con questo spirito, che ho risposto insieme a Paolo Lodigiani, Enrico Buschi, Davide Battistin, Federico Lenardon, Tiziana Oselladore, all'invito dell'Assessorato alla Cultura del Comune di Trieste a collaborare alla realizzazione della mostra e del libro. Spero che questa pubblicazione sia solo l'inizio di un progetto di studi più ampio sull'opera di Carlo Sciarrelli.

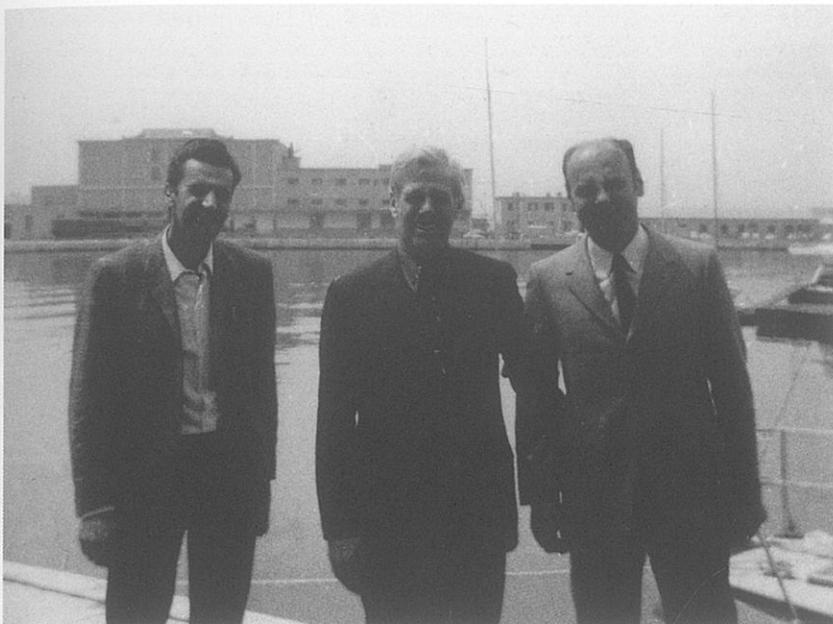
Mi piace pensare che questa iniziativa segua le indicazioni di Carlo: mentre lavorava insieme all'amico Renato Pirota al progetto per una mostra e un nuovo libro, scelse infatti le 20 barche che più rappresentavano il suo lavoro. Per realizzare quest'idea, furono allora magistralmente costruiti da Giuliano Borri 20 modelli che oggi, dopo più di 10 anni, grazie al Comune di Trieste, potranno essere finalmente ammirati.

Le altre barche presentate sono state invece scelte per la singolarità delle caratteristiche o perché appartenute a Sciarrelli stesso.

Lavorando al progetto sono stati via via reperiti documenti, fotografie, disegni originali che hanno reso il lavoro sempre più affascinante e complesso.

Di qui l'idea di illustrare l'operato di Sciarrelli attraverso la strutturazione della mostra in sezioni messe in relazione: l'uomo, il progettista, le barche, le regate, la sua casa, le barche di sua proprietà; tra queste, al Bat è stato dedicato un approfondimento con la videoinstallazione dell'artista Paolo Ravalico Scerri.





<
Carlo sull'Anfitrite con gli amici Glauco Suttora (a sinistra) e Claudio Toffaloni.

All'Adriaco con Rod Stephens (al centro) e Mariano Craglietto.

Dalla volontà di rendere omaggio al grande personaggio che fu Sciarrelli si è giunti alla realizzazione di questa pubblicazione che spero possa contribuire alla divulgazione del valore culturale, scientifico ed estetico dei suoi progetti.

Il libro è stato concepito con l'intenzione di mettere in rapporto i molti e diversi aspetti della sua personalità e del suo lavoro: dalla peculiarità di uomo-progettista, finemente tratteggiata nel testo di Enrico Buschi, alle sue celebri barche, oggetto di una puntuale analisi di Paolo Lodigiani. Contributi significativi di questa ricerca sono la verifica "scientifica" delle sue imbarcazioni condotta da Federico Lenardon e Davide Battistin e la citazione, negli apparati, della celebre *Lectio Magistralis*; vera e propria sintesi della sua filosofia di progettista e di uomo, si è tenuta alla facoltà di Architettura di Venezia con la presentazione dell'architetto Luciano Semerani.

Il volume è inoltre corredato da un ricco glossario di termini tecnici redatto con passione da Tiziana Oselladore allo scopo di rendere chiaro e leggibile il testo anche ai non addetti ai lavori.

Molte altre ancora sarebbero state le storie da raccontare, molti gli aspetti dell'uomo, del progettista e dell'amico da mettere in luce: ma lasciamo l'ultima parola alle sue barche, uniche vere testimonianze del suo lavoro.

Enrico Buschi

Carlo, l'amico, il progettista

È impossibile avvicinarsi al lavoro di Carlo Sciarrelli senza ricordarne brevemente la figura: credo che in pochi casi come nel suo, il lavoro sia stato espressione compiuta della sua ricchissima e complessa personalità e della sua profonda cultura acquisita attraverso un percorso del tutto originale.

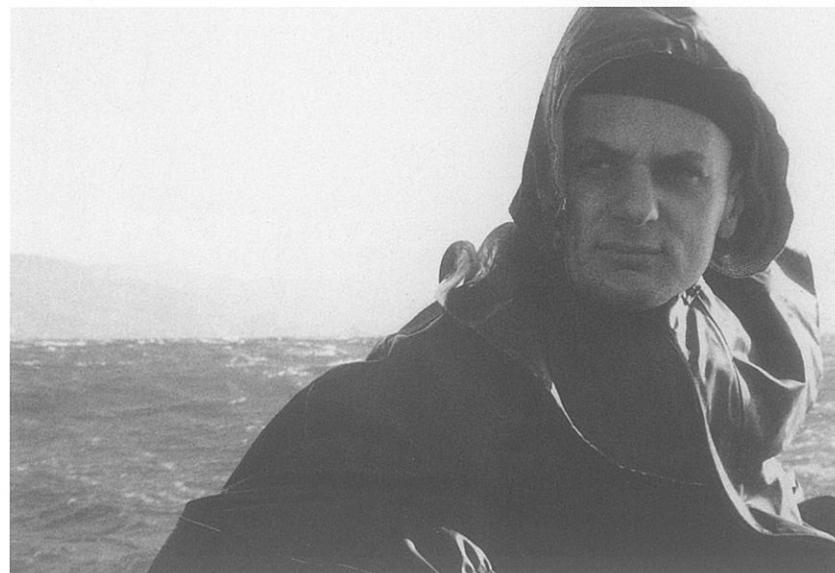
Sciarrelli diceva di se stesso di essere sempre stato dominato dal gusto dell'approfondimento. Questo suo voler *"saper bene le cose"*, inteso come bisogno di *"capire"*, insieme naturalmente all'intelligenza e alla passione, è stato il suo modo di avvicinarsi alla progettazione ma anche alle moltissime altre cose che nella vita lo hanno interessato.

Sapeva di pittura, di letteratura, e sulla musica, che lo appassionava particolarmente e che ha accompagnato il suo lavoro al tavolo da disegno per tutta la vita, aveva un'erudizione straordinaria; leggeva di storia *"dalle fonti"*, lo affascinava l'architettura proprio perché vicina alla sua sensibilità e perché vi trovava un altro modo di declinare il problema della sintesi tra funzionalità e bellezza che lo ha appassionato tutta la vita.

Aveva la capacità, proprio perché cercava sempre di capire, di stabilire collegamenti, di *"leggere"* la cultura e il linguaggio dell'epoca che aveva generato le cose che approfondiva.

Il suo percorso è sempre stato autonomo e le sue elaborazioni erano dirette, non mediate da manuali o da altri intermediari quindi su ogni cosa proponeva sempre un punto di vista suo, originale, a volte non ortodosso, o anche un po' eretico, mai banale, con cui stimolava e a volte provocava chi lo ascoltava.

Allo stesso modo si era avvicinato alla progettazione. Aveva cercato di capire i perché, di risalire dalle soluzioni che si erano consolidate nell'esperienza, e che si potevano osservare, sapendole leggere, nelle realizzazioni di chi ci aveva preceduto, ai problemi a cui quelle stesse soluzioni avevano tentato di dare risposta: *"le barche si progettano meglio date le altre barche non dato il mare"*.



Conosceva il valore dell'esperienza che però era per lui un punto di inizio: un potenziale non un vincolo.

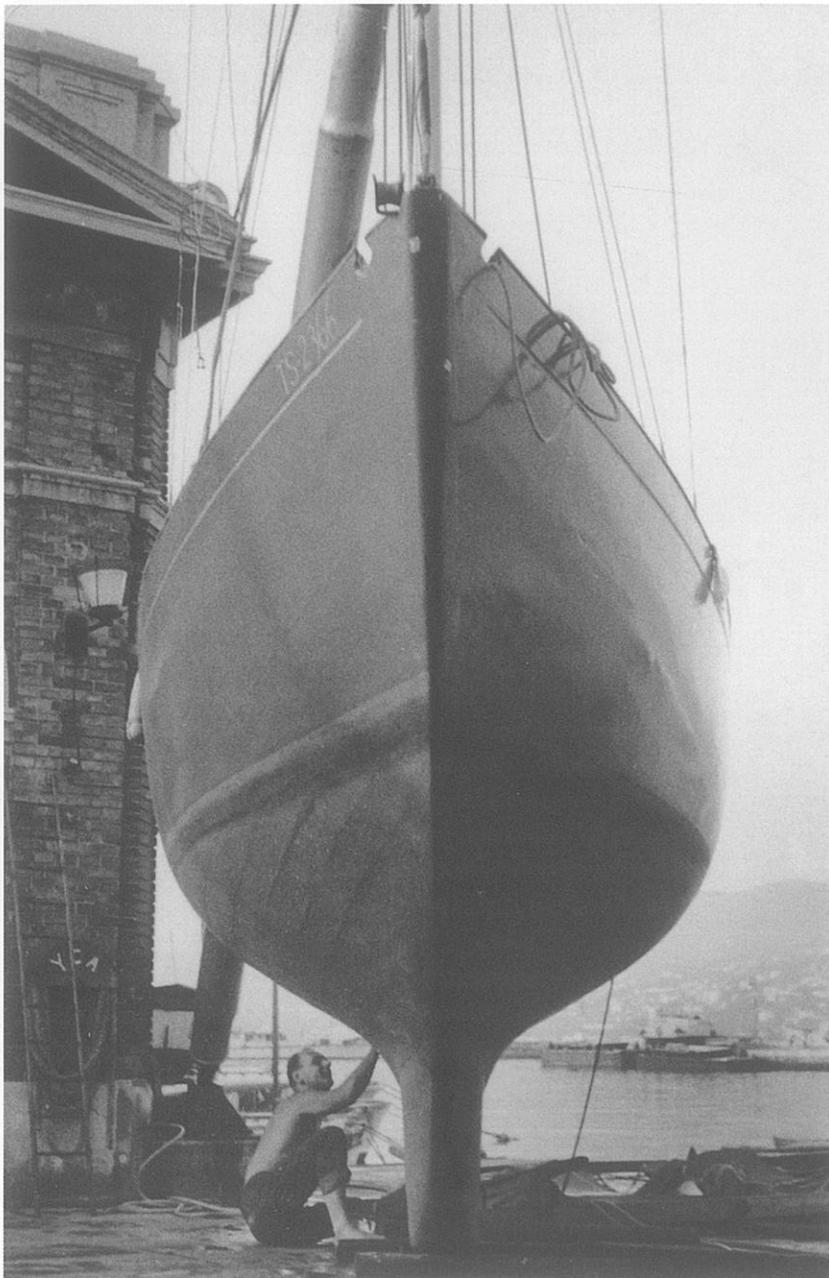
L'architettura navale è, da sempre, un'arte implicita: la soluzione è racchiusa nella scelta di una forma, non è scritta, non è spiegata, ma la *"barca è una macchina che va per la sua forma, la forma ne dà il funzionamento"* e quindi la scelta *"deve"* essere giusta, ovvero la definizione della forma è lo strumento a disposizione del progettista per ottenere il risultato che cerca e perché la barca abbia le attitudini che le si vogliono dare.

Cosa bisogna mettere nel disegno per migliorare la capacità di risalire il vento con mare formato senza scappare all'orza ma anche per andare bene in

1 ALPINE 65 *
 2 PERSEFUS 65 *
 4 ARLETO 65 *
 5 MACCHIA 65 *
 6 65 *
 7 MARIC 66 *
 8 FSTARZE 66 *
 9 FETTERA 66 *
 10 66 *
 11 ASTER 66 *
 12 H. TERA 66 *
 13 S. L. I. 66 *
 14 DULCEN 66 *
 15 ADONIS II 66 *
 16 66 *
 17 PLETA 66 *
 18 SPANOLA 66 *
 19 BRANABA 66 *
 20 FOC 66 *
 21 P. H. A. 66 *
 22 GABRIEL 66 *
 23 ASTHORE 66 *
 24 N. L. O. 66 *
 25 66 *
 26 66 *
 27 BURGA 66 *
 28 66 *
 29 SEANO 66 *
 30 VIGENT 66 *
 31 BOGUS 66 *
 32 SAVONA 66 *
 33 ARLETO 66 *
 34 COSMANTINI 66 *
 35 ASLIT 66 *
 36 OTC 66 *
 37 P. L. B. - H. O. 66 *
 38 TRES 66 *
 39 S. H. A. 66 *
 40 VICO T. M. 66 *
 41 F. R. A. K. H. E. T. T. I. 66 *
 42 66 *
 43 66 *
 44 66 *
 45 66 *
 46 66 *
 47 66 *
 48 66 *
 49 66 *
 50 66 *
 51 66 *
 52 66 *
 53 66 *
 54 66 *
 55 66 *
 56 66 *
 57 66 *
 58 66 *
 59 66 *
 60 66 *
 61 66 *
 62 66 *
 63 66 *

61 - Resonance 15.4
 62 - CUTLER 15.4
 63 - CATIBAT 15.4
 64 -
 70 - DODIA DUNE BOX
 71 - 625 TORQUAY
 72 - JUDECA 2 78
 73 - 1050 HILL
 74 - SUN 10 AIRCOST
 75 - BESHERECQ 10
 76 -
 77 - SCA 60 HAWKES
 78 - CATIBAT 20 78
 79 - 45 m 15 MUSE
 80 - 2500 CORN
 81 - 40m LUMBER
 82 - 13 Hecaton
 83 -
 84 - 150 V.L.S.
 85 - 160 SCA
 86 - 180 CORN
 87 - MACHA HERY 1050
 88 - CATIBAT 20 78
 89 - 140 HAWKES
 90 - 17 m 15 MUSE
 91 - WINDSURF
 92 - SCA 60 HAWKES
 93 - 16 m 750
 94 - CAT 60
 95 - 11 m CACINI
 96 - KESTER 140 HAWKES
 97 - 15 m 15 MUSE
 98 - 14 m 15 MUSE
 99 - 14 m 15 MUSE
 100 - 1400 - CANTIERI
 101 - SMOOK 1400
 102 -
 103 -
 104 - 22 m 15 MUSE
 105 - 1450
 106 - SCA 60 HAWKES
 107 - NECH 1400
 108 - BESHERECQ 1400
 109 - 12 m 15 MUSE
 110 - 2000 HAWKES
 111 - CUTTER 10 30
 112 - 12 HAWKES
 113 -
 114 - cutter 10 30
 115 -
 116 -
 117 - 1400
 118 - 15 m 15 MUSE
 119 - 14 25
 120 - 10 m TUBERIO
 121 - HAWKES 12 50
 122 - 15 m 15 MUSE
 123 - 14 25 SCA 60
 124 - cutter 1500
 125 - KESTER 16
 126 - CUTTER 14 25
 127 - TUBERIO
 128 - 16 50 HAWKES
 129 - 10 XA
 130 - 20 15 MUSE
 131 - 14 m 15 MUSE
 132 - 10 m 15 MUSE
 133 - 14 25 HAWKES
 134 - ANGELO 50
 135 - HAWKES 60
 136 - cutter 1400
 137 - 12 50
 138 - 12 50
 139 - 12 50
 140 - 12 50

La "striscia" con l'elenco dei progetti e gli asterischi tanto ambiti dagli armatori.



poppa? Cosa conferisce una migliore stabilità di rotta? Quale è la relazione tra forma e armo? In che modo la decisione, spesso imposta dal fattore economico, del materiale con cui si costruirà la barca, ne influenzerà il dislocamento e quindi ne determinerà la scelta delle linee? Tutto questo e molto altro naturalmente, senza dimenticare le virtù quasi scontate: velocità, doti marine, eleganza.

Per ottenere una barca veramente "buona", tutte queste qualità devono venir racchiuse nel disegno. Il modo per ottenerle però comporta l'uso di accorgimenti spesso antitetici che devono venir armonizzati attraverso una ricerca, spesso assai ardua, dell'equilibrio, l'equilibrio necessario per raggiungere il compromesso ottimale.

Riferendomi in particolare alla scelta delle linee d'acqua, ho detto che l'architettura navale è in qualche modo un'arte, arte nel senso di sintesi applicata alla valutazione e all'armonizzazione tra molti elementi straordinariamente complessi, ma questo concetto in realtà si può estendere: tutta l'ampiezza del progetto è racchiusa in una sintesi tra elementi diversi. Ma si tratta sempre di sintesi tra elementi necessari, nulla è mai capriccio.

La ricerca di una sintesi dunque, mai di una semplificazione, è questo il modo in cui per tutta la vita Sciarrelli ha interpretato la sua attività di progettista.

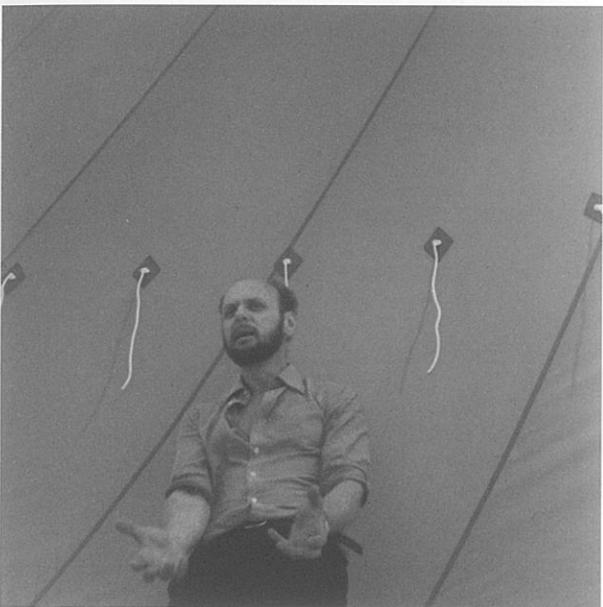
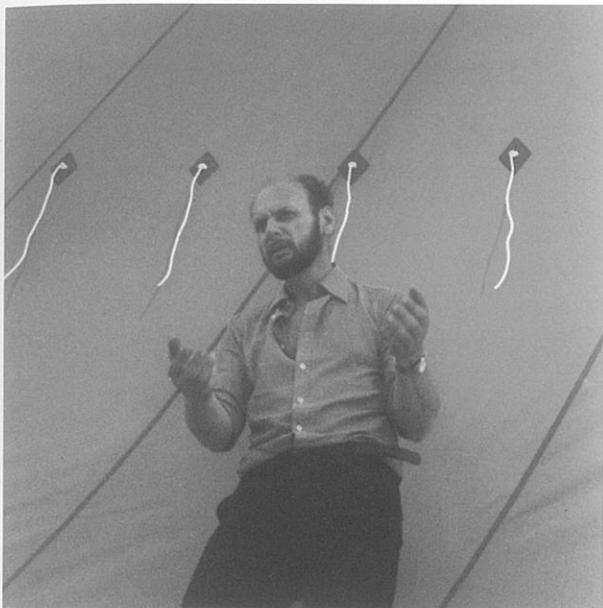
Ho citato l'eleganza o se vogliamo la bellezza tra le "qualità", quasi date per scontate da chi si rivolgeva a Sciarrelli per progettare una nuova barca. Lui per primo, con il suo gusto del paradosso considerava la barca come un oggetto inutile e costoso che si giustificava solo, in fondo, nell'essere bello, e chi lo possedeva "doveva essere ricompensato da valori ineffabili, dal piacere di possedere quella determinata barca, dalla convinzione che valesse la pena costruirla".

Questo ci porta al rapporto che Sciarrelli stabiliva con i suoi clienti.

Il suo amore per la battuta, a volte improntata ad una ironia pungente, il suo argomentare per paradossi ne avevano alimentato la fama, che si ritrova in molti articoli che abbiamo letto, di uomo dal carattere difficile, dai modi bruschi.

Meno spesso si è scritto sul rigore deontologico con cui Sciarrelli si rapportava alla committenza. Sapeva che chi progetta una barca è chiamato a dare, in realtà, "forma ad un sogno" ma, nello stesso tempo, nella sua attività si è sempre imposto di cercare di proporre la soluzione progettuale più adatta al cliente.

Aveva, per certi versi, l'umiltà e la convinzione che il progettista dovesse fare proposte che dovevano, per essere apprezzate, essere capite e che il sapere tecnico o il buon gusto del progettista non doveva "forzare il cliente ad accettare (secondo il suo criterio) livelli ideali alti".



Ciò nonostante Sciarrelli non ha mai realizzato, credo, una barca brutta, a mio avviso piuttosto tante barche belle e tra queste, alcune, quelle con l'asterisco, più belle ancora.

La sua produzione, pur coprendo un arco temporale amplissimo ha una straordinaria coerenza di stile e continuità di qualità, anche nella risoluzione di temi progettuali diversi, per clienti diversi.

È un risultato straordinario, che ora guardando a ritroso possiamo ancor meglio apprezzare, e anche in questo caso Sciarrelli lo ha ottenuto in un modo tutto suo, originale, mettendo tutte le volte in gioco se stesso, la sua disponibilità e, perché no, il suo fascino.

A partire dalla prima richiesta del cliente, la definizione dei parametri di ogni nuovo progetto nasceva all'interno di un rapporto intenso che Sciarrelli inevitabilmente riusciva a stabilire col cliente, fatto di lunghe conversazioni, incontri conviviali (*"la barca si definisce con le gambe sotto la tavola"*), scambi, stimoli.

Definire la barca diventava di per sé un'esperienza, si apriva un mondo, l'entusiasmo per la barca che si voleva fare cresceva e si consolidava, in molti casi nasceva un'amicizia che sarebbe durata tutta la vita. Un cliente ha scritto *"ricordo le continue sollecitazioni e provocazioni del progettista per aiutarti a esprimerti, per capire ciò che vuoi veramente. Per sapere come dovrà essere la tua barca, adattarla al tuo carattere, al tuo gusto o semplicemente ai tuoi sogni."*

Discussioni interminabili tra noi, sulle mode che cambiano, sulla politica, sulle case, sugli uomini che comandano, su quelli che scrivono e su cosa scrivono, sui film, la televisione, su tutto o quasi tutto. Sciarrelli ti provoca, ti stimola, ti osserva. La barca sul tavolo da disegno sarà la tua barca e sarà e dovrà essere la migliore di tutte le altre. Di quelle che c'erano prima, naturalmente, non di quelle che verranno dopo, s'intende".

Carlo mentre carteggia l'Anfitrite sul molo dell'Adriaco.

Carlo pontifica in equilibrio sul boma del catboat Chirone.

Paolo Lodigiani

La barca di Dio, variazioni sul tema

La ricerca della bellezza nelle barche di Carlo Sciarrelli

*Procedono le navi maestose
Verso il porto sotto la collina.
Ma, oh, sentissi il tocco di una mano svanita
E il suono di una voce che è muta.*

Tennyson

“Sulle mie barche ammetto solo due tipi di commento, la muta ammirazione o gridolini di entusiasmo”. Così, molto seccamente, mi redarguì Sciarrelli quando, in occasione del varo di una sua barca, mi ero imprudentemente permesso qualche piccola osservazione critica, peraltro assai discreta e rispettosa. Naturalmente faceva solo finta di essere offeso: si limitava a cogliere l'occasione per una delle sue frequenti battute un po' paradossali che a taluni sembravano presuntuose o arroganti e invece denotavano solo il gusto della provocazione e una forte carica di autoironia. C'era anche sempre in questi suoi brillanti paradossi una verità profonda e nascosta, che magari sfuggiva al primo momento e poi veniva fuori a distanza, riflettendoci. È così anche in questo, come vedremo. Da allora comunque ho cercato di rispettare il suo precetto, preferendo in genere, fra le due alternative che offriva, la muta ammirazione.

È dunque con qualche imbarazzo che ho accettato l'invito a scrivere i commenti alle barche presentate con modelli, fotografie e piani costruttivi nella mostra dedicata al progettista. Me la caverò ricorrendo, laddove possibile, ai suoi stessi commenti: di barche proprie e altrui Sciarrelli era commentatore acuto e profondo, e il suo libro *Lo Yacht*, autentico *cult book* della nautica italiana, è una fonte inesauribile di osservazioni illuminanti, quasi una guida su come si dovrebbero guardare e analizzare le barche.

Più che di commentare le singole barche cercherò di seguire il filo condotto-

re del suo percorso progettuale e di vedere come nel suo lavoro di progettista si esprime una ricerca ideale che ha per oggetto i valori più elevati che da sempre nutrono le aspirazioni dell'uomo: il bello, il vero, il giusto. Sono questi i temi di fondo del suo lavoro e sono essi che proiettano la sua figura al di là di quella del puro progettista per farne anche un umanista, un artista e un filosofo.

Dei tre valori menzionati fu probabilmente il primo quello più profondamente sentito da Sciarrelli, per quanto essi non possano mai essere completamente disgiunti, e tanto meno lo sono stati in una persona dotata del senso morale di Sciarrelli.

Se in qualche modo il gusto del bello doveva essergli innato non si può dire che la vita lo predisponesse a coltivarlo e a svilupparlo. Figlio e nipote di ferrovieri anch'egli all'inizio intraprende, ancora giovane, la professione di famiglia. Non cresce dunque, come succede a chi è considerato più fortunato, circondato dalle belle cose, non assapora fin da piccolo il mondo della cultura, dell'arte, della bellezza; non ci sono nella sua infanzia *nannies* inglesi o austeri istitutori a inculcargli i modi, le conoscenze e le attitudini del gentiluomo. Il suo amore per la cultura e per la bellezza, conquistato e non ereditato, non solo è più meritorio di quello che uno riceve senza fare alcuno sforzo per conquistarlo, ma ne è anche qualitativamente superiore, proprio in quanto esso è frutto di una consapevole scelta e libero dalle convenzioni e dai condizionamenti di tradizioni famigliari.

Nemmeno all'amore per le barche era destinato dalla nascita, se non per il fatto di vivere a Trieste e di aver sempre davanti agli occhi lo spettacolo del meraviglioso golfo che, dopo le lunghe tragedie della guerra, iniziava a ripopolarsi di barche.

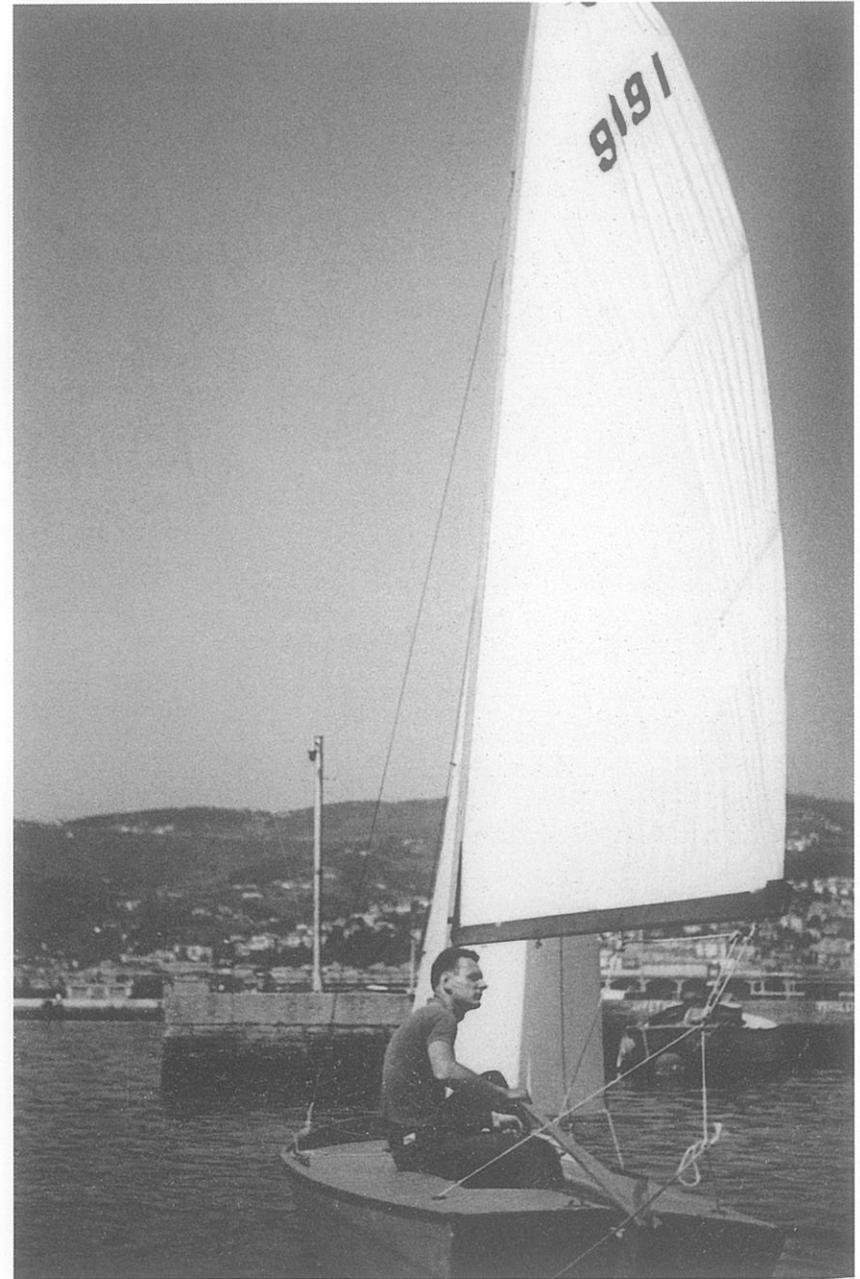
Le limpide acque del Mediterraneo, come osserva Conrad, non conservano a lungo memoria del sangue in esse eroicamente versato e anche a Trieste,

Carlo sul suo beccaccino "ventotto", 1956.
Aspasia in navigazione, 1959.

dove il dopoguerra sembra non voler finire mai, si ritorna presto ad andare per mare, si riparte per le coste della Dalmazia per molti anni precluse, o per la Grecia non lontana, si organizzano le prime regate d'altura. Non c'è nello yachting di quell'epoca l'esasperata competitività odierna, né tanto meno si vede nella barca uno *status symbol*, un oggetto di lusso da sfoggiare. Essa è piuttosto lo strumento per ritrovare l'entusiasmo di vivere, per ricominciare a godere del mare, a viaggiare, a sentirsi vivi. C'è molta passione e molti vi partecipano: chi non è abbastanza ricco da potersi permettere un vero yacht trova facilmente un imbarco sulle barche altrui o si accontenta di una qualunque barchetta pur di andare per mare. Benché la nautica di massa fosse ancora di là da venire la pratica della vela era forse più popolare allora di oggi.

Sciarrelli si innamora delle barche e a poco a poco questa passione diventa quasi un'ossessione, dolce e piacevole ma anche prepotente al punto da non dargli pace fino a quando non riesce a farne il centro della sua attività. L'amore delle barche e il gusto della bellezza, uniti a una viva curiosità intellettuale che lo porta a studiare anche il lato scientifico della vela, spingono quasi ineluttabilmente Sciarrelli verso la progettazione. Benché debbano passare parecchi anni prima che egli intraprenda professionalmente questa carriera è facile immaginare che fin dall'adolescenza, o nei lunghi anni in cui trascorrevano le giornate manovrando treni, egli già schizzasse progetti di barche, riempisse fogli di appunti, divorasse avidamente i pochi manuali italiani allora disponibili e i libri o riviste inglesi che riusciva a procurarsi. Ma soprattutto osserva le barche. Passa probabilmente ore e ore a farlo senza mai stancarsi, ne studia i dettagli quando sono all'ormeggio e poi le guarda quando navigano, vede come reagiscono alla bora che di tanto in tanto imperversa o come si muovono quando una minima brezzolina increspa le acque, le confronta, si informa di come si comportano in regata. Nel frattempo riesce anche a navigare, dapprima su un Beccaccino dello Yacht Club Adriaco e poi finalmente sulla sua prima tanto agognata barca, una passera lussignana, l'Aspasia, molto amata (la prima barca non si scorda mai...) ma senza che il sentimento lo offuschi al punto da non vederne limiti e difetti. Un laborioso ritorno controvento dal sud Italia con interminabili bordi è una indimenticabile lezione dal vivo su come non deve essere una barca per poter bolinare bene.

Si può dire che i quarant'anni di attività progettuale di Sciarrelli sono in gran





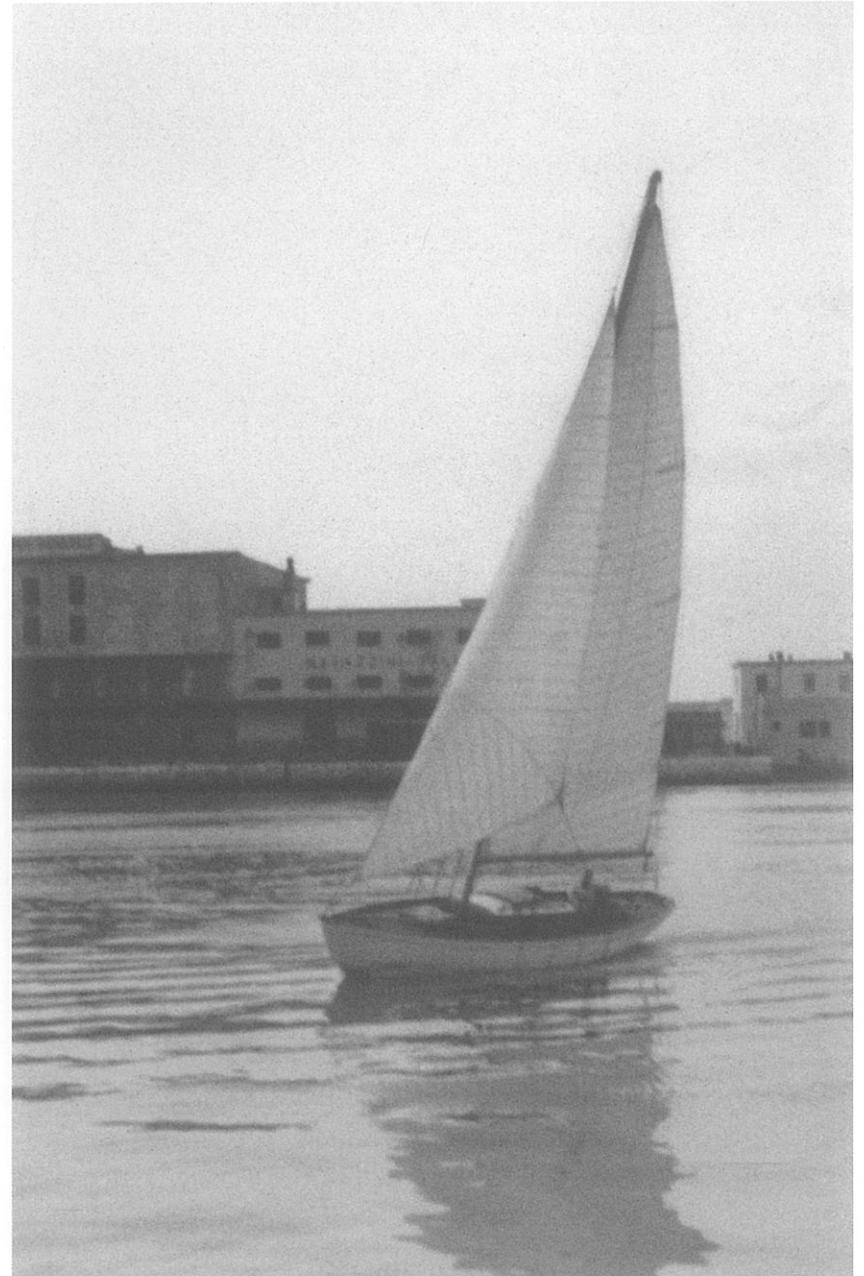
Anfitrite, di bolina in Sacchetta.

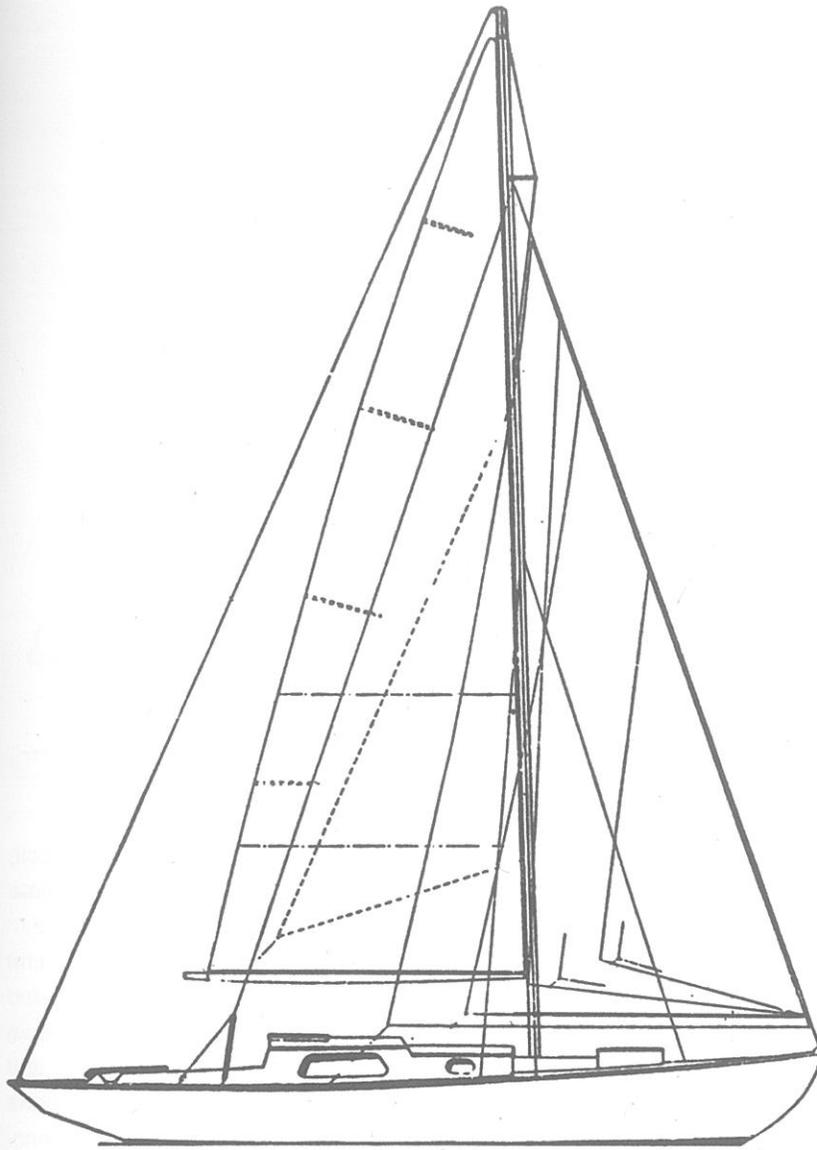
parte già contenuti, allo stato potenziale, nell'intenso e appassionato lavoro mentale di un ragazzo poco più che adolescente, fatto di riflessioni, osservazioni, idee, sogni.

Questo naturalmente non significa che Sciarrelli non si sia evoluto, che non abbia maturato conoscenze ed esperienze sempre maggiori con l'andar del tempo, o che talvolta non abbia addirittura riconosciuto l'errore nelle sue idee giovanili, ma certamente per tutta la vita Sciarrelli è rimasto fedele all'idea di barca nata in quei primi anni di formazione.

È allora che nascono le due barche che, per sua stessa dichiarazione, sono le capostipiti da cui deriva la quasi totalità delle barche disegnate successivamente: Anfitrite e Aglaja.

Sono due barche molto diverse e azzardo, per quanto sia solo un'ipotesi, che ne sia molto diversa anche la genesi progettuale. Anfitrite, la prima barca disegnata per sé stesso nel 1960, nasce con uno scopo ben preciso, vincere le regate, essere la più veloce fra le barche della sua classe con cui si deve confrontare e che Sciarrelli vede navigare nel golfo di Trieste. Nasce dunque da uno studio di forme di carena, di slanci dello scafo, di piano velico, dall'esame del regolamento di stazza e delle condizioni meteo in cui si svolgono le regate. Raccoglie la summa delle conoscenze che il ragazzo (23 anni), in quel momento ancora ferroviere e solo aspirante progettista, ha accumulato leggendo e studiando, soprattutto i lavori di progettisti inglesi. Non è una barca particolarmente originale: è Sciarrelli stesso a dirlo, citando il Favona di Clark, vincitore del Fastnet, fra i modelli a cui si è ispirato. D'altra parte la progettazione nautica raramente è stata rivoluzionaria e i grandi progettisti hanno sempre cercato di migliorare quello che altri grandi prima di loro avevano fatto. Ci sono le eccezioni, naturalmente, come in ogni altro campo creativo e artistico. Nella musica accanto agli Händel, agli Haydn e agli Schubert (e perfino Mozart, per quanto la grandezza del genio lo escluda da classificazioni schematiche e un po' arbitrarie), capaci di creare dei capolavori muovendosi sostanzialmente nel solco della tradizione, ci sono i Beethoven, i Wagner e gli Stravinski che infrangono le regole, le piegano alla loro creatività e danno una svolta alla storia della musica. Analogamente nella progettazione nautica c'è la categoria degli innovatori, come Herreshoff, Giles, Uffa Fox e quella dei conservatori o tradizionalisti, in cui includerei Watson, i Fife, Stephens (cui si potrebbe riferire quanto detto di Mozart). Nomi



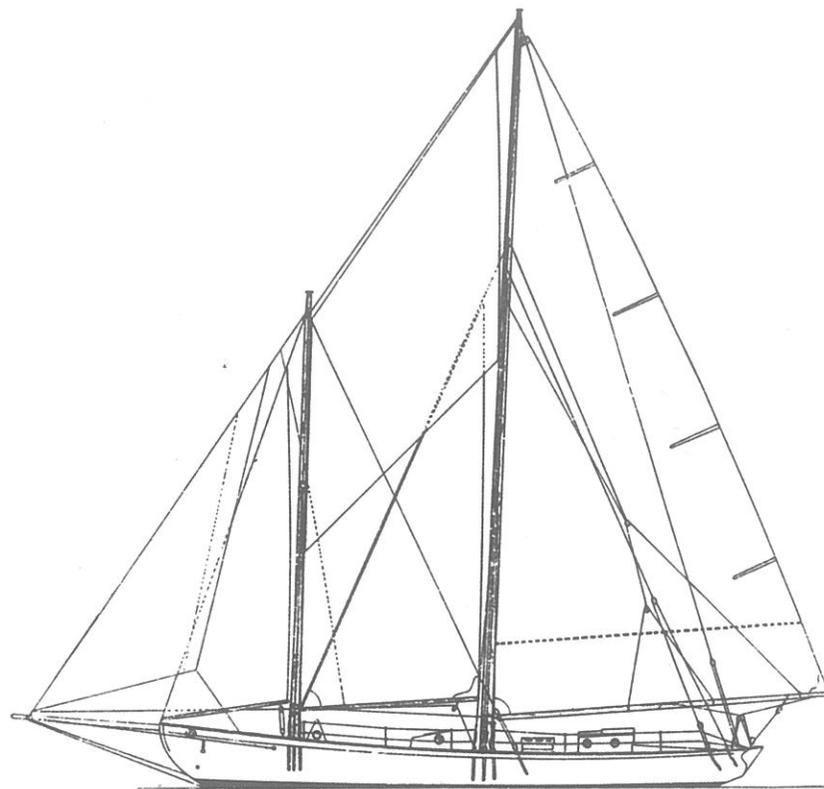


grandissimi, dunque, e in nulla inferiori agli altri, interpreti al massimo livello dello yacht design della loro epoca. Sciarrelli appartiene, per sua esplicita e conclamata scelta, alla seconda categoria. Anche Anfitrite, la prima barca, è pienamente coerente con questa scelta: una barca nello spirito e nel gusto del tempo, senza vistose innovazioni tecniche, di piacevole aspetto ma senza voli di fantasia. Naturalmente, siccome il ragazzo è sveglio e ha studiato bene la lezione, Anfitrite è molto veloce e vince varie regate.

Aglaja è del tutto diversa. Primo progetto commissionato da un cliente, grazie alla seppur precaria fama conquistatasi con Anfitrite, Aglaja nasce ufficialmente qualche anno più tardi ma sono convinto che il progettista l'avesse già sostanzialmente concepita fin da prima. Aglaja è la quintessenza della barca che Sciarrelli ama e amerà sempre perché in essa egli aspira, assai più che a creare una barca performante e capace di vincere le regate, a realizzare la sua idea del bello. Aglaja è molto più originale di Anfitrite, benché anche per essa sia possibile rintracciare delle fonti e una la indichi lo stesso Sciarrelli, lo schooner americano Niña, peraltro di dimensioni assai maggiori, quasi doppie; risente molto anche dell'influenza dei cutter di Giles, in particolare del celebre Dyarchy. Comunque, pur non particolarmente innovativa, Aglaja è indiscutibilmente una barca nuova, che già porta netta l'impronta del suo progettista. Sul carattere anglosassone, nordico, severo e un po' pesante delle sue fonti il progettista innesta una grazia tutta latina e mediterranea, facendo dell'austero cutter di tradizione inglese e del potente schooner abituato ad affrontare le tempestose acque dell'Atlantico una leggiadra e disinvolta barchetta che delle antenate mantiene il carattere marino, ma sa anche adattarsi ai capricci e alle bonacce di un mare come l'Adriatico. Così annota Sternini in un brillante articolo dell'epoca comparso su Vela e Motore: "*Aglaja vista in disegno, ed anche in acqua, è una ragazzetta liberty; una figurina da enciclopedia dei ragazzi della nostra infanzia; un modo di concepire l'estetica e, nella sua economia, anche l'etica del nostro sport. È un archetipo che se ne infischia della tecnologia spaziale. Questa signorina demodée entra in lizza con le androgine ragazze del nostro tempo e si fa fuori un cesto di coppe nel campionato RORC di quest'anno; o, per essere più esatti, si fa fuori il campionato*". Aglaja è dunque, come Anfitrite, velocissima e vince molte regate. Ma è ancor più bella che veloce ed è avendo questo in mente che Sciarrelli l'ha disegnata.



Aglaja con forte bora a Trieste, 1969.
Niña di Sterling Burgess, 1928.



Sciarrelli non è mai stato un progettista particolarmente dedito ai calcoli, nemmeno in epoche successive quando la progettazione nautica è diventata sempre più scientifica e meno intuitiva.

Dubito che sapesse qual era l'altezza metacentrica delle sue barche o che calcolasse resistenza d'onda, resistenza d'attrito, numeri di Reynolds o altri dati che oggi qualunque aspirante progettista alle prime armi si sente in dovere di sfoggiare. Se li sa fa finta di ignorarli. Gli piace, ma non sempre la applica, una teoria più suggestiva che vera, quella della *wave-form*, secondo cui la forma della carena deve richiamare quella di un'onda. In ogni modo gli bastano le cono-

Dyarchy di Laurent Giles, 1937.
Italia nel golfo di Trieste con bora nel 1983.



scenze maturate e l'intuito per far sì che le sue barche camminino più di quelle calcolate e questo è ciò che conta. Aglaja è forse ancor meno frutto di calcoli rispetto ad altre. Nasce dallo schizzo di un profilo, un profilo che probabilmente fin da ragazzo ha tracciato centinaia di volte su qualunque foglio gli capitasse a tiro e che solo con Aglaja diventa una barca. E quando nasce è, per così dire, già perfetta, come Venere che sorge dalle acque di Cipro. È, per usare la qualifica che Sciarrelli ritiene debba attribuirsi ad una barca veramente bella, *zeitlose*, senza tempo

È per questo che mentre nelle barche successive derivanti da Anfitrite



Valentina di bolina nel golfo di Trieste, 1984.
Andromeda in regata.







Hilde, appena varata, naviga di bolina a Porto Rotondo, 1985.

Sciarrelli continuerà a cambiare e migliorare il disegno originale per aggiornarle agli sviluppi e ai progressi della progettazione nautica, per quelle che derivano da Aglaja questo non succede. In tutta la sua carriera Sciarrelli produce molte barche ispirate ad Aglaja, con variazioni rispetto al modello iniziale piuttosto vistose ma sostanzialmente ininfluenti sull'idea di base. Cambiano le dimensioni, arrivando dagli 8,70 m di Aglaja fino ai 13,50 di Italia e ai 14,80 di Valentina, in talune l'aspetto crocieristico è più accentuato (talvolta con qualche appesantimento delle forme), il bompresso può essere sostituito da una delfiniera (come in Aglaja II del 1969) o addirittura eliminato (Andromeda o Mon Ile del 1966), e soprattutto il piano velico conosce diverse varianti: se l'Aglaja originale era stata definita da Sciarrelli con un audace neologismo uno *schutter*, che compendia in sé i caratteri dello schooner americano e del cutter inglese, fra i suoi discendenti si annoverano dei veri e propri schooner (come Judeca II), dei ketch marconi (Valentina), molti cutter e qualche sloop. Molte di queste discendenti di Aglaja sono barche stupende. Cito in particolare Italia del 1980, una barca – dice Sciarrelli – sul tipo del Dyarchy, la più bella barca da crociera tuttora a galla, ma più bella del Dyarchy. Ma forse l'unica che dal punto di vista puramente estetico può competere con la progenitrice è, esattamente trent'anni dopo, Hilde, del 1985. Hilde è eleganza allo stato puro, signorilmente indifferente ad ogni preoccupazione relativa a praticità, spazio interno, moda, perfino marinà e prestazioni. Questo non significa che sia una barca lenta o poco marina. Tutt'altro: si muove, come tutte le barche di Sciarrelli, anche quando altre sono piantate in bonaccia e continua a far strada quando altre sono stese sull'acqua dalla violenza delle raffiche. Ma più di questo conta che il timoniere in ogni circostanza può mantenere il distaccato *aplomb* e la serenità di un vero gentiluomo: lo si immagina facilmente mentre, confortevolmente seduto in pozzetto, chiacchiera amabilmente con gli amici sorseggiando un bianco ghiacciato quando la canicola incombe o mentre nel pieno della tempesta, senza cedere al panico, si prepara un thè caldo. Hilde non è solo una barca, è uno stile di vita. Non è la "barca di Dio" perché a quella Sciarrelli sapeva che né lui né altri progettisti sarebbero mai arrivati ma, nel campo delle barche per gli umani, è l'espressione quasi perfetta di un ideale estetico perseguito nel corso di una vita da un progettista colto, civile, intelligente.

Diverso è il tema che Sciarrelli si pone con le barche che discendono da

Astarte II a Trieste, 1970.

Anfitrite. In questo caso la barca deve essere non solo veloce, ma più veloce di quelle contro cui si trova a competere. Se i materiali costruttivi, le tecniche, le conoscenze di aero e idrodinamica evolvono, anche le barche devono farlo recependo questi progressi. Le evoluzioni sono inizialmente abbastanza rapide perché fra la nascita di Anfitrite e la fine degli anni '70, nell'arco di un ventennio che costituisce il periodo più fecondo per Sciarrelli come progettista di barche da regata, la nautica evolve rapidamente. Non solo per l'avvento della nautica di massa e della produzione industriale in vetroresina, fenomeni a cui Sciarrelli, malgrado qualche cedimento, rimane sempre sostanzialmente estraneo, ma anche perché compaiono nuove barche e nuovi progettisti a scuotere il mondo fino ad allora abbastanza tradizionale e consuetudinario della vela d'altura. Ai consolidati e ancora pienamente attivi grandi nomi del passato (fra tutti Olin Stephens, uno dei più longevi progettisti, sempre popolare in Italia) si contrappone una generazione di giovani e agguerriti progettisti che guardano al futuro e non si fanno troppi scrupoli nel rompere i ponti con la tradizione dei "mostri sacri" che li hanno preceduti. Nella One Ton Cup, allora la regata internazionale più significativa per la vela d'altura, barche come Hydra e Ganbare, non belle ma efficaci, fanno faville. Gary Mull, Britton Chance, Doug Peterson, fino a qualche anno prima praticamente sconosciuti, diventano i progettisti più ricercati emarginando gradualmente i grandi vecchi. Sciarrelli, per quanto giovane, si sente culturalmente più vicino a questi che a quelli, ma sa mutuare dagli uni e dagli altri i caratteri delle nuove barche che progetta, a cui si ataglia perfettamente la definizione di *modern classic*, moderni per soluzioni tecniche e in quanto capaci di dare del filo da torcere in regata alle barche più recenti, classici nell'eleganza e nello stile che richiama la lezione dei grandi maestri di un tempo. Dal punto di vista tecnico l'introduzione (con Astarte II del 1969) del timone con skeg separato dalla chiglia è la più rilevante novità rispetto all'Anfitrite e alle prime barche che l'hanno seguita, come Astarte, Athena, Sandra II, tutte a chiglia lunga. La seconda è l'orientamento verso dislocamenti relativi più leggeri, resi possibili sia dai progressi delle tecniche costruttive sia dal fatto che a Sciarrelli iniziano ad essere commissionate barche di dimensioni maggiori. Sciarrelli pensa sempre le sue barche, anche quando destinate alla regata, come barche fatte per viaggiare: una piccola barca per offrire al suo equipaggio un minimo di comfort anche in condizioni difficili (è la dote che gli inglesi defini-







Sagittario davanti al Castello di Miramare, 1973.
Namar V di bolina durante la Coupe Gauloises, 1975.

scono con termine efficace e intraducibile la *seakindliness*) deve avere un dislocamento medio-pesante. Oltre a una certa dimensione conviene una barca lunga e leggera, che a parità di peso (e quindi di costo) sarà più veloce di una più corta a dislocamento pesante e offrirà comfort e spazio interno uguali o perfino superiori. Con tutto questo Sciarrelli non si lascerà mai tentare dalle sirene dei dislocamenti ultraleggeri, delle barche superinvelate e plananti con le uscite di poppa larghe e piatte come quelle di una deriva che allora iniziano ad apparire. Nella sua opinione una barca concepita per viaggiare deve sempre aprirsi la via scavando un solco fra le onde, con lo scafo saldamente sostenuto dall'acqua, non volare su di esse trascinata da una vela enorme con l'equipaggio impegnato allo spasimo per mantenere un precario equilibrio. Sono dunque le barche da regata disegnate da Sciarrelli negli anni '70 di carena fine ed equilibrata, con prua abbastanza piena e poppa stellata, a V profonda, che si apre sopra al galleggiamento nell'aggraziato specchio a calice che diventa quasi una sua firma apposta sulla barca. Molti suoi emuli cercano di imitarla ma raramente la copia è all'altezza dell'originale.

È da questa filosofia che nascono per prima Sagittario, progettato per la Marina Militare nel 1972, quindi Namar V nel 1973, Chica Boba II nel 1978 e Chica Boba III nel 1982, tutte barche destinate alla regata oceanica e tutte di successo. Nel libro *Lo Yacht* Sciarrelli classifica queste barche come discendenti da Anfitrite ma già il Sagittario segna uno stacco netto dalla tipologia precedente e può considerarsi come il capostipite di una nuova famiglia che sarà molto numerosa e alle cui componenti continuerà ad apportare migliorie sia di ordine tecnico che di ordine estetico.

Le barche "oceaniche" sono più o meno spinte a seconda della competitività dell'armatore. Se Sagittario, con il suo dislocamento ridottissimo e la stretta carena è un vero purosangue da regata, con caratteristiche che anche oggi sarebbero considerate quasi estreme, il Namar V, pur partecipando occasionalmente a regate e figurando bene a una tappa della Coupe Gauloises, il cosiddetto "triangolo atlantico", è sostanzialmente una barca destinata alla navigazione in oceano e al charter ad ampio raggio. Più aggressive, sia per le linee filanti sia per il piano velico, le due Chica Boba, progettate per Austoni, chirurgo milanese che aspira a vincere la OSTAR, la regata transatlantica in solitario. Ci si avvicina nel 1981, piazzandosi secondo fra i monoscafi. Nel 1984 è attarda-



to da un'avaria agli impianti e non riesce a ottenere un buon risultato. I Chica Boba sono velocissimi, soprattutto di bolina, molto marini, equilibrati, asciutti e relativamente confortevoli anche in condizioni difficili. Ma ormai nelle regate oceaniche cominciano a spopolare i "mostri", barche ipertecnologiche e di grandi dimensioni, oppure i multiscafi. Per le barche "sagge" rimangono poche speranze di vincere. Nelle regate d'altura in Mediterraneo è l'epoca dello IOR, la regola di stazza che ha sostituito il vecchio RORC e non incoraggia la costruzione di barche belle e marine. Più che le qualità della barca conta per vincere l'abilità del progettista nello sfruttare i "buchi" del regolamento di stazza, al punto da aggiungere degli orrendi rigonfiamenti, i cosiddetti *bumps*, nei punti strategici in cui gli stazzatori rilevavano le misure per il calcolo dei compensi. Quale ripugnanza Sciarrelli provasse per queste antiestetiche escrescenze è facile immaginare. Tutto il mondo delle regate gli sembra molto lontano da quello che ha conosciuto, in cui i concorrenti erano dei gentlemen e i progettisti non dimenticavano mai che le barche e il mare meritano rispetto. Gradualmente perde interesse per le regate. Continua a proporre nuovi discendenti dal Sagittario, barche

sempre belle, anzi sempre più belle, perché la ricerca della qualità non si ferma mai. Sono anche veloci e marine e soprattutto capaci di regalare grandi soddisfazioni agli armatori. Alcuni di essi sono degli autentici *serial owners*, che dopo la prima barca ne ordinano una seconda e poi un'altra ancora. Si ricordano gli Angelica e i Tiziana, portati con passione e competenza sia in crociera che in regata dai rispettivi armatori. Non sono però più delle barche moderne; nascono già classiche. Per essere realmente moderne dovrebbero essere aggiornate sulla base delle tecnologie che proprio in quel periodo, l'ultimo decennio del '900, cambiano sostanzialmente il modo in cui le barche si progettano e costruiscono. Basti pensare, per non citare che le novità più vistose, all'importanza sempre più rilevante assunta dal computer nella progettazione, o alla rivoluzione apportata nella costruzione da materiali quale l'epossidica e il carbonio, che trovano applicazioni sempre più frequenti. Sciarrelli segue con un certo scetticismo questa evoluzione tecnologica. Sarebbe eccessivo dire che la rifiuta ma essa gli rimane estranea.

Questo suo atteggiamento di riluttanza nei confronti del nuovo può avere due

Chica Boba II alla partenza della Ostar, 1980.
Angelica III sotto spi in regata.

letture, in negativo o in positivo. Da un lato è sintomo di un calo di creatività, del venir meno di quella curiosità intellettuale e di quel gusto per la sperimentazione che aveva avuto nelle sue prime realizzazioni, dall'altro può essere considerata una forma estrema di coerenza, di fedeltà a idee o convinzioni talmente profonde e radicate che non possono lasciarsi influenzare da fattori esterni accidentali o da mode. Personalmente osserverei che questo progressivo distaccarsi di Sciarrelli dall'evoluzione del suo settore professionale è atteggiamento proprio più di un progettista-artista che di un progettista-tecnico. In un artista la coerenza con il proprio stile ha un connotato positivo, mentre dal tecnico giustamente si pretende l'adozione delle tecnologie più attuali o avanzate disponibili. L'aggiornamento fa quasi parte dei doveri professionali di un progettista-tecnico, all'artista si chiede solamente che crei ciò che sente rispondere alla sua ispirazione. La sua scelta è dunque una conferma, se mai ve ne fosse bisogno, che dei due aspetti che connotano l'attività del progettista nautico, quello artistico e quello tecnico-scientifico, è indubbiamente verso il primo che Sciarrelli propende.

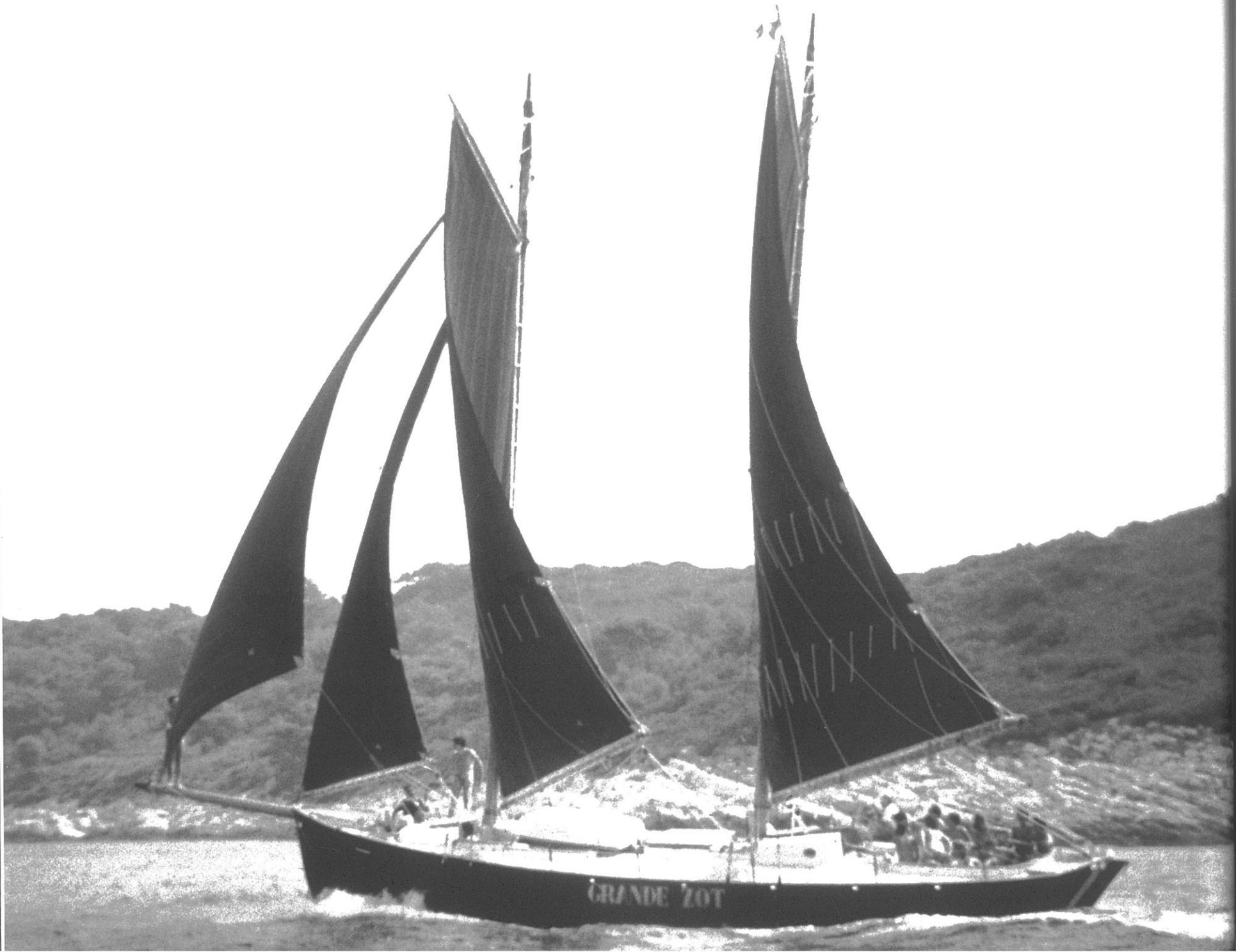
Questo, si noti bene, vale da un certo punto in poi della sua carriera, perché in tutta la fase iniziale e per un lungo periodo Sciarrelli era stato progettista assolutamente moderno, pur nella classicità del gusto e nel rispetto delle tradizioni. Forse la cifra più caratteristica della sua attività era proprio la capacità di coniugare modernità e tradizione, di trasformare con interventi anche piccoli ma mai irrilevanti barche di tipo classico o tradizionale in barche assolutamente attuali. Un significativo esempio ne sono le piccole barche ispirate a tipologie tradizionali che da sempre, forse memore della sua passera Aspasia, ha amato disegnare. È proprio alla mariniera tradizionale del suo mare, l'Alto Adriatico, in particolare alla passera, che si è spesso ispirato, realizzando varie passere in anni diversi. Altre volte ha attinto anche alle tradizioni americane che ben conosce, come nel caso dei catboat e del Winsome. In alcuni casi senza riferirsi ad alcuna specifica tipologia riesce a creare barche che manifestano ugualmente un marcato aspetto tradizionale.

Sarebbe del tutto fuorviante assimilare queste barche a delle repliche, una sorta di esercizio filologico condotto con l'animo dello studioso. In realtà esse non assomigliano al tipo tradizionale da cui derivano più di quanto una danza o una serenata di Mozart che riecheggia o rielabora temi popolari assomiglia alle canzoni da cui può aver tratto ispirazione. L'origine popolare si coglie, ma è tra-



sfigurata dalla sensibilità e dal talento dell'artista che consentono di realizzare una perfetta sintesi fra lo spirito popolare, con la sua spontanea semplicità, e l'animo del signore, con la sua eleganza e la sua cultura. Non a caso ho citato Mozart: le ultime passere di Sciarrelli, disegnate nel 1999 e costruite dal Cantiere Alto Adriatico, ricordano, nella loro grazia svelta e un po' impertinente, i personaggi popolari femminili delle opere di Mozart, come Zerlina o Despina, contadinotte dal cervello fino o servette furbe e intriganti, capaci di menare per il naso i loro uomini e gli aristocratici padroni. Certamente queste simpatiche rappresentanti del popolo avevano un loro *charme* anche in carne ed ossa e Mozart deve averne direttamente conosciute un buon numero, ma ci voleva la sua arte per farne dei personaggi immortali.

Un altro bell'esempio di sintesi fra signorilità e spirito popolare sono le barche, di dimensioni molto maggiori, appartenenti alla famiglia delle "povere ma belle", fra cui la prima fu Grande Zot, seguita in un breve arco di tempo da tre quasi gemelle. Sciarrelli, che talvolta per il puro gusto della provocazione, ostentava un certo spregio nei confronti degli armatori poveri e li chiamava crudamen-



te “spelacchiati” in realtà detestava la volgarità, la meschinità, l'ignoranza, che non sono affatto prerogativa dei poveri. Era ben lieto di progettare una barca per un cliente di scarsi mezzi, sempre che fosse persona civile e signore nell'animo. Grande Zot è la barca che nasce da un incontro di questo tipo: un cliente che voleva una barca economica, che si ripagasse attraverso un'attività di charter, ma che al tempo stesso fosse elegante come le più insigni creazioni di Sciarrelli. Il progettista risolve il tema brillantemente con una goletta in ferro, quindi a dislocamento pesante, di aspetto marcatamente tradizionale, dagli alberi fortemente inclinati, ispirata a una tipica nave a vela americana del '700, il St Anne, uno degli agili e veloci *dispatch schooners* a cui era affidato il servizio postale. Barca essenziale, priva di orpelli e raffinatezze, coerente in tutti i suoi dettagli, perfino un po' rozza nella costruzione, è proprio dalla “signorile povertà” che Grande Zot deriva il suo fascino. Da allora insieme alle gemelle ha navigato in tutti i mari del mondo, ovunque ammirata.

Nello stesso spirito disegna anche delle barche da lavoro, poche ma riuscite: una pilotina per i portuali di Trieste e dei pescherecci, tutti ancora in uso. Sciarrelli ne parlava con particolare orgoglio perché le barche da lavoro non mentono. L'armatore del diporto è cliente indulgente: ama talmente la sua barca da perdonarle qualunque difetto. Talvolta preferisce incolpare sé stesso piuttosto che ammettere un vizio della sua barca. Chi lavora non può fare a meno di esigere che la barca svolga il lavoro per cui l'ha pagata e non c'è sentimentalismo che possa occultare le deficienze di un mezzo che non funziona a dovere. I piloti del porto, i pescatori forse ignorano che la barca di cui si servono porta la firma di un prestigioso progettista ricercato da una clientela d'élite ma usano la barca intensamente, ne sono soddisfatti e questo è per Sciarrelli una gratificazione più valida del complimento ricevuto da un armatore danaroso e incompetente.

Un'ultima famiglia di barche che merita una menzione è quella, abbastanza sparuta, dei motoscafi: sono tre nell'ambito di tutta la carriera e anche di questi, come delle barche da lavoro, Sciarrelli andava fiero, forse perché aveva saputo affrontare e risolvere un tema per lui inconsueto. Il più rappresentativo è il Rorolima (o Latest Rorolima), disegnato per un armatore che già aveva avuto una barca a vela di Sciarrelli dello stesso nome.

C'è indubbiamente il suo stile in queste barche, un'eleganza semplice, tran-

quilla, un po' austera, accentuata dalle finiture con legno a vista, dalle linee allungate, dal disegno della tuga un po' antiquato. C'è anche tutta la sua sapienza nel disegno della carena che consente discrete velocità con una motorizzazione limitata. Eppure lasciano l'impressione che manchi qualcosa perché possano dirsi barche pienamente riuscite. Forse a fare difetto è un'adesione convinta del progettista al tema propostogli. Sembrano barche fatte per chi amerebbe andare a vela ma si rassegna come ripiego a usare un motoscafo. C'è in esse un po' di malinconia, come se volessero essere diverse da ciò che sono e non sappiamo se questo connotato derivi dalla volontà dell'armatore o dal subconscio del progettista. Sciarrelli non amava i motoscafi. Per amare veramente i motoscafi bisogna provare il gusto di saltare e volare sulle onde, godere l'ebbrezza della velocità, divertirsi a schiaffeggiare il mare: un modo un po' arrogante di andare per mare, che non è certamente nello stile di Sciarrelli. Nemmeno con una barca a vela ama schiaffeggiare il mare: l'emozione della planata, l'adrenalina che ti fa urlare quando fra due baffi di schiuma la barca parte in una folle cavalcata non fanno per lui. Ama la barca che silenziosamente, con dolcezza, sfilata le altre lasciandole a poppa, o quella che con passo sicuro incede contro il vento e le onde lasciando sull'acqua una traccia discreta del suo passare.

È un navigare che ha qualcosa di antico, perenne, e di fronte alla cui bellezza si rinnova lo stupore espresso quasi tremila anni fa da Salomone:

*Ci sono tre cose per me troppo meravigliose,
anzi quattro, che io non comprendo:
la traccia dell'aquila nell'aria,
la traccia del serpente sulla roccia,
la traccia della nave in alto mare,
la traccia dell'uomo in una giovane.*

Questa traccia di biblica memoria deve essere una barca degna ad aprirla nel mare, una “barca di Dio” capace di inserirsi armoniosamente nella meraviglia del creato.

In un'appendice aggiunta nell'ultima edizione del libro *Lo Yacht* Sciarrelli si interroga su cosa sia la bellezza di una barca. Lo fa con qualche riluttanza e permettendo che “la bellezza è una palude in cui è rischioso addentrarsi”. Strana metafora, che evoca la palude riferendosi alla bellezza: si tende al sublime ma ci si muove nel fango, trascinandosi a fatica e rischiando di sprofondare.



Rorolima.
Tirrenia II dopo il restauro.



Non penso che sia un'immagine casuale: sta a significare che nella ricerca della bellezza non c'è mai nulla di regalato, tutto nasce dalla fatica, da uno sforzo tenace, quasi eroico nel rincorrere qualcosa di tanto vago ed etereo da poter svanire in un istante. C'è una bella frase di Antoine de Saint-Exupéry che ben esprime la fatica e il senso del progettare: *"Tutti questi calcoli, queste notti di veglia trascorse sui disegni non arrivano, come segni visibili, che alla sola semplicità, come se fosse necessaria l'esperienza di molte generazioni per produrre la curvatura di una colonna, di una carena, di una fusoliera d'aereo che rendano l'elementare purezza della curva di un seno o di una spalla"*.

Ma, viene da domandarsi, è solo questo la bellezza, una curva armoniosa che ci regala un effimero piacere evocando in noi un'immagine sensuale? È solo per questo, per l'aggraziato insieme di curve che la generano, per l'eleganza con cui le linee della poppa si schiudono in un calice, per l'equilibrio perfetto dell'insellatura del cavallino, che una barca di Sciarrelli ci sembra bella?

Non può essere, perché in una barca nessuna curva è bella di per sé e ogni suo fascino scomparirebbe se tutte le curve, relazionandosi l'una con l'altra, non dessero luogo a un insieme che "funziona".

"Funzionare" significa in primo luogo che essa svolge il ruolo per cui è stata concepita, il navigare efficacemente, e questo è un requisito minimo, uno scopo primario che ogni barca dovrebbe soddisfare per potersi dire tale. Tale tipo di funzionalità è condizione necessaria ma non sufficiente della bellezza. La barca ha altri scopi oltre a quello di portare in sicurezza il suo equipaggio da un posto all'altro. I veri impulsi che spingono l'uomo a navigare, osservava Bachelard, non sono di tipo pratico. Devono essere più potenti e i veri bisogni potenti sono quelli "chimerici", che hanno a che fare con il sogno e il desiderio. Un barca è bella quando soddisfa anche questi impulsi spirituali.

La barca deve rappresentare un invito a prendere il mare. Ci sono barche di aspetto attraente, di linee eleganti, con finiture curate ma in cui manca questo invito al viaggio. Sembrano più desiderose di restare in porto che di salpare. "È una barca così bella che è un peccato usarla" è una frase che talvolta si dice di una barca con l'intenzione di lodarla. Ma una barca veramente bella deve far pensare che sia un peccato non usarla. Anche quando è all'ormeggio si deve sentire che, come diceva poeticamente Saint-John Perse, *"le pulsioni del largo tirano dolcemente su gomene e cavi"*. Questa è proprio la sensazione che tra-

smettono le barche di Sciarrelli e non è un caso che alla definizione consueta "barca da crociera" egli preferisca "barca per viaggiare", a indicare che essa non è destinata a regalarci un rilassante svago, una vacanza, ma a farci vivere un'esperienza spirituale ben più intensa e profonda.

La barca bella deve anche "funzionare" come insieme di molti elementi ognuno dei quali è relazione con gli altri. Come dal punto di vista tecnico la barca è una macchina complessa, capace di sfruttare in un mirabile equilibrio le forze della natura per spostarsi, altrettanto complessa essa è dal punto di vista estetico. Ogni sua parte, singolarmente e nel suo rapporto con tutte le altre, contribuisce alla sua bellezza: basta un difetto di una delle parti per svalutare o compromettere l'insieme.

Commentando in un suo articolo pubblicato da Yacht Digest (e riportato integralmente nell'ultima edizione de *Lo Yacht*) il restauro del Tirrenia II Sciarrelli parla, nel suo tipico stile ironico e acuto, dell'anima delle barche. Così inizia:

"Le barche hanno un'anima. Lo si sa. Anche il più scettico uomo del mondo, con cui bisognerebbe stare bene attenti a incominciare un discorso sull'anima dell'uomo, non batte ciglio a questa osservazione". Non tutte le barche tuttavia – spiega il progettista – hanno un'anima. Non ce l'hanno un gommone, una portacontainer, un quarter ton tutto in carbonio con la poppa aperta. Ma in quelle che ce l'hanno *"l'anima è in tutta la barca... il bittone di prora ed il bompresso si vede che hanno l'anima. E quest'anima è contenta di stare ovunque, sugli alberi e in coperta, nel salone e nei pannelli di radica del quadrato e nel gavone di prua. Dovunque..."*

Poi iniziano sulla barca i lavori di "ammodernamento": l'attrezzatura velica originale viene sostituita con un nuovo armo Marconi. *"Pazienza, l'anima non rimane più negli alberi ma va in coperta"*. Anche sulla coperta prima o poi si interviene per renderla più funzionale: *"L'anima si ritira sottocoperta e da quel giorno non esce più"*. Quando anche negli interni si sostituiscono le cuccette a castello con una matrimoniale più ammiccante e si plastifica qua e là per aggiungere una doccia e un frigo l'anima si rifugia nel salone con i pannelli di radica. Ma ancora non c'è pace e anche il salone cambia. Però all'anima basta pochissimo per non andarsene: *"uno stipo con la portina di cristallo, un bracciolo lavorato a ricciolo"*. Lì si rifugia l'anima e può viverci ancora, in letargo, per anni e anni. Ma quando distruggono anche quell'ultimo rifugio allora è finita. Se l'ani-

ma scomparire è per sempre e non ci sarà restauro, per quanto ben fatto e costoso, in grado di restituire l'anima alla barca.

Questo gustoso racconto ben esprime l'importanza che Sciarrelli attribuiva a ogni singolo dettaglio. Ne sono un'eloquente testimonianza i restauri che ha curato, fra cui in particolare quello del Moya e quello del Tirrenia II, in cui ha riversato la sua vasta e approfondita conoscenza delle barche d'epoca, un sapere mai pedantesco ma sempre vivificato dal gusto, dalla passione e dall'intelligenza.

Salendo a bordo delle sue barche si ha l'impressione che l'anima sia veramente ovunque, che essa svolazzi lieta e libera dalla varea del bompresso fino alla poppa, dalla testa dell'albero fino alla chiglia e che non vi sia luogo in cui essa non ami posarsi e stare. Perché una barca possa dirsi bella deve proprio essere così.

Giacché siamo venuti a parlare, seppure con levità tutta sciarrelliana, dell'anima si impone qualche cenno sul tema, impegnativo e per nulla leggero, del rapporto fra bello e giusto, fra estetica ed etica.

Certamente la bellezza parla ai sensi, e un bell'oggetto suscita in chi lo ammira un sentimento assimilabile al desiderio erotico, ma la vera "esperienza di bellezza" non è solo questo, non può essere ricondotta solo alla soddisfazione di un desiderio. Il viverla è qualcosa di più profondo, capace di suscitare commozione e perfino dolore. Capire la bellezza significa riuscire a cogliere un'affinità fra l'oggetto e la nostra anima, la parte più importante e intima di noi stessi. Le qualità che ammiriamo in un bell'oggetto, la perfezione, la grazia, l'ordine, la purezza, l'armonia, sono quelle che noi tutti in qualche modo perseguiamo. Talvolta le trascuriamo, o addirittura le disconosciamo, e con questo rinneghiamo la parte più preziosa di noi stessi, ma poi capita che ammirando un quadro, ascoltando un brano musicale o osservando una barca in navigazione per un momento sentiamo di essere come dovremmo essere, migliori di ciò che siamo, e in questo momento risiedono il senso e il valore della bellezza.

Sciarrelli non parlava di queste cose, forse per pudore, o, più probabilmente, perché non credeva molto alle parole: "Parole belle non sono vere, parole vere non sono belle", citava da Lao-Tze, o, più famigliarmente, richiamava il proverbio lussignano: "*Chi xe in mar naviga, chi xe in tera strolaga*". Preferiva il fare al parlare e riteneva che il suo messaggio non dovesse essere spiegato ma affi-

dato a chi poteva e voleva capirlo. Credo però che avesse una forte consapevolezza del valore morale del suo lavoro e il rigore con cui ha perseguito un'idea alta e nobile di barca, senza mai scendere a compromessi, lo dimostra.

Disegnare barche non era per lui solo risolvere problemi tecnici, fornire un prodotto funzionale, aderire alle richieste e ai desideri dei clienti. Era il suo modo di coltivare la speranza di riuscire, attraverso la bellezza, a migliorare l'uomo e in questo modo realizzare anche sé stesso.

Temperava con l'ironia un'aspirazione tanto elevata che, qualora gli fosse stata espressa, gli sarebbe forse sembrata retorica. Dell'ironia faceva parte anche il rappresentarsi come un superato, un inascoltato, il dichiarare con una certa insistenza che il suo messaggio di bellezza era destinato a restare sterile e a svanire in un mondo sempre più avviato alla bruttura, alla volgarità e all'ignoranza. Ben calato, non senza qualche compiacimento, nel ruolo della *vox clamantis in deserto*, diventava apocalittico quando lanciava le sue invettive contro il mondo, senza peraltro mai rinunciare al gusto beffardo dell'umorismo. Ecco come, in un passo famoso tratto da *Lo Yacht* racconta l'incontro fra la bellezza del Bat, il cutterino inglese del 1889 che per trentadue anni è stato di sua proprietà e in cui vedeva rappresentati tutti i pregi di una barca *zeitlose*, e l'indifferenza della gente:

"Su qualsiasi altra barca ho l'impressione di trovarmi su un oggetto effimero, vengo subito stimolato a cercare e a trovare quello che si poteva fare diverso e quello che si potrebbe cambiare. Sul Bat non si deve aggiungere niente. È un piacere totale vederlo e usarlo così com'è. Per chi lo capisce".

Ma è anche un piacere vedere quanti non lo capiscono. Come un bel film, bisogna vederlo in compagnia di chi lo capisce, e trovare che quello che non capisce ci fa sentire migliori. Avrei abbracciato un mio amico, veneziano, con cui stavo entrando col Bat, a vela, naturalmente, nella foce del Sile, vicino a Jesolo, in mezzo a motoscafi da spiaggia, bagnanti, turisti tedeschi allineati lungo l'argine. Nessuno ci guardava, direi che nessuno ci vedeva. E noi eravamo tesisimi, totalmente presi dalla difficoltà tecnica di entrare con la corrente contraria, lo scarso fondale, il fiume a curve, la manovra da fare al momento giusto perché si arriva in una darsena piena di ormeggi.

Il suo commento è stato: "Meriterebbero di essere accecati, per punirli di non vedere quello che sta passando".



D-
a
n
o
D-
e
e
a
e
D-
a-
o
o
a
D-
e-
e-
r-
È
n,
in
ui
D,
fo
s-
a-
to
di



Attica (gemella di Athena) con vento forte, anni '70.
Paolo Lodigiani con la sua Despina.





I-20
02-1

LAND

Sono meno pessimista di lui e ritengo che se la maledizione dell'amico veneziano fosse raccolta dagli dei e messa in atto gli accecati sarebbero molti meno di quanti ritenesse Sciarrelli. Sono invece molti quelli che apprezzano, ammirano, desiderano le sue barche riuscendo a cogliere in esse quella bellezza che tanto gli stava a cuore, oltre a tutte le altre qualità che egli ha saputo infondervi.

Mi permetto, a conferma e a conclusione, di parafrasare l'aneddoto del Bat con uno che è capitato a me, altrettanto vero ma di segno contrario: mi auguro che esso conforti la speranza che la bellezza troverà sempre interpreti come Sciarrelli capaci di rappresentarla e destinatari desiderosi di capirla.

Stavo tornando con la mia Despina, la passera di 6 m disegnata da Sciarrelli, verso Monfalcone alla fine di una Barcolana. Il mio desiderio di competitività evidentemente non era ancora stato completamente saziato dalla regata, in cui centinaia di barche ci avevano superato, cosicché, quando mi trovai a poca distanza da una barca che era sulla nostra stessa rotta, quasi senza volerlo, facendo finta di niente, ingaggiammo un piccolo match race. La barca era un cabinatino sui 7 - 8 metri, moderno, sportivo e un po' anonimo, e a bordo erano in due, il timoniere e una ragazza mollemente stesa in coperta a prendere il sole. Sia io che l'altro eravamo tesissimi a sfruttare ogni raffichetta di vento, impegnati in quello che era ormai un vero duello in cui ne andava del nostro onore.

Quando eravamo appaiati, molto vicini, la ragazza si scosse per un attimo dal suo torpore e ci rivolse uno sguardo carico di indifferenza, anzi perfino un po' sprezzante, come a chiedersi che ci facesse vicino a loro una barca così antiquata e pure di legno.

Proprio in quel momento la passera, come fosse stimolata da quello sguardo, prese velocità e quasi miracolosamente, in silenzio, sfilò l'altra da sottovento piazzandosi saldamente davanti alla sua prua e lasciandola nella sua scia. Credo che a quel punto la fanciulla abbia detto al suo uomo una frase del tipo: "Ma come, ti fai battere da quel vecchiume galleggiante?", o forse le bastò uno dei suoi eloquenti sguardi.

Quello che ricordo è la risposta del timoniere, che udii chiaramente: "È bellissima, e poi non sai che la sfuggevolezza delle passere è leggendaria?".

L'avrei abbracciato per aver saputo esprimere così bene il carattere della mia passera. Se devo essere sincero avrei abbracciato volentieri anche la sua compagna, ma per tutt'altro motivo: noi parliamo molto di bellezza, per pagine e pagine disquisiamo di estetica e di etica, commentiamo, cerchiamo concetti, definizioni, ragioni.

Lei era beatamente ignara di tutto questo. Era semplicemente bella. Bella e desiderabile come una barca di Sciarrelli.

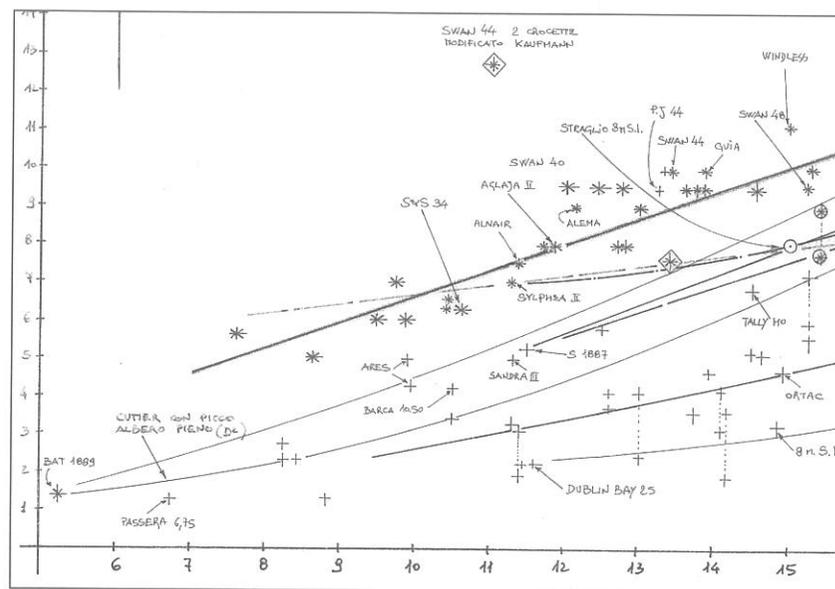
Davide Battistin, Federico Lenardon

Le barche di Sciarrelli: antiche o moderne?

Carlo Sciarrelli classificava tutti i suoi progetti come discendenti o dal suo disegno numero uno, Anfritrite, o dal disegno numero due, Aglaja. Queste due "famiglie" le chiameremo rispettivamente il "tipo moderno" e il "tipo tradizionale". Il primo rappresenta il filone di barche che seguono, seppur in maniera originale, l'evoluzione storica dello yacht del loro tempo: i primi progetti sono barche pensate per la stazza RORC, poi i successivi subiscono l'influenza della stazza IOR, altri ancora sono nati per le regate transatlantiche, fino alle ultime creazioni, lontane da qualsiasi barca contemporanea, ma pur sempre moderne, relativamente leggere, con pinna e timone separati. L'altro tipo è in qualche modo la negazione del primo: barche sempre uguali a se stesse, senza tempo: costruzioni in legno tradizionale, con chiglia lunga, bompresso e timone appeso sullo specchio di poppa. Entrambi i tipi sono stati affinati, limati, studiati nel dettaglio anche più insignificante nel corso di quarant'anni di progettazione. La linea d'insellatura, il dimensionamento e l'inclinazione degli alberi, gli spessori del fasciame e delle strutture, e ovviamente poi i rapporti tra le dimensioni principali, dislocamento, lunghezza, larghezza e immersione, tutto è stato oggetto di una ricerca storica che ha percorso tutte le epoche e tutti i tipi di velieri, dallo yacht alla barca da lavoro alle navi a vela. Il risultato di questi studi, filtrato attraverso la sapienza del progettista, che sapeva adattare all'attualità scoperte e affinamenti di epoca e su materiali diversi da quelli dello yacht moderno, veniva condensato in grafici nei quali erano descritte le grandezze delle barche "buone", e sui quali invariabilmente negli anni compariva la linea del tipo "Sciarrelli". Un archivio ragionato dell'evoluzione del veliero, in tutti i suoi dettagli.

Tutto questo lavoro, di cui mostriamo un esempio in figura, sta a dimostrare come vi fosse nel progettista triestino un felice connubio tra il talento del disegnatore intuitivo, e lo studio enciclopedico dell'erudito di cose navali.

Quasi sempre, osservando le barche di Sciarrelli (di un tipo o dell'altro) si



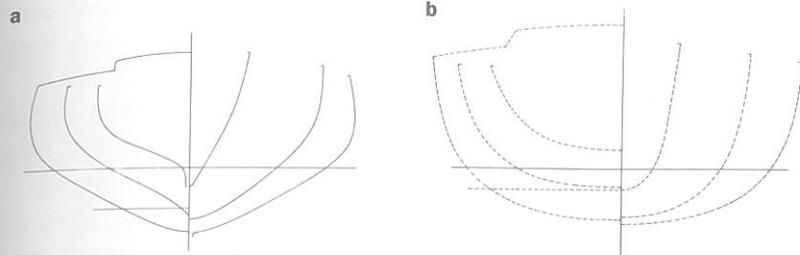
Un esempio di grafico usato da Carlo Sciarrelli per il dimensionamento degli alberi e del sartiame.

rimane colpiti dall'aspetto estetico: sono spesso verniciate a coppale e realizzate con grande maestria, inconfondibili ed eleganti. Le qualità marine di questi velieri sono tenute invece in minore considerazione, probabilmente perché per conoscerle bisogna navigarci sopra, o parlare con chi l'ha fatto, o ancora avere l'occasione di osservarne il comportamento in navigazione, magari da una barca vicina in regata o in crociera. L'impatto visivo della barca all'ormeggio invece è schiacciante, e non può sfuggire nemmeno all'occhio distratto di chi passeggia per la banchina e non sa nemmeno cosa sia una barca a vela.

In queste righe vorremmo per una volta soffermarci sulla forma dello scafo,



Tiziana IV.



a Sezione di Tiziana IV. **b** Sezione imbarcazione moderna.
La linea orizzontale sotto il galleggiamento indica il piano di calpestio degli interni.

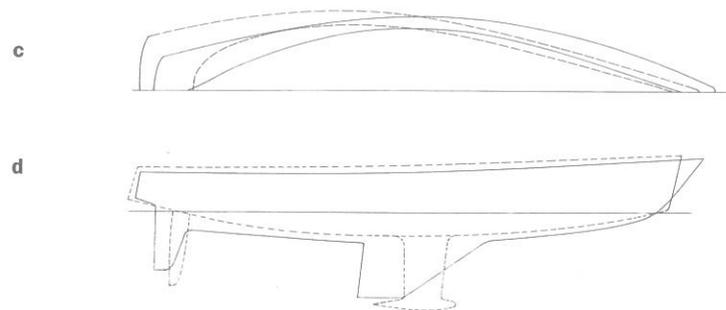
per capire in cosa essa differisce rispetto ad un moderno scafo di serie. In fondo, “una barca è la sua forma, il volume che sposta nell'acqua”, ed anche se questo volume, nascosto nell'opera viva, sotto la linea di galleggiamento, viene quasi sempre ignorato, è proprio esso, con la sua forma più o meno avviata, più o meno piatta o stellata, ad essere responsabile del comportamento in mare della nostra barca. Metteremo quindi a confronto alcune barche, lasciando perdere il materiale di costruzione e la qualità delle finiture. Ciò che ci interessa è capire come da una certa forma nasca alla fine una barca con delle specifiche qualità, e non altre.

In fondo, la domanda a cui vorremmo rispondere è molto semplice: ma le barche di Sciarrelli non sono superate? In altre parole, ha senso oggi pensare di mettere in cantiere e costruire uno scafo con quelle forme? Non sono scomode, lente e anche un po' démodé? Non si trovano sul mercato risposte molto più adatte alle esigenze dell'armatore di oggi?

L'opinione di chi scrive è che le barche di Sciarrelli sono, ancora oggi, la risposta migliore ad armatori con certi tipi di esigenze, e gli argomenti che porteremo non sono né estetici né sentimentali, ma solidamente fondati sul razionalità e sull'esperienza di migliaia di miglia di navigazione. Poi certo, l'estetica conta, e molto, ma ne riparleremo alla fine...

Il tipo moderno

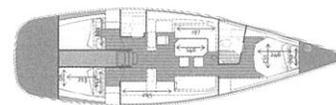
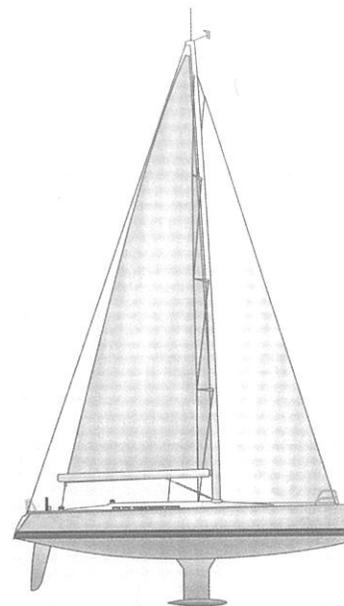
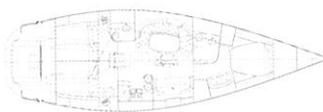
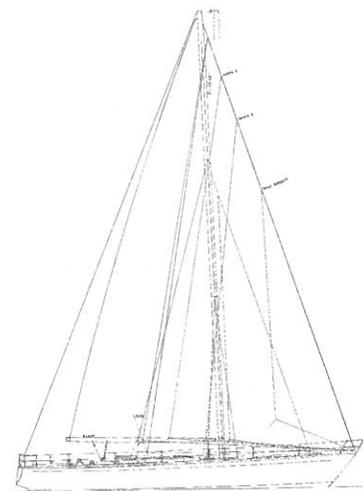
Abbiamo scelto di confrontare l'ultima barca di Sciarrelli, la Tiziana IV, con barche “simili” prodotte in serie. Si tratta del penultimo progetto del Maestro, il



c Piano di galleggiamento. **d** Vista laterale.
Linea continua: Tiziana IV; linea tratteggiata: imbarcazione moderna.

n. 137, e dell'ultima costruzione da lui seguita, realizzata dal Cantiere Alto Adriatico e varata nel 2002. È un cutter di quasi 51 piedi, pensato per essere veloce e comodo in crociera, e per non sfigurare in regate costiere e d'altura. Mettiamolo a confronto con barche di serie pensate per un utilizzo simile, dei “cruiser-racers” (o “performance cruisers”) dell'ultima generazione: il Comet 51, il First 50, l'X 50. A pagina 48 sono riportate le principali caratteristiche delle quattro barche: sono tutte e quattro comprese in una fascia ristretta di dislocamento, attorno alle 13 tonnellate. Abbiamo escluso deliberatamente barche molto più leggere o più pesanti, perché non sarebbe stato un confronto corretto: quando si costruisce, il peso è il fattore decisivo che influenza i costi.

Si notano alcune differenze: le barche di serie sono tutte un poco più corte, più larghe, con pinna molto più profonda e meno zavorra. La superficie velica invece è simile. Entriamo qui nel dettaglio delle scelte progettuali: il cutter di Sciarrelli è progettato per essere più basso e al contempo meno immerso, tutti i pesi sono concentrati vicino al baricentro. Le tre barche di serie hanno tutte il fianco almeno 10 cm più alto della Tiziana IV, con tutto ciò che questo comporta in termini di spostamento del peso della coperta e dello scafo. Ma perché questo? Nessun progettista che sa fare il suo mestiere va a mettere il peso in alto quando può farne a meno, e gli esempi che abbiamo scelto sono ottime barche, molto ben riuscite. Il motivo è semplice: per avere l'altezza d'uomo sottocoperta, le forme larghe e piatte necessitano di un fianco più alto delle forme stellate. Proviamo a confrontare alcune sezioni, due al mascone, una a centro barca, due al giardinetto: da una parte abbiamo messo Tiziana IV (fig. A), dall'altra una



	Tiziana IV	Comet 51	First 50	X 50
lungh. f.t. (m)	15.50	15.00	15.00	15.24
largh. max (m)	4.08	4.70	4.37	4.28
pescaggio (m)	2.25	2.45/3.00	2.40/2.80	3.00/2.70/2.40
dislocamento (kg)	13200	13000	13780	12400
zavorra (kg)	5500	4400	4770/4300	4960
sup. velica (m ²)	133	127	130	137
progettista	Sciarrelli	Vallicelli	Berret	Jeppesen

forma generica (fig. B), che non si identifica con nessuno dei tre scafi di serie messi a confronto, tuttavia ben li rappresenta. Le differenze sono impressionanti: il cutter di Sciarrelli ha più volume a prua e meno a poppa, e una sezione ben stellata, tondeggiante a prua e fine, a "V" profondo a poppa. Un'occhiata al piano di galleggiamento e alla vista laterale completa il raffronto (fig. C; fig. D): da una parte una figura con entrate di prua finissime, e linee di poppa molto larghe piatte, dall'altra un piano di galleggiamento con entrate di prua ed uscite di poppa entrambe fini.

Questa forma così originale, che si ritrova in tutte le carene di Sciarrelli, non esiste in nessuno scafo di produzione di serie, ed è la chiave che ci spiega tante caratteristiche di queste barche così amate. Ci spiega come sia possibile avere l'altezza sottocoperta con meno bordo libero, ma d'altra parte ci spiega anche perché il volume interno sia meno sfruttabile, e perché non sia possibile avere un piano di calpestio che arrivi fin quasi a murata come hanno invece le barche piatte. Ma soprattutto ci spiega il comportamento in mare. Una barca con queste forme avrà in generale uno scafo più fine e con meno superficie bagnata che la renderà veloce con vento leggero. Si comporterà anche molto bene nelle andature larghe, perché la carena offre poca resistenza. Pagherà invece qualcosa di bolina, avendo meno stabilità (e una pinna più corta e meno efficiente), e alle alte velocità con vento forte, dove la distribuzione dei volumi più al centro dà sì uno scafo più equilibrato e facile da portare, ma anche potenzialmente con minore velocità di punta.

Bisogna qui intendersi sul termine "bolina": parliamo della bolina stretta, quella che si fa in una regata a bastone; se invece consideriamo la bolina che si affronta in navigazioni d'altura, dove c'è sempre un po' di onda, gli angoli non sono mai così stretti come tra le boe e non c'è un tailer con la scotta in mano a regolare di continuo la vela, allora le cose cambiano, perché entrano in gioco altre caratteristiche della barca, come la distribuzione dei pesi, l'equilibrio

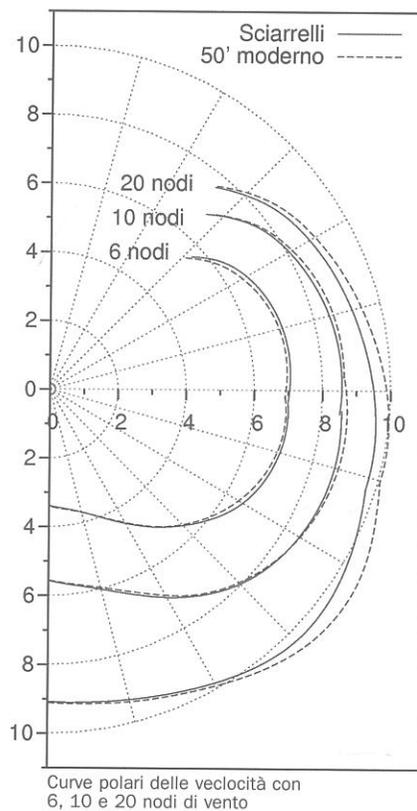
dei volumi etc.: le barche di Sciarrelli si sono guadagnate una certa fama per le loro doti boliniere in alto mare.

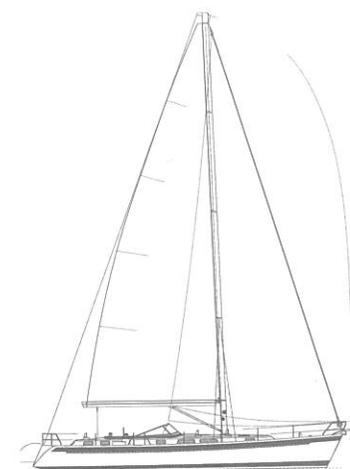
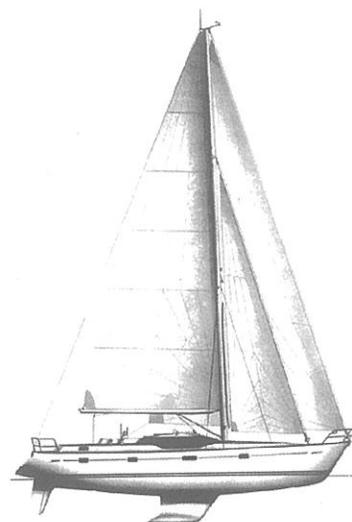
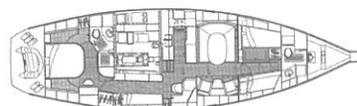
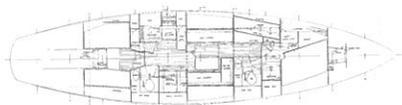
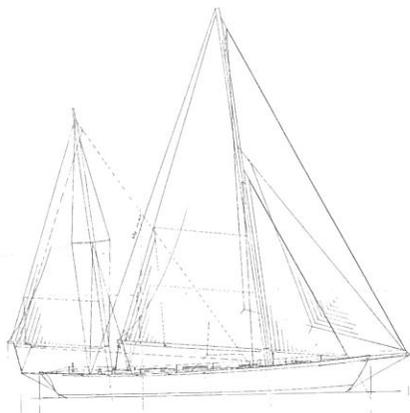
Altre differenze: la barca di Sciarrelli è più stabile in rotta e meno sensibile all'azione del timone, più controllabile sotto raffica quando sbanda, disponendo di una carena molto più simmetrica. Ma c'è anche il rovescio della medaglia: proprio per quella forma così stellata, soprattutto a poppa, è una barca che vira peggio, più lentamente, ed è meno manovrabile in porto a motore, dove la forma piatta permette allo scafo di serie di ruotare quasi su se stesso.

Passiamo ora ad esaminare altri aspetti, forse meno "marini", ma ugualmente importanti per chi va in barca: gli interni sono, l'abbiamo visto, in generale ben

più spaziosi nelle barche di serie, che dispongono di volumi nella zona poppiera molto ampi e ben sfruttabili. Questo non è così vitale nella dimensione che stiamo analizzando, 50 piedi: Tiziana IV ha 3 cabine e due bagni, e una disposizione non molto diversa, pur con meno spazio, da quelle proposte per le barche di serie. Si paga invece molto di più se scendiamo con la misura: non si è mai vista una barca di Sciarrelli con 3 cabine che non sia lunga almeno 45 piedi, mentre oggi le tre cabine le troviamo anche sui 34 piedi! La comodità fuori, in coperta, è simile, eccetto forse per il First 50, tutte le altre hanno sovrastrutture e tughe molto basse: si è finalmente capito che in Mediterraneo il novanta per cento del tempo di una crociera lo si trascorre all'aperto. Oltretutto, la barca ne guadagna in eleganza se la tuga è bassa e sfuggente.

Non contenti di un confronto qualitativo, abbiamo cercato una conferma di quanto detto nei numeri, utilizzando un moderno VPP (Velocity Prediction Program) per determinare le prestazioni del "tipo Sciarrelli" e del "tipo barca di serie". Abbiamo preso i due scafi, quello della Tiziana IV e della barca di serie, e abbiamo messo loro le stesse appendici, lo stesso piano velico e lo stesso materiale di costruzione, in modo da far risaltare solo le differenze dovute alla forma della carena. Si tratta quindi di un confronto in qualche





	Kalua	Amel 54	Oyster 53	Hellberg Rassy 54
lungh. f.t. (m)	16.00	16.40	16.03	16.74
largh. max (m)	3.90	4.80	4.66	4.70
pescaggio (m)	1.85	2.10	2.23/1.84	2.30
dislocamento (kg)	18.000	17.500	21.500	26.300
zavorra (kg)	6000	5100	n. d.	9750
sup. velica (m ²)	144	140	150	151
progettista	Sciarrelli	Amel	Humphreys	Frers

modo "accademico", perché idealizzato. Il risultato è quello che si vede nel diagramma che riporta le polari di velocità delle due barche, ed è sorprendente: due barche così diverse, eppure le velocità sono molto simili, la differenza in media è di circa l'uno per cento a favore della Tiziana IV con poco vento, e di circa il due per cento a favore dell'altra barca con vento sostenuto. Lo scafo di Sciarrelli si conferma quindi veloce con poco vento, mentre perde qualcosa quando la stabilità diventa il fattore determinante, con vento medio forte, soprattutto nelle andature di bolina larga e traverso.

Il tipo tradizionale

Mentre quello che abbiamo chiamato il "tipo moderno" è una barca da crociera veloce ("performance cruiser"), utilizzabile anche in regata, ottimo per navigare in un mare capriccioso e spesso avaro di vento come il Mediterraneo, vediamo ora un altro tipo, quello che si vorrebbe usare per lunghe crociere, magari traversate oceaniche o giri del mondo, senza tentazioni agonistiche. Gli anglosassoni lo definiscono "blue water cruiser": poi si finisce quasi sempre a fare il solito giro in Sardegna, o in Dalmazia, ma questo è un altro discorso...

Questo tipo di barca ha molto successo sul mercato, dove si trovano varie interpretazioni: gli anglosassoni costruiscono gli Oyster, in Francia invece si produce l'Amel 54 (erede del Super Maramu), i nordici propongono gli Hallberg Rassy, etc. Sono tutte variazioni della stessa idea. Barche che si ritrovano ai Carabi dopo la ARC (Atlantic Rally for Cruisers), spesso condotte da marito moglie con figli e magari suocera e cane.

La barca che presentiamo è Kalua, un ketch di 16 metri (disegno n. 125), costruito in acciaio dal cantiere Mancini (vicino a Venezia), ed è la risposta, secondo Sciarrelli, a questo tipo di esigenze. Lasciamo dire a lui (con la sua ben nota vis polemica) il perché di certe forme, in un'intervista rilasciata in occasione della presentazione del filmato *La barca di Dio*:

D.: Cosa rispondi quando ti accusano di fare il verso a barche antiche, del Sette-Ottocento?

R.: Rispondo in una sola maniera: progetto molte barche di tipo vecchio perché sono colto e ho memoria. Oggi ci sono delle richieste alle quali una volta è già stata data adeguata risposta. Adesso nessuno ha

memoria, nessuno ricorda. Si riparte ogni volta da zero come se andare a vela non fosse un esperimento che si fa da molto tempo. E quando un committente vuole una barca veloce, di poca fatica, con gli alberi bassi, che abbia un certo tipo di arredamento e un certo peso, nella casistica di coloro che avevano già provato a farla ci sono moltissime risposte vecchie e nessuna risposta moderna. Non è moderno avere una barca con poco equipaggio. Non è moderno avere una barca con la murata in cui è piacevole stare dentro. È moderno stare sopra una barca scomoda, leggerissima, con molta vela, pericolosa, con verricelli per manovrare. Se uno chiede di evitare i winches e avere vele poco faticose, gli antichi hanno trovato le risposte, i moderni no. Voglio dire: io scelgo il taglio vecchio non per il taglio, ma per la parte tecnica che mi è richiesta. Se uno richiede una barca faticosa su cui cambiare molte vele, far spesso spinnaker - perché si diverte un mondo a farlo - i moderni hanno risposto meglio. Se uno vuole una barca su cui le vele non si cambino mai perché è fine e va già svelta con poca vela, ha poca scelta: le barche moderne non lo fanno.

Ecco allora che una barca in acciaio di 16 metri e 20 tonnellate, pensata per girare il mondo, assume una forma di carena che ricorda da vicino gli schooners americani dei primi dell'Ottocento. Voluminosa ma non goffa, perché il volume è portato molto in lungo, con beneficio per lo spazio sottocoperta, sfruttabile da prua a poppa, e un'ottima capacità di carico senza per questo snaturare le doti della carena. Attrezzata a ketch, con un triangolo di prua frazionato in yankee e trinchetta bomata, è una barca che richiede pochissima fatica sulle vele, capace di ottime medie, con un comportamento in mare molto dolce e sicuro. Non sarà un fulmine di bolina stretta, ma un giramondo la bolina stretta tenta sempre di evitarla. Se la confrontiamo con quanto offre il mercato (abbiamo messo nella tabella a pagina 50 le caratteristiche dell'Amel 54, dell'Oyster 53 e dell'Hallberg Rassy 54), ci rendiamo conto che siamo dinanzi a due mondi separati da distanze siderali: da una parte una barca stretta a chiglia lunga, ma con estremità piene, dislocamento ben distribuito in lunghezza, bordo libero moderato e poche sovrastrutture. Dall'altra forme molto "panciute", larghezze considerevoli, e un aspetto moderno e quasi sempre brutto (almeno per chi scrive),



Kalua.

spesso condito da tughe rialzate, quello che oggi viene venduto come "raised deck saloon". Eppure il tema è lo stesso, il blue water cruiser. Perché allora queste differenze? Da un punto di vista tecnico, non si vuole accettare l'idea che conviene, a parità di costo, fare una barca più lunga, e non più larga: si ottiene più spazio dentro, e uno scafo con migliori doti marine e di velocità. Ma c'è, crediamo, una motivazione più profonda, che impedisce a barche come Kalua di essere prodotte in grandi numeri nel mercato nautico: forse la cultura e la memoria di quanto fatto in passato sono valori poco vendibili; un prodotto deve essere nuovo, deve rappresentare un deciso passo avanti nello sviluppo dell'imbarcazione da diporto.

Perciò non è accettabile proporre un qualcosa che riprenda temi antichi, a meno che la nostalgia delle cose passate non divenga anch'essa un prodotto da mercificare. Poi, dopo qualche anno, il tempo fa la sua parte, e le barche veramente buone rimangono in circolazione, e continuano a navigare curate ed amate dai loro proprietari. Le altre no, scompaiono chissà dove.

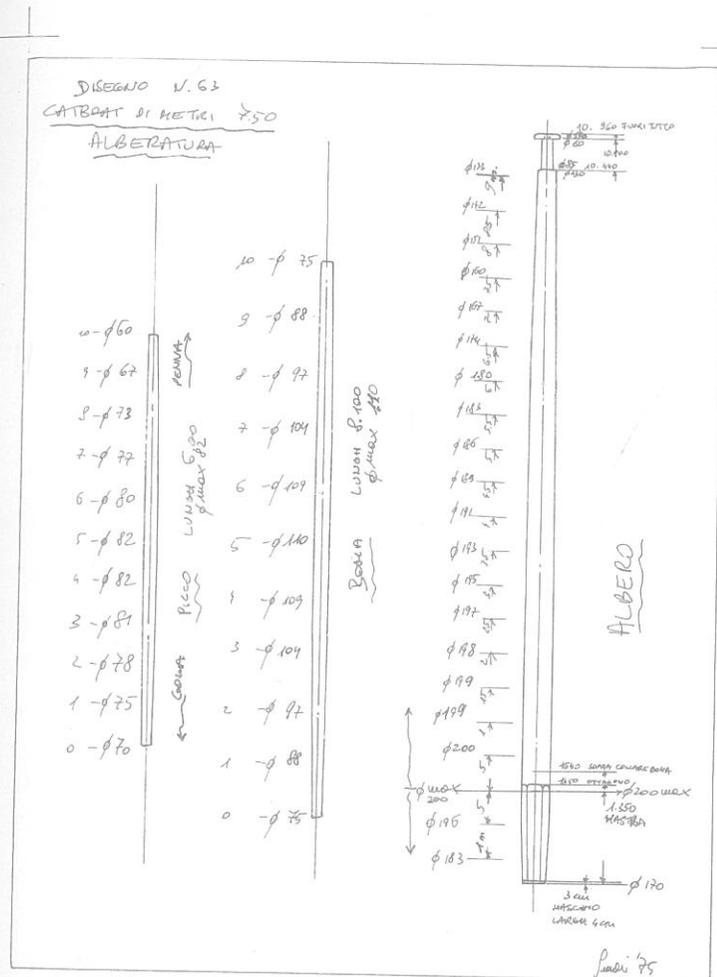
Arrivati a questo punto, qual è la conclusione, la risposta alla domanda iniziale sull'attualità di barche con queste forme? Quello che si sente di dire chi scrive, è che se si ha il gusto, il piacere di navigare un po' lontano da costa, per tappe che non siano solo le 15 miglia prima del bagnetto o del ristorante durante la crociera estiva, le forme fini delle barche di Sciarrelli danno molta più soddisfazione. Sono forme che "funzionano" meglio, regalano la sensazione (in

entrambi i tipi, ma più accentuata in quello antico), difficile da raccontare a parole, di stare sopra un piccolo bastimento che si muove con poco sforzo e richiede poca fatica e poca attenzione sul timone a chi lo governa. Un veliero di forme in armonia con il suo elemento naturale, il mare: mare che scivola con leggerezza sotto la carena e si richiude dolcemente dietro di lei. Se invece si preferisce il piccolo cabotaggio, brevi veleggiate con frequenti manovre, o ancora le regate intorno alle boe, la forma piatta è senza dubbio superiore, con la sua maggiore potenza e maneggevolezza. Come d'altra parte si rivela superiore negli spazi sottocoperta.

In tutto questo, non abbiamo parlato dell'aspetto estetico, che tante volte è determinante (insieme ai volumi interni!), nella scelta della barca. Rimandiamo a quanto scritto da Paolo Lodigiani, che bene ha delineato l'estetica delle barche di Sciarrelli. Noi, d'altra parte, saremmo giudici troppo imparziali.

Un'ultima considerazione: Sciarrelli ha prodotto molte barche, ma sono forse poche, se rapportate al grado di soddisfazione dei loro armatori. Purtroppo non esiste una Tiziana IV di serie, e anche il ketch di 16 metri è prodotto in serie da un piccolo cantiere. È un vero peccato che le qualità di queste barche le sperimentino in pochi... d'altra parte, se dobbiamo cercare una spiegazione tecnica e razionale alla diffusione in massa del tipo piatto e potente rispetto a quello fine, la troviamo nella realtà della nautica odierna: fatta in grandissima parte di brevi uscite (quando non si rimane addirittura ormeggiati!) e crociere costiere a corto raggio, per le quali questo tipo di barca si dimostra perfetto.

I progetti



Negli anni '90 Carlo Sciarrelli assieme a Renato Pirota, armatore ma soprattutto suo grande amico, sceglie i suoi 20 migliori progetti. L'armatore commissiona a Giuliano Borri la realizzazione dei modelli. L'intento è quello di realizzare un libro e allestire una mostra itinerante che però non furono mai realizzati.

Le barche che seguono sono appunto quelle scelte in quella occasione.

Si segnalano tre imbarcazioni restaurate da Carlo Sciarrelli: "Moya" con i disegni originali eseguiti dall'architetto; "Tirrenia II" di cui vengono presentati alcuni particolari delle ferramenta e "Sorella" i cui disegni sono stati eseguiti per l'occasione da Federico Lenardon.

A seguire, un'altra selezione, nata dall'esigenza di voler fornire una più ampia visione dell'opera di Carlo Sciarrelli. Nell'elenco, infatti, sono presenti i progetti di barche da lavoro a motore, di barche che gli sono appartenute e delle barche che presentano caratteristiche particolari.

I numeri che precedono i nomi delle barche corrispondono alla numerazione data dal progettista.

Un esempio dello stile di progettazione di Carlo Sciarrelli.

Selezione d'autore

Anfitrite
Aglaja
Andromeda / Mon Ille
Athena / Attica
Adria II
Sagittario
Windless
Chica Boba II
Italia
San Nicolò
Grande Zot / Fradolcino
Valentina
Angelica III
Aurora
Dulcinea
Tirrenia II
Moya
Hilde
Isabella
Angelica IV
Orion
Sorella

001 Anfitrite

1960

armo
cutter bermudiano

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
8 m

lunghezza al galleggiamento
5,65 m

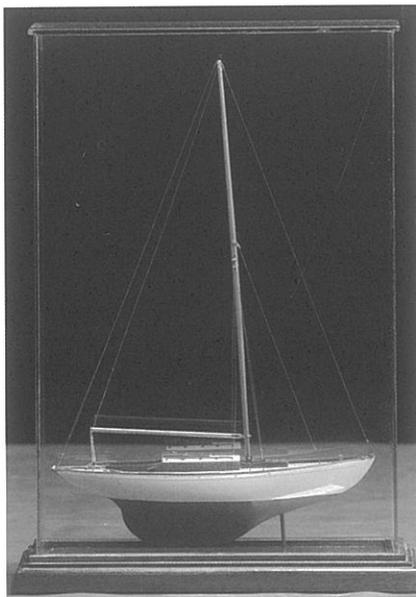
larghezza
2,01 m

pescaggio
1,25 m

dislocamento
2,4 t

superficie velica
42 mq

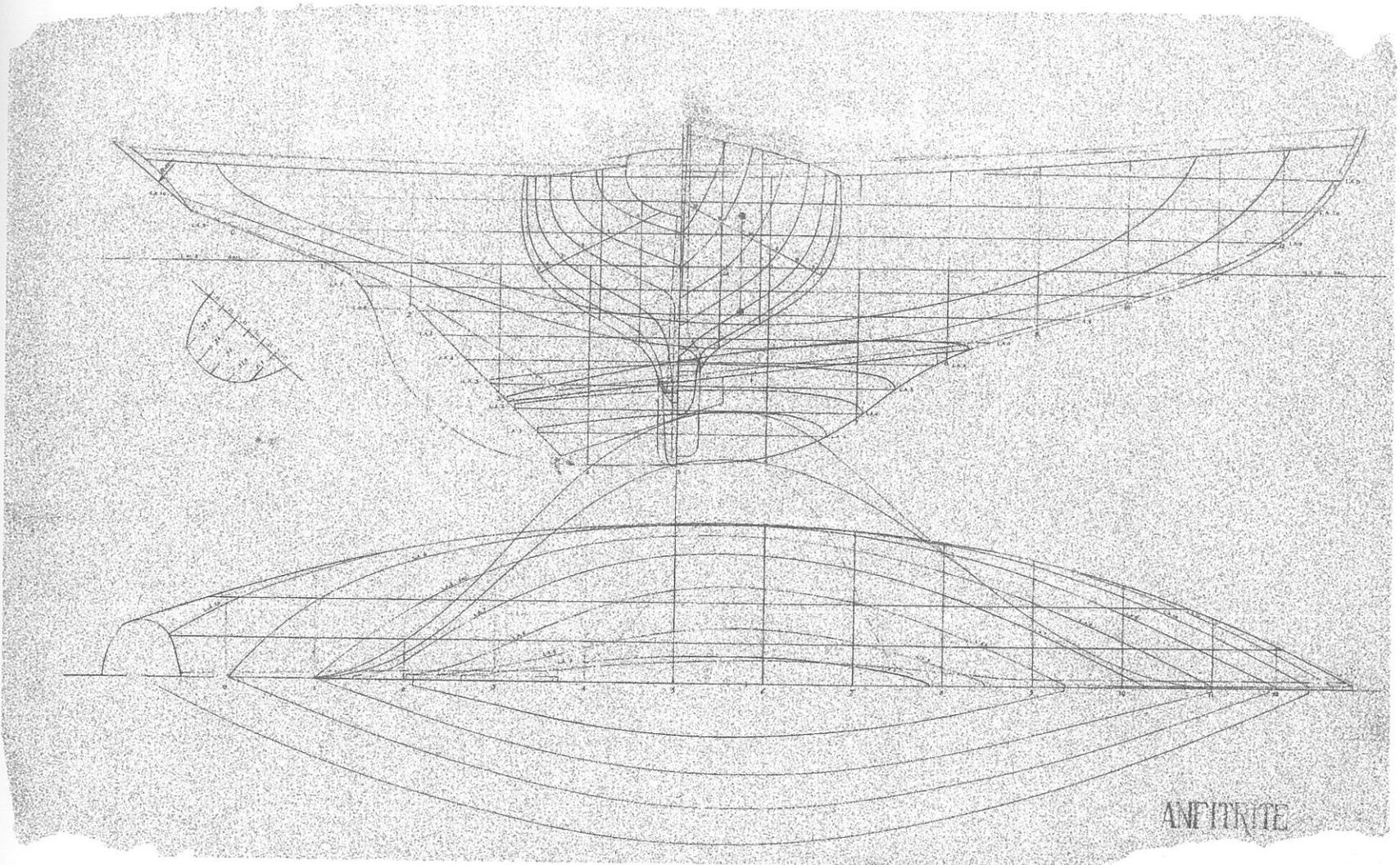
cantiere
De Pangher



ANFITRITE 1960

ANFITRITE

Fondo 1962



Linee d'acqua e sezioni.

002 Aglaja

1964

armo
schutter

materiale
legno

lunghezza al galleggiamento
7,32 m

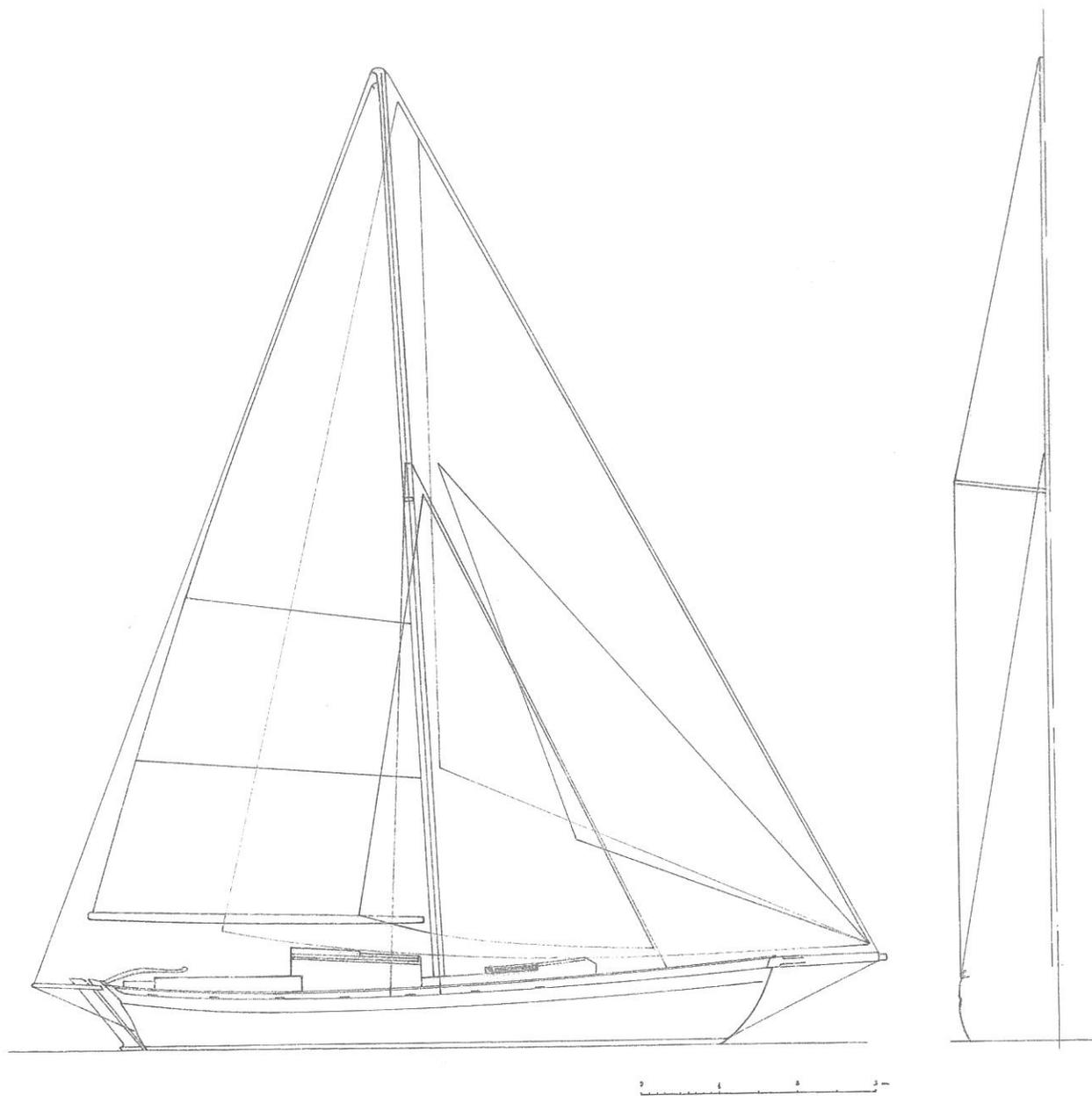
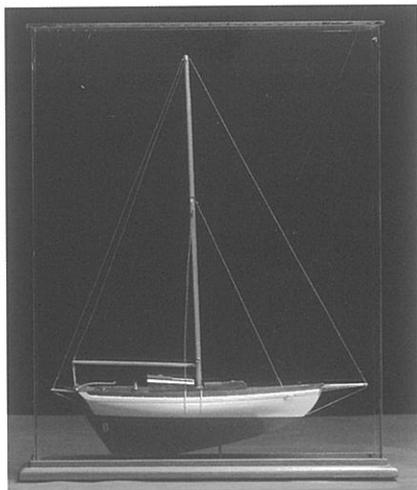
larghezza
2,48 m

pescaggio
1,50 m

dislocamento
4,47 t

superficie velica
55 mq

cantiere
Memo



010 Andromeda / Mon Ile

1966

armo
sloop

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
9 m

lunghezza al galleggiamento
7 m

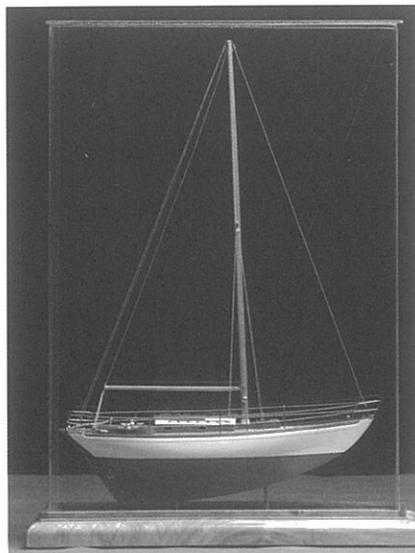
larghezza
2,66 m

pescaggio
1,43 m

dislocamento
3,9 t

superficie velica
55 mq

cantiere
Crisman e Giraldi

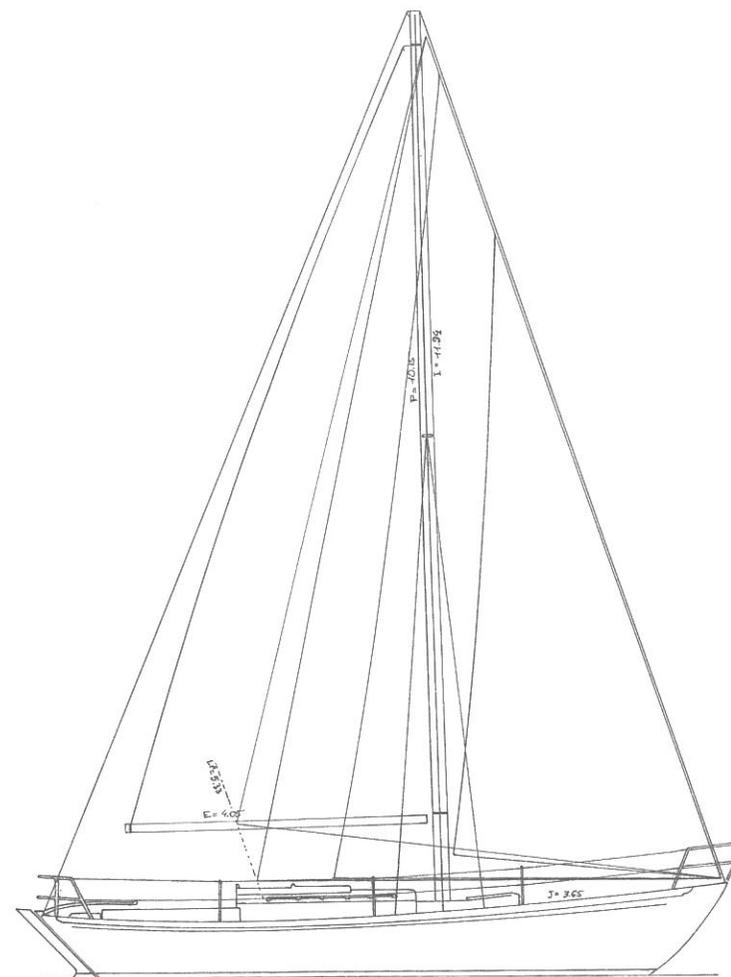


	PESCOGGIO	BASE	INTERITTORE	CAPELLANNA	SUPERFICIA	NOTE
RONDA	205					
DRIFTER	65	0,47	11,83	10,72	31,60	SECCONE anni 71-79 cm
GENOVA 1	195	616	11,83	11,10	31,60	VOLANTE
GENOVA 2	240	5,14	11,30	10,74	27	
FIOCCO 1	260	3,57	9,06	8,24	14,20	
SPIRACCHIERE	32,5	6,57	11,85			

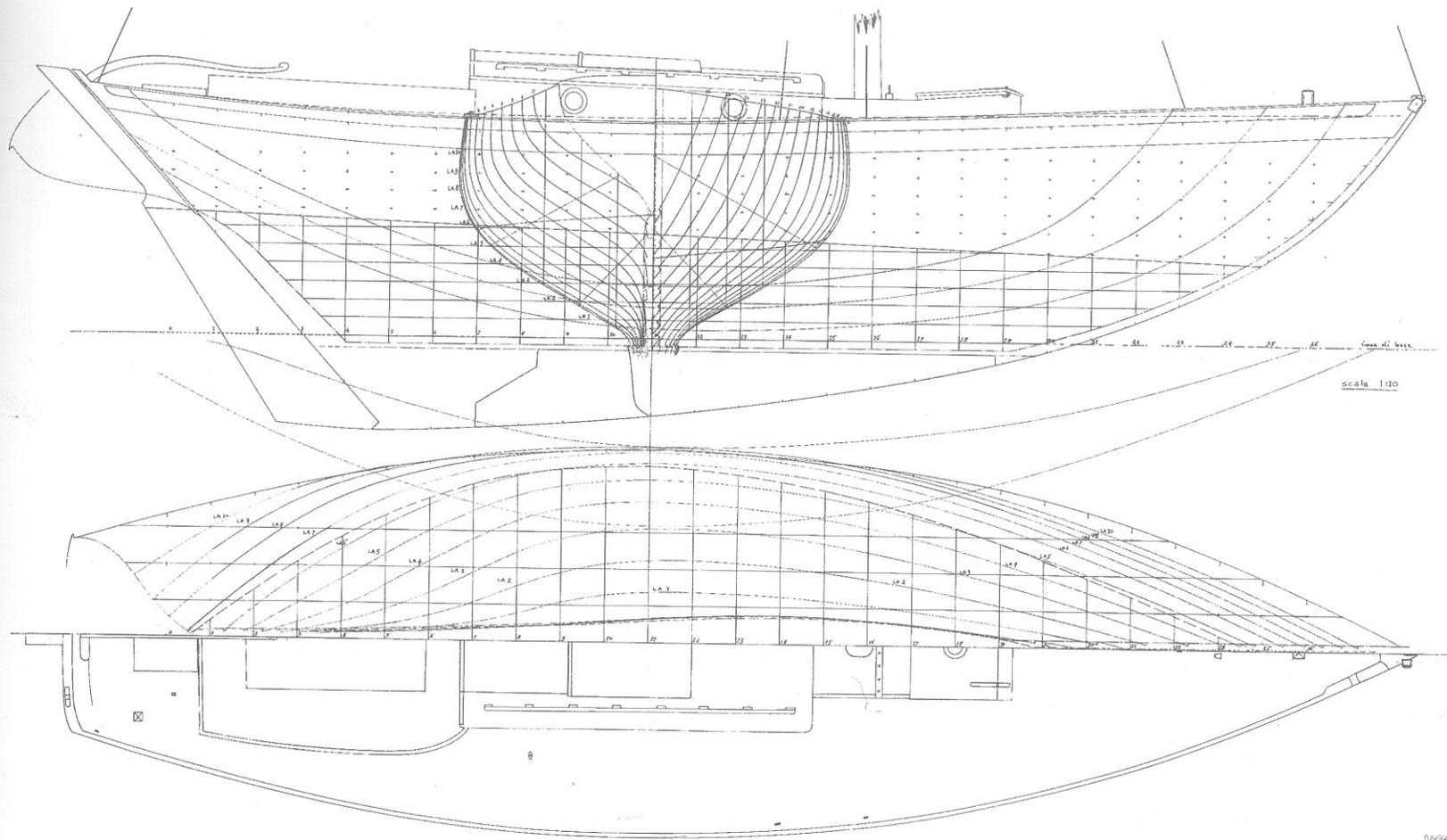
GOELAND

PIANO VELICO IOR

SCALA 1:33 1/2



G. Crisman



scala 1:20

DISEGNO 1/10

P. 10

012 Athena / Attica

1967

armo
sloop

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
10,68 m

lunghezza al galleggiamento
7,32 m

larghezza
2,70 m

pescaggio
1,55 m

dislocamento
5,25 t

superficie velica
50 mq

cantiere
Craglietto

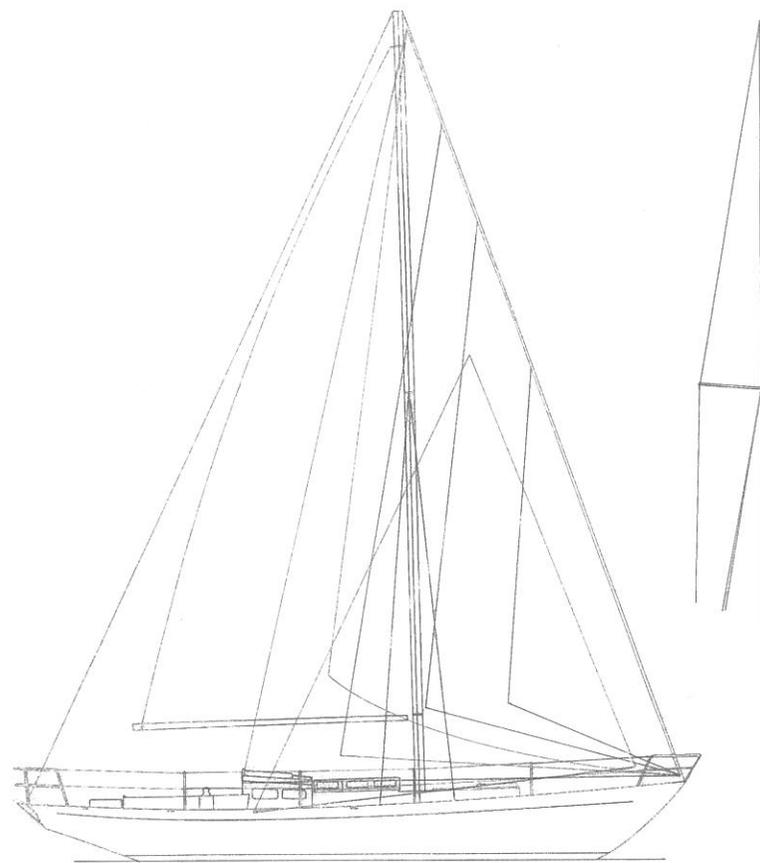


	base	altezza	superficie	
BOBINA	b = 4,30	p = 10,60	superficie 45,00	
FUORI	6,97	12,60	2,60	Sup. 4,10 m ²
	5,40	11,00	2,10	2,30
	4,40	9,15	1,75	1,10
	2,95	6,88	1,30	1,45
BOLEA	6,12	3,00	2,00	18,10
DRIFTER	5,80	1,60	1,20	30,50
SPANNYER	7,58	12,10		

ATHENA 1967

MSA = 22,80 m²
MSH = 27,80 m² (10%)
MSL = 50,60 m²

T = 4,10 Sup. = 4,45



0 1 2 3

Lucini 1967

015 Adria II

1968

armo
sloop

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
12,97 m

lunghezza al galleggiamento
8,80 m

larghezza
3,35 m

pescaggio
1,59 m

dislocamento
8,920 t

superficie velica
95 mq

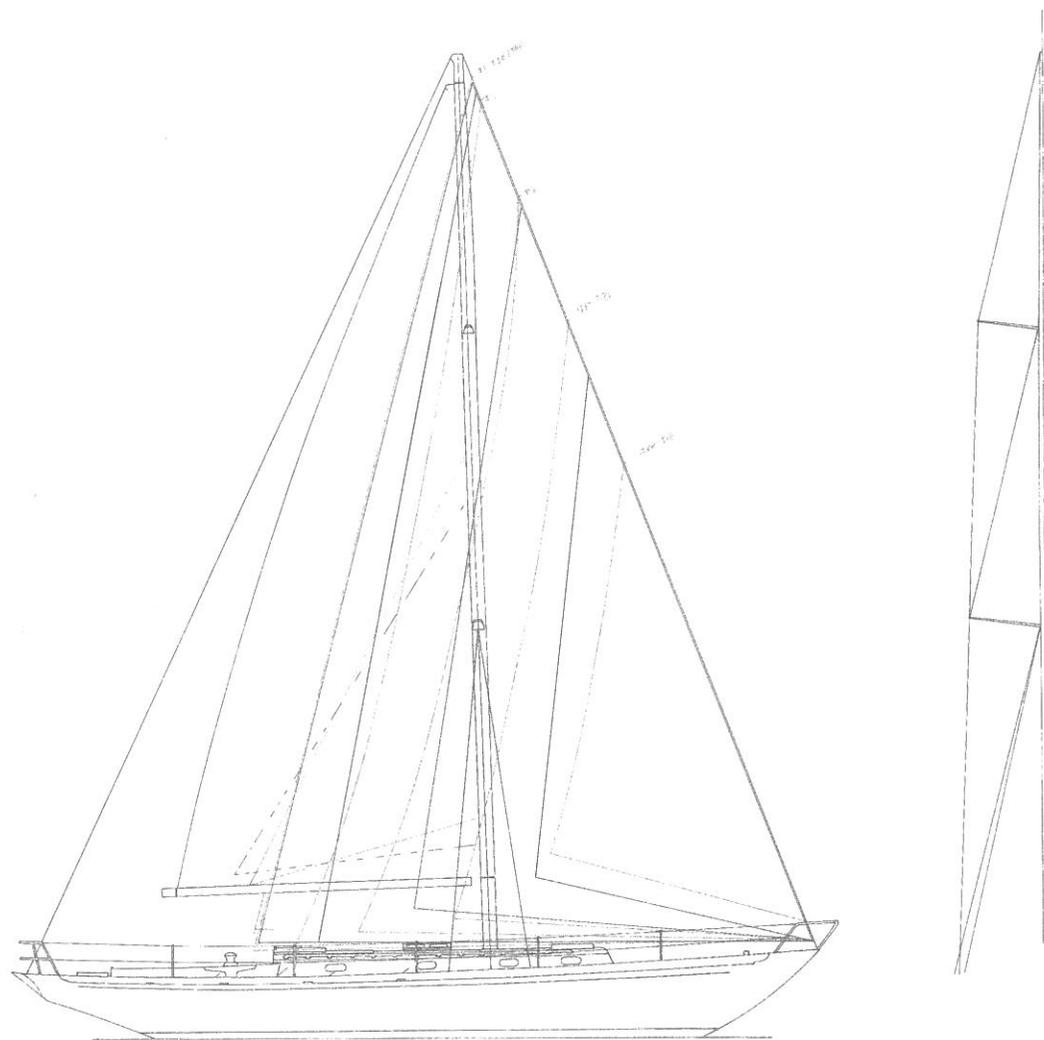
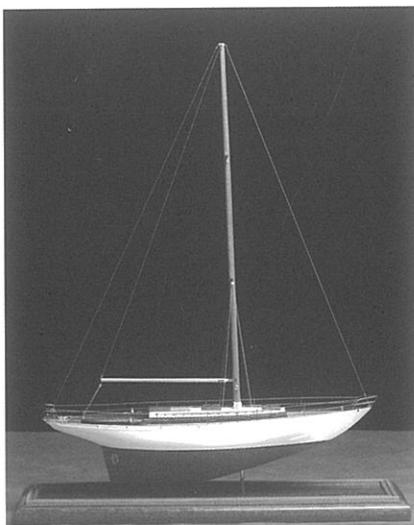
cantiere
Craglietto

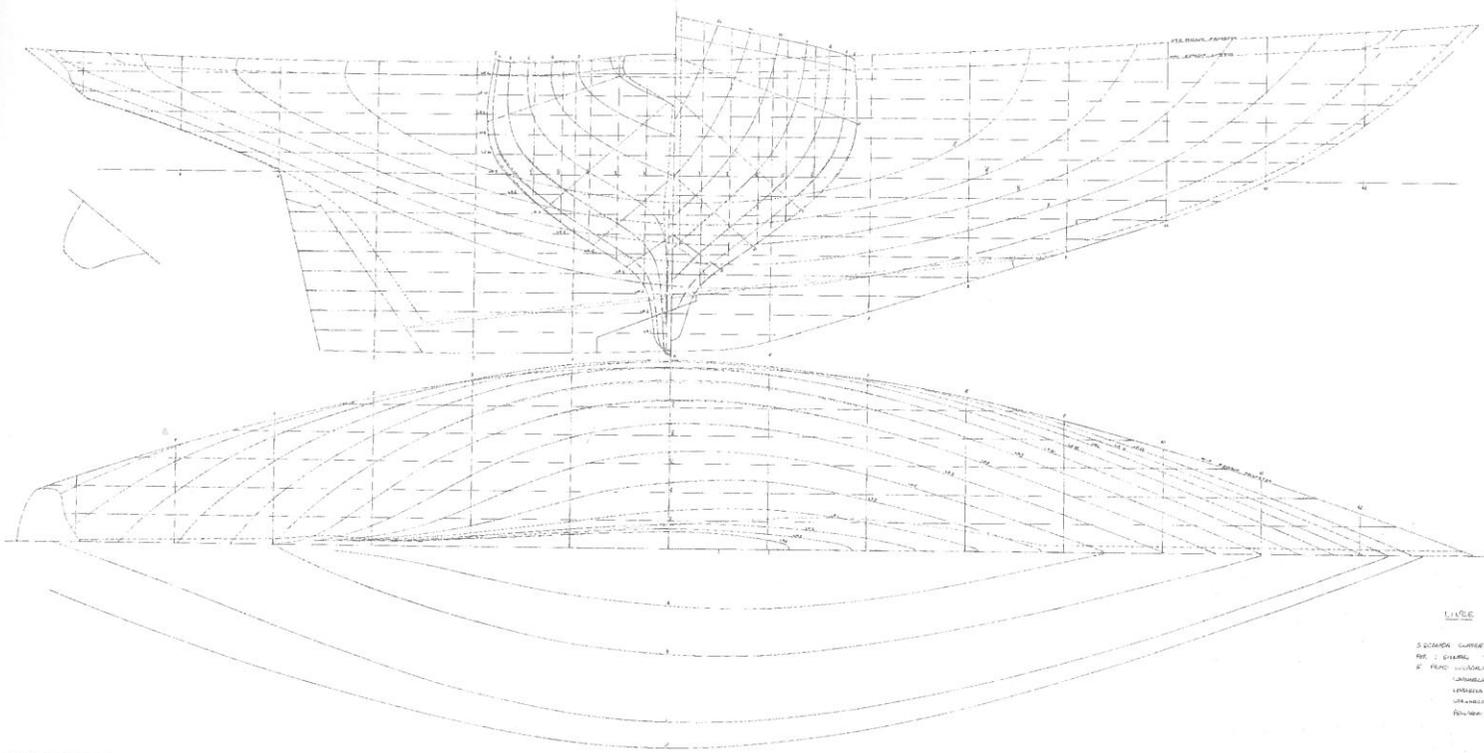
	OPERAZIONE	BASE	BALZAMI	SILBERING	
RENDA	14,25	8,90	14,22	14,50	STRADA: 850 950 1000 1100
GENOVA 1	14,04	7,95	13,85	14,80	3150 Juan (1980) 3200 BARE
GENOVA 2	12,00	6,43	11,35	16,40	
MOCCO	9,73	4,27	8,00	18,25	
S. PINAVERA		9,10	14,00		
ARBA TORTUNA	5,50	3,24	7,05	10,80	

PIANO VELICO

SECONDA CLASSE RARC
PER I SIGNORI TIZIANO GASPARETTO
E PAOLO LUCADELLO DI BASSANO

SCALA 1:30





039 Sagittario

1972

armo
cutter bermudiano

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
15,45 m

lunghezza al galleggiamento
13,95 m

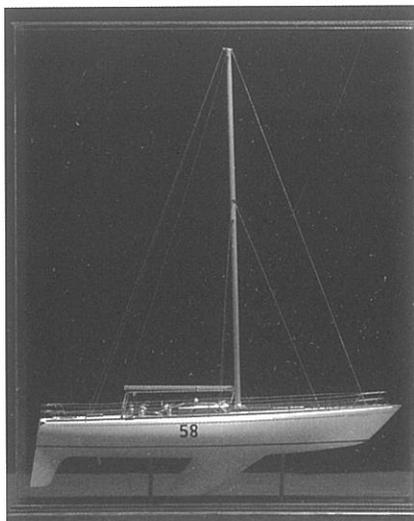
larghezza
3,68 m

pescaggio
2,20 m

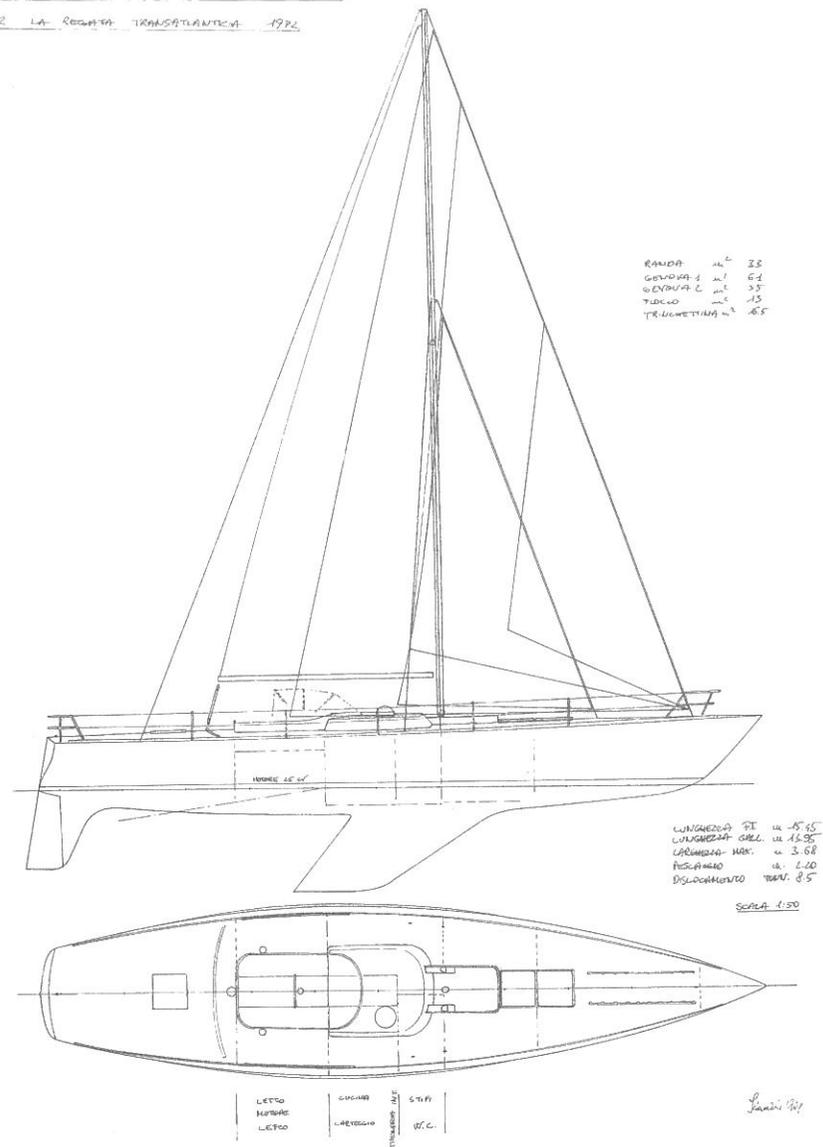
dislocamento
8,5 t

superficie velica
91,4 mq

cantiere
Craglietto



Disegno di massima di un cutter di metri 15,45
per la Regata Transatlantica 1972



Prima stesura del progetto.

068 Windless

1975

armo
cutter bermudiano

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
15 m

lunghezza al galleggiamento
12,98 m

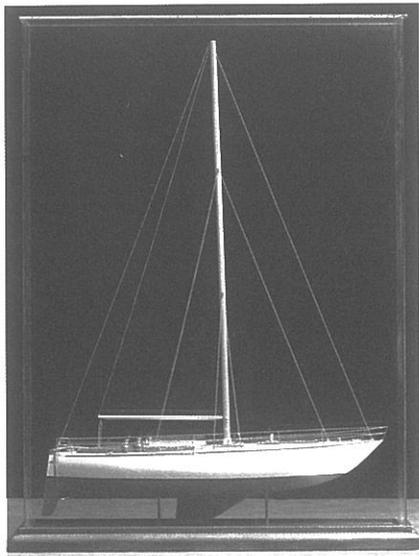
larghezza
4,10 m

pescaggio
2,15 m

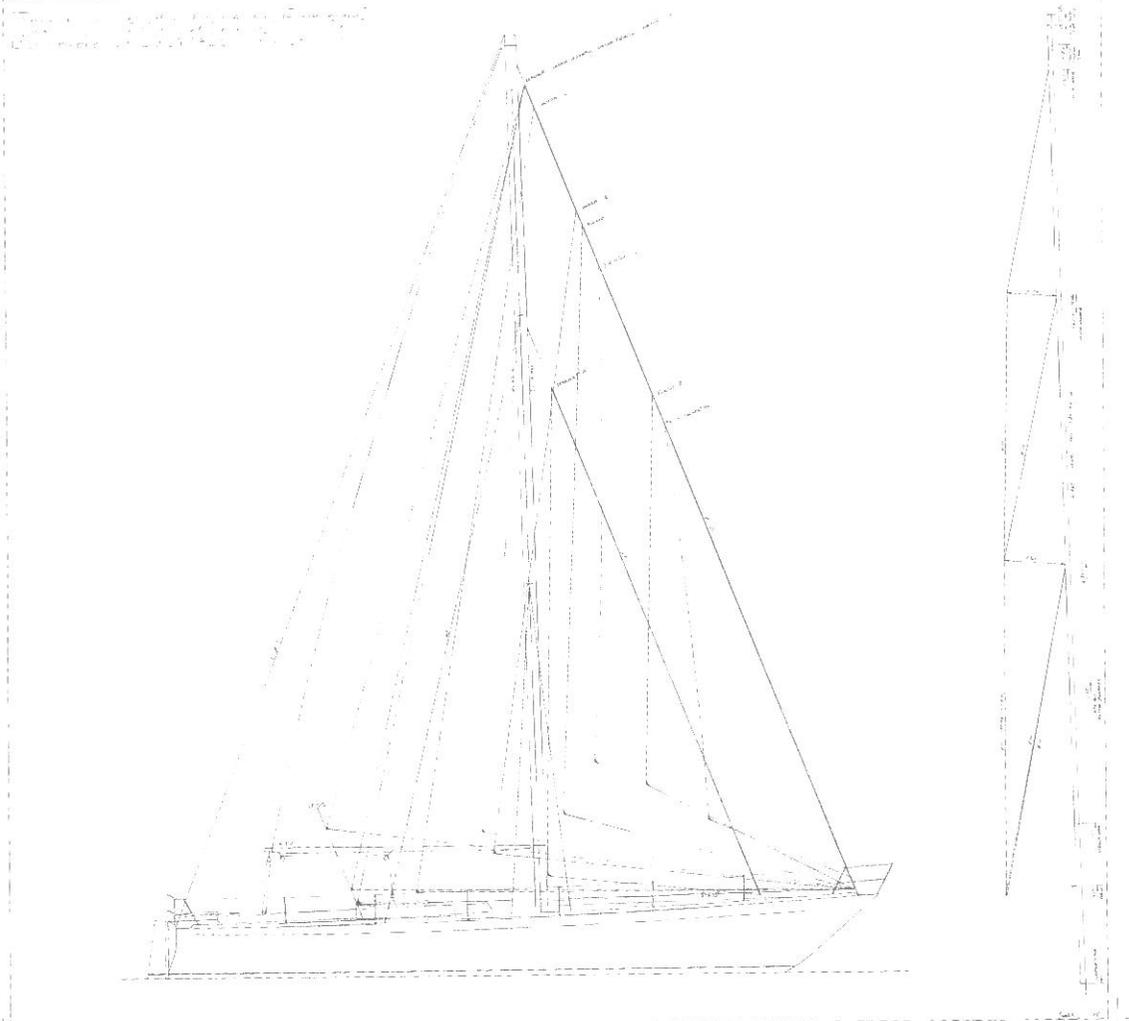
dislocamento
13 t

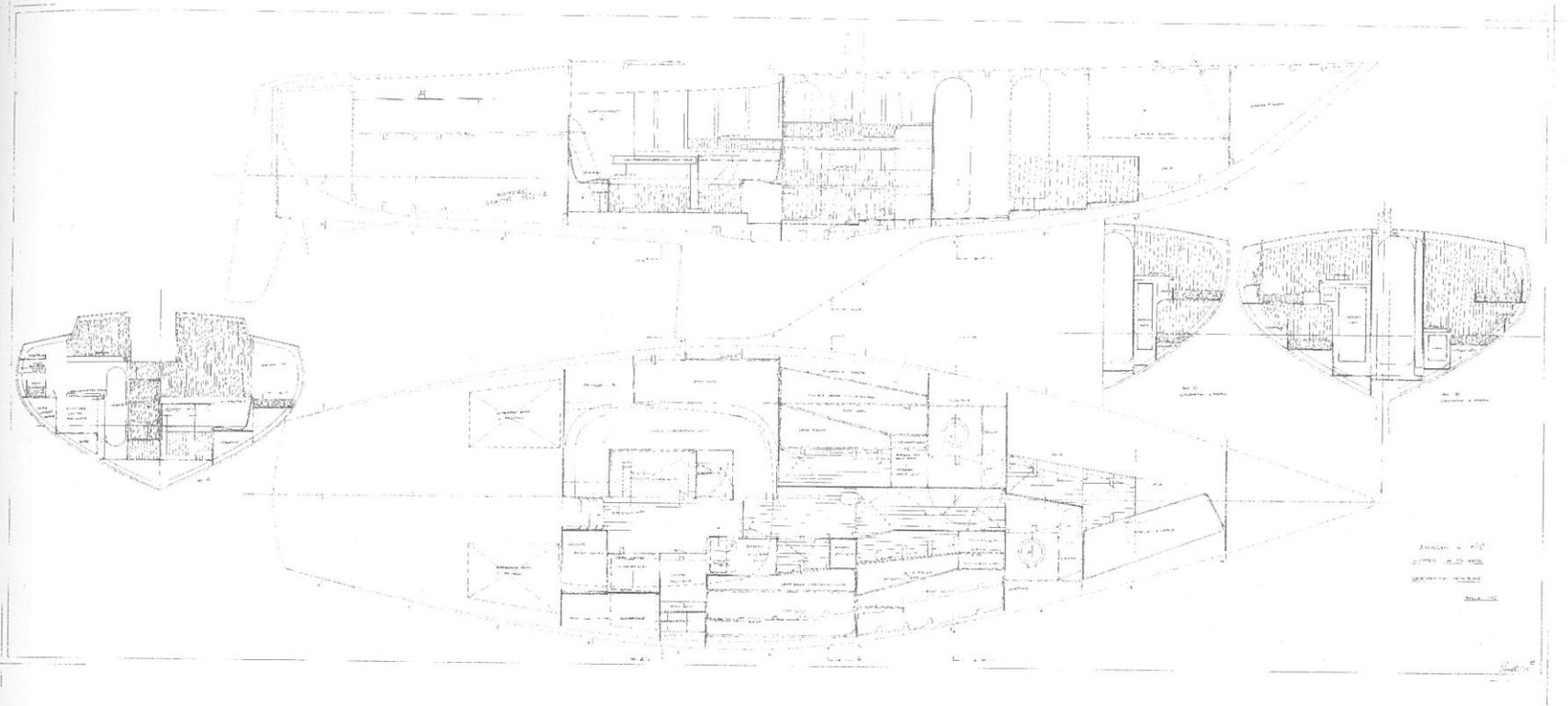
superficie velica
136,75 mq

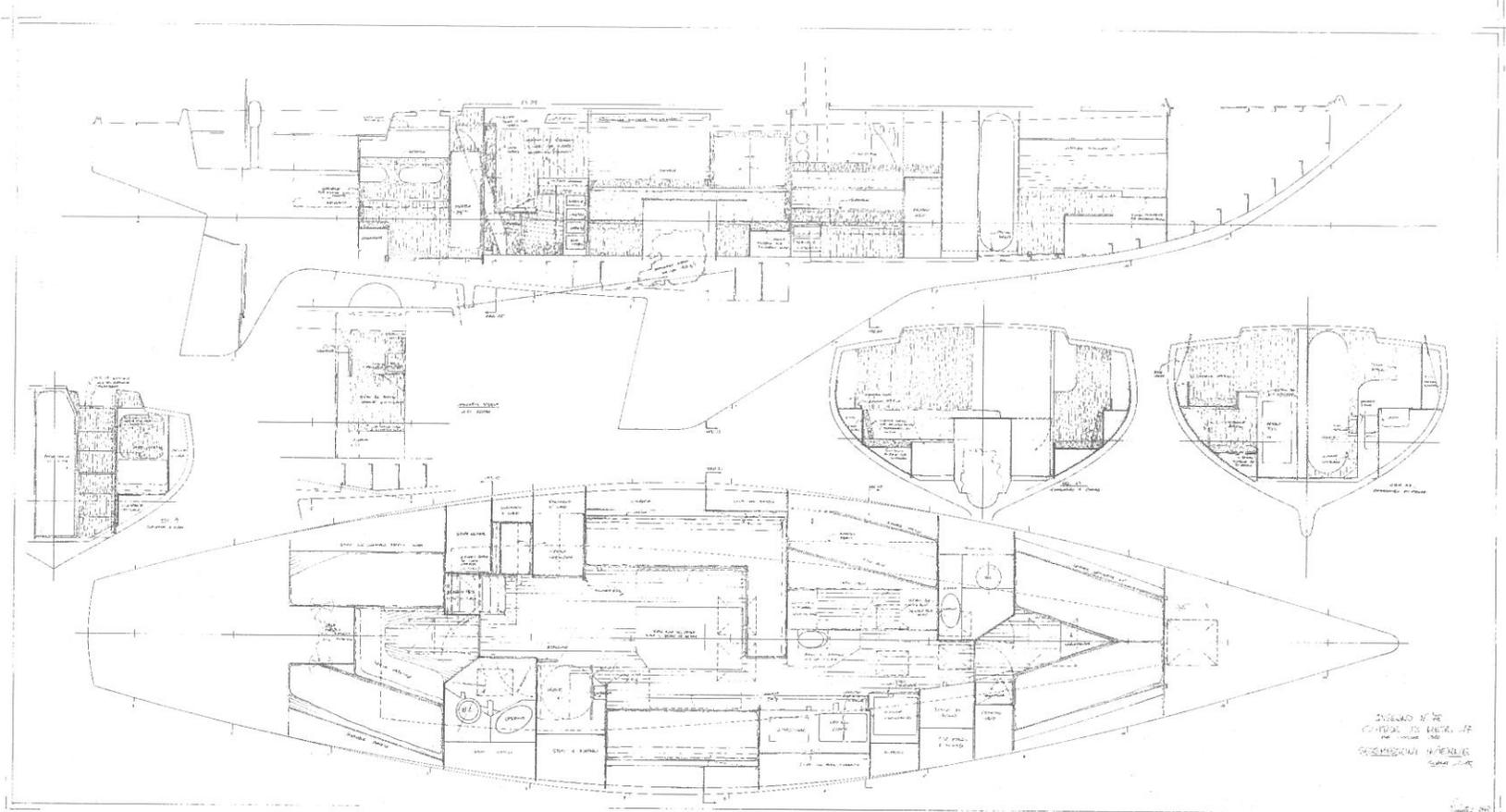
cantiere
Craglietto



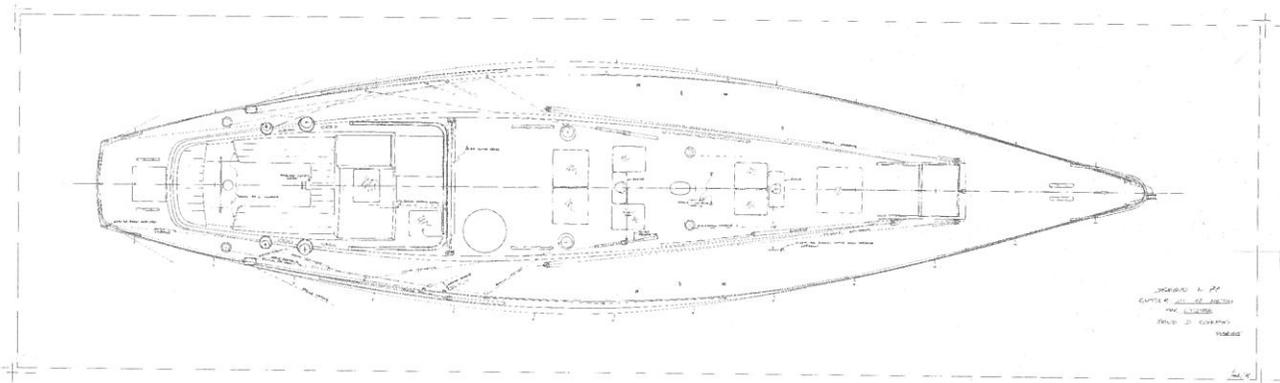
Descrizione	Quantità	Unità	Prezzo Unitario	Prezzo Totale
1.000	1	€	1000	1000
2.000	2	€	2000	4000
3.000	3	€	3000	9000
4.000	4	€	4000	16000
5.000	5	€	5000	25000
6.000	6	€	6000	36000
7.000	7	€	7000	49000
8.000	8	€	8000	64000
9.000	9	€	9000	81000
10.000	10	€	10000	100000







INCLINO MRE
 CONTROL TO PORT OF
 THE HULL
 SECTIONAL VIEW
 100000



INCLINO MRE
 CONTROL TO PORT OF
 THE HULL
 SECTIONAL VIEW
 100000

084 Italia

1980

armo
cutter

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
13,50 m

lunghezza al galleggiamento
11 m

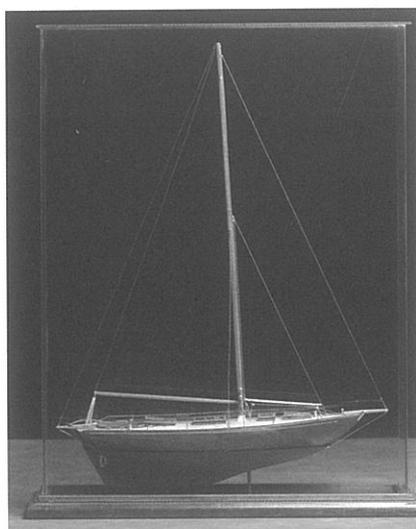
larghezza
3,60 m

pescaggio
1,95 m

dislocamento
14,75 t

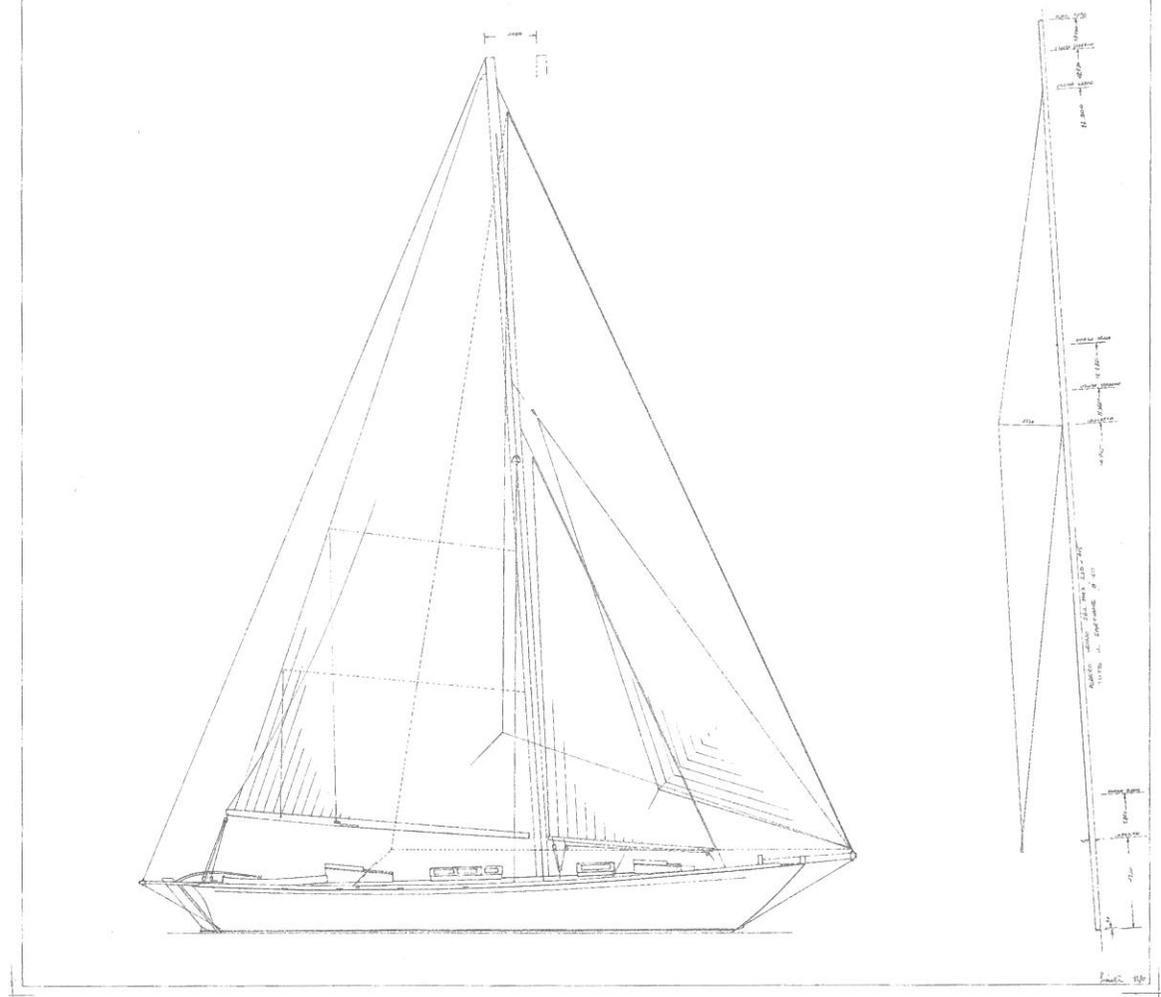
superficie velica
132 mq

cantiere
Craglietto



	ARL	NOI	PROVVISI	ARM	ARMATA	ARMATA
PROVVISI	250	450	1.95		50	TRAMATE 310
TRAMATE 310	280	30	1.10	ARM	11	ARMATA 3000
TRAMATE	45	225	49.15	7.50	ARM	10
TRAMATE 3000	25	350	14.50	1.50	ARM	10
TRAMATE	5	200	15.00	2.50	ARM	10

Disegno LCA
ITALIA
CANTIERE DI NEMO, 43 CP
GRAND VELO
SARIN 1980



090 San Nicolò

1983

armo
cutter aurico

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
7 m

lunghezza al galleggiamento
6,28 m

larghezza
2,28 m

pecaggio
0,86 m

dislocamento
2,1 t

superficie velica
38 mq

cantiere
Frausin



093 Grande Zot / Fradolcino

1982

armo
schooner tradizionale

materiale
acciaio

lunghezza fuori tutto
16 m

lunghezza al galleggiamento
14,55 m

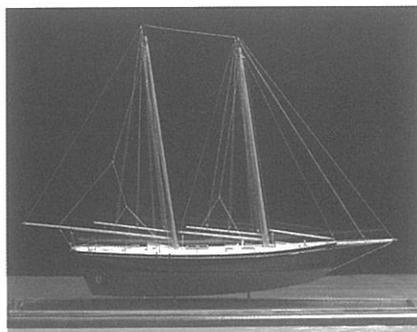
larghezza
4,05 m

pescaaggio
1,70 m

dislocamento
19 t

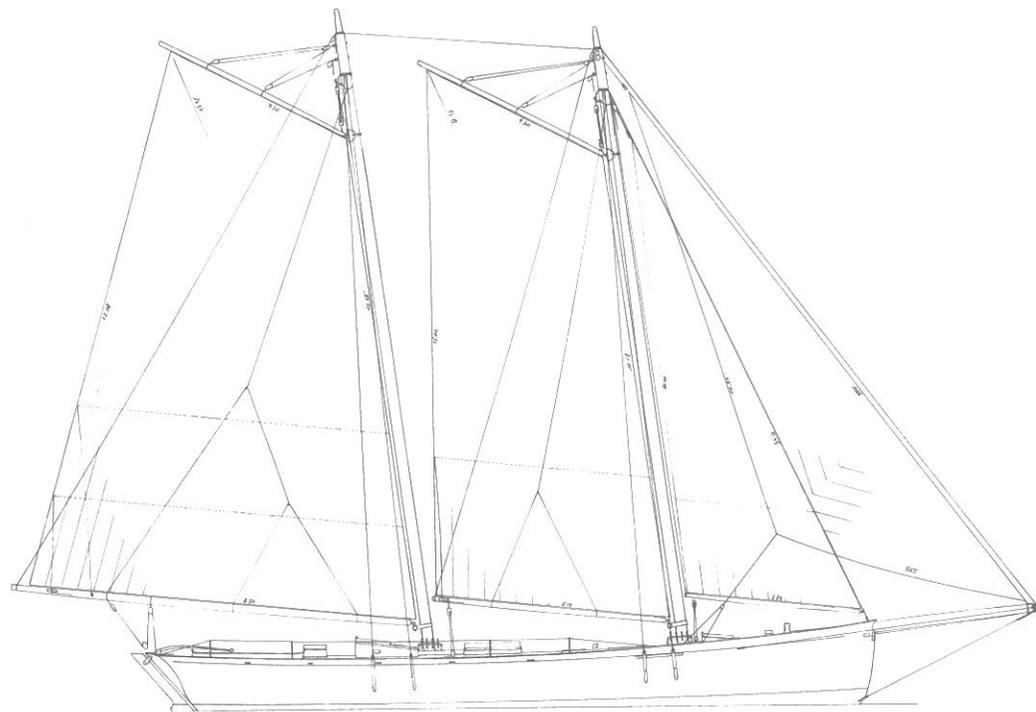
superficie velica
160,5 mq

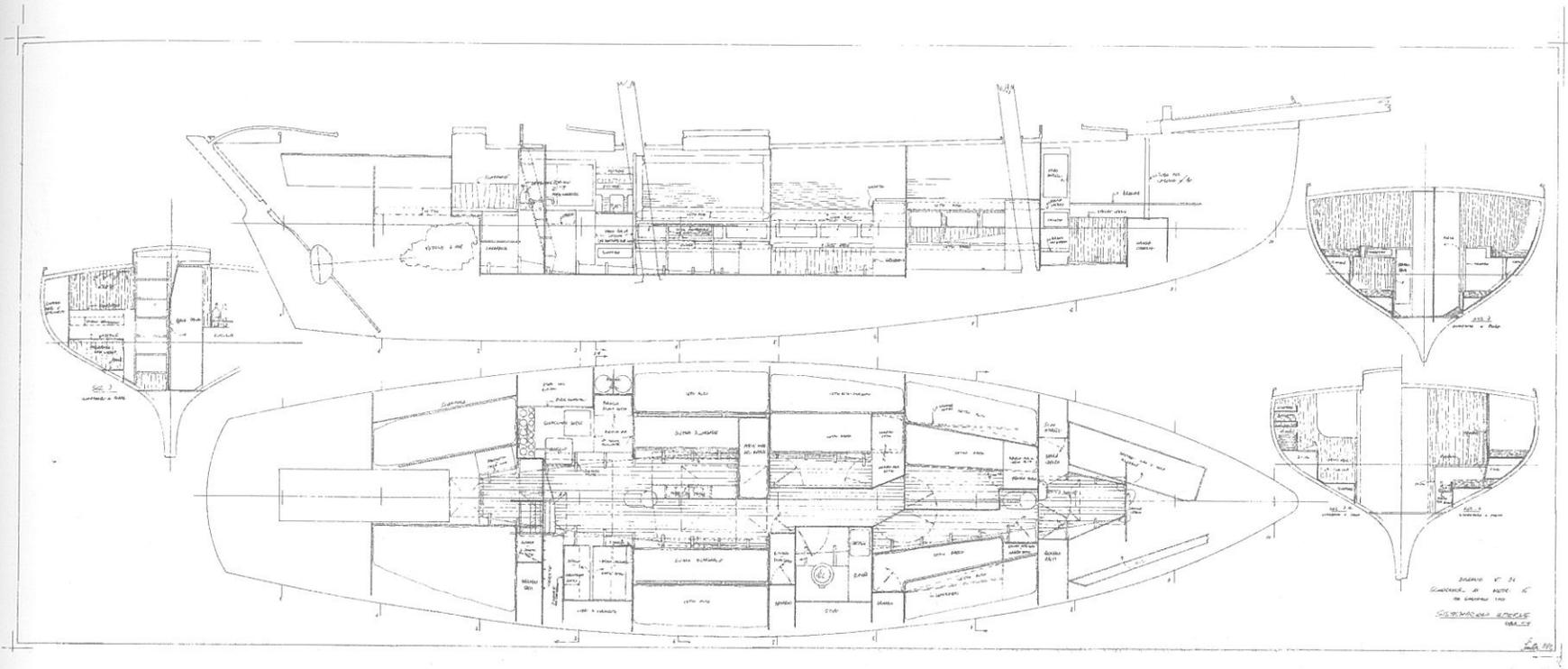
cantiere
Mancini e Zennaro



SCHEMATA
LUNGHEZZA 16,00 m
LARGHEZZA 4,05 m
PESCAAGGIO 1,70 m
DISLOCAMENTO 19 t
SUPERFICIE VELICA 160,5 mq

DISLOCAMENTO 19 t
SCHOONER DI 16 METRI
GRANDE ZOT
PIRELLA GÖTTSCHE LOWE





096 Valentina

1982

armo
ketch

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
14,80 m

lunghezza al galleggiamento
12,50 m

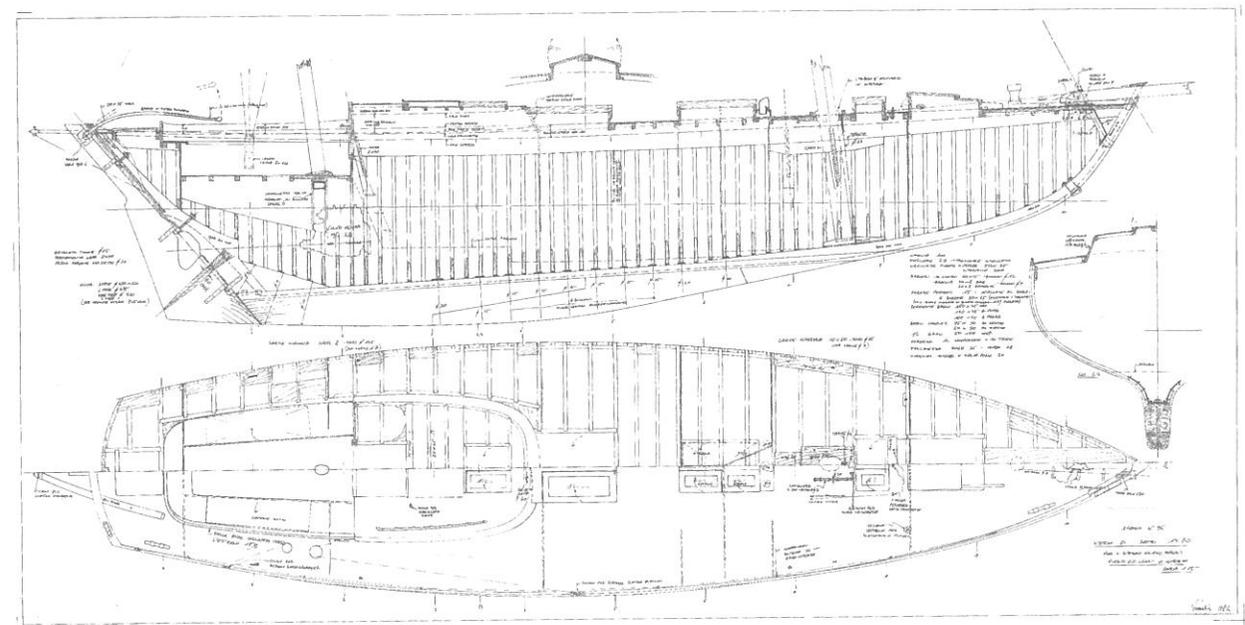
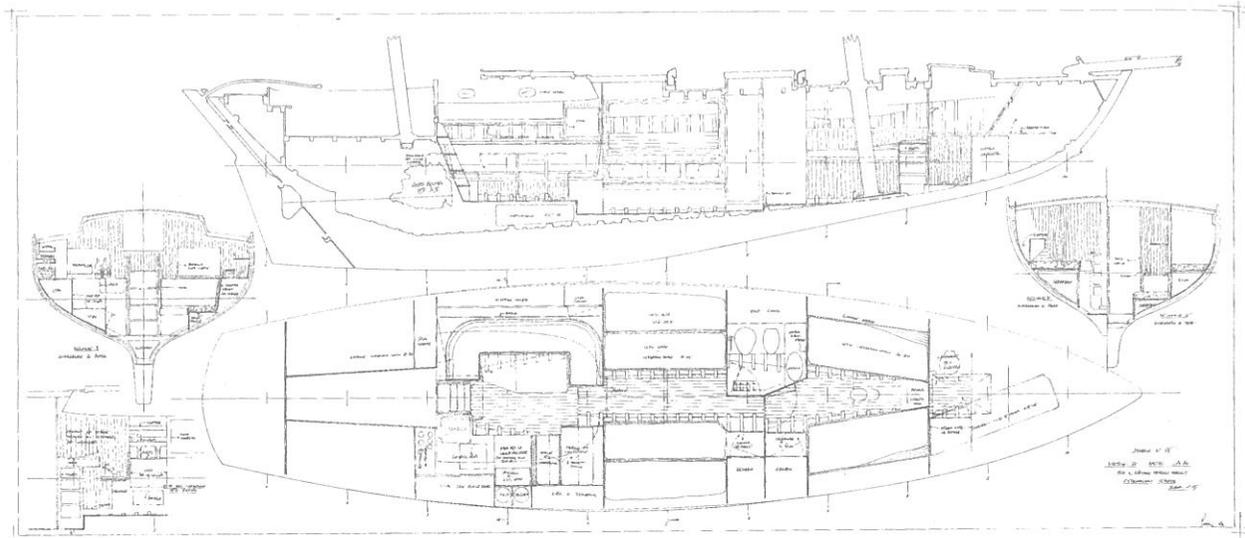
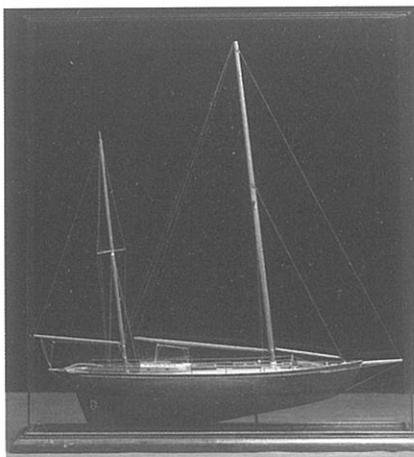
larghezza
3,60 m

pescaggio
1,65 m

dislocamento
14,5 t

superficie velica
110,5 mq

cantiere
Crisman e Giraldi



109 Angelica III

1986

armo
cutter

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
18 m

lunghezza al galleggiamento
15,70 m

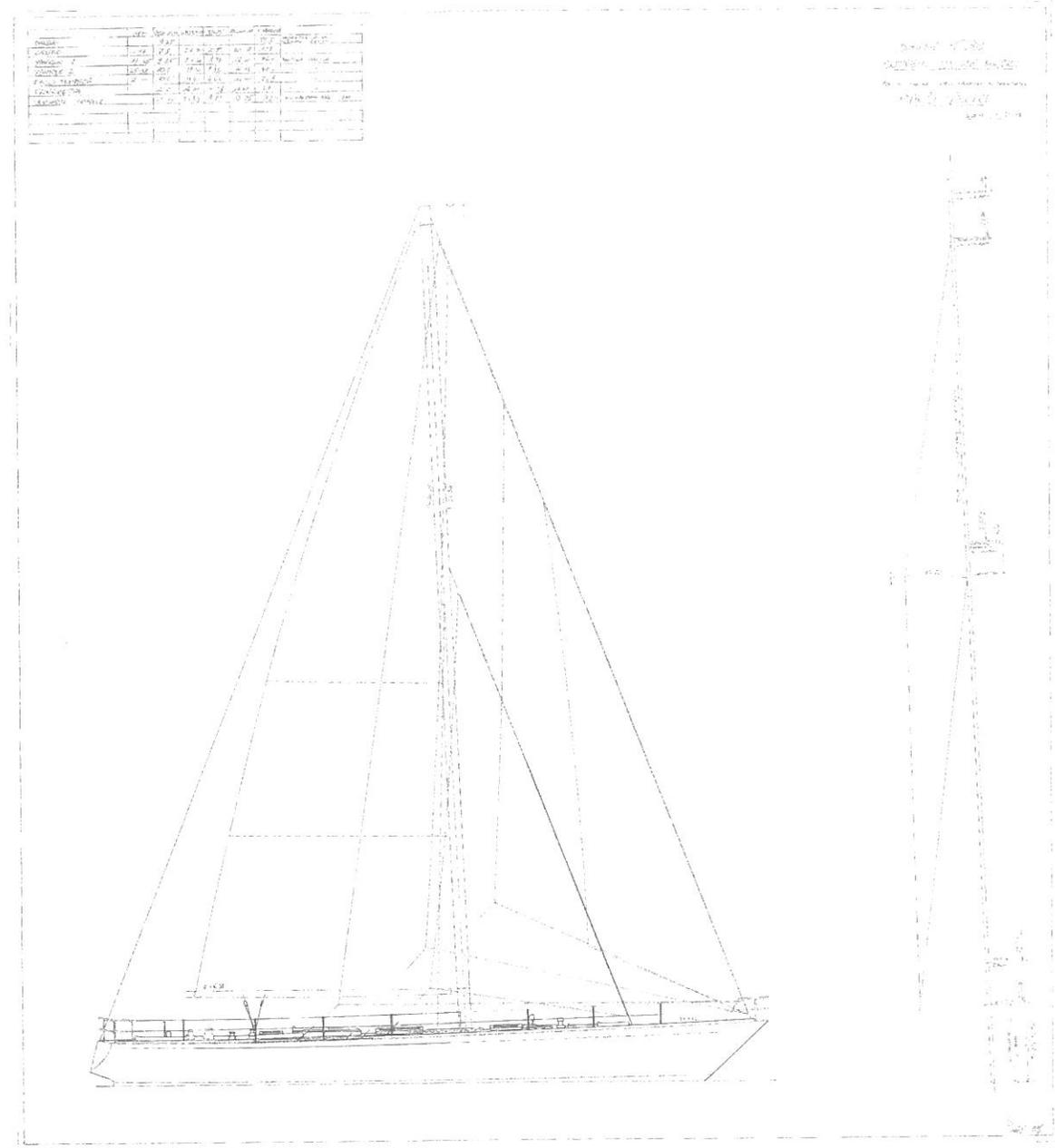
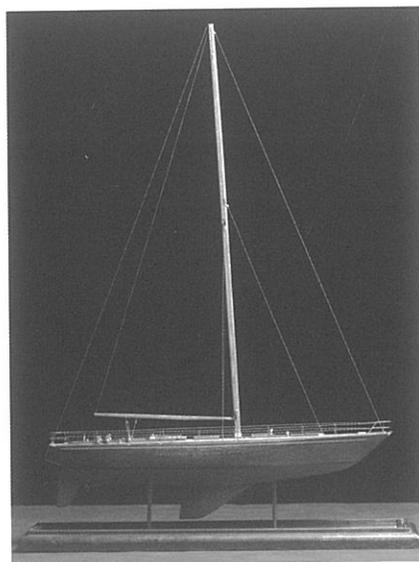
larghezza
4,25 m

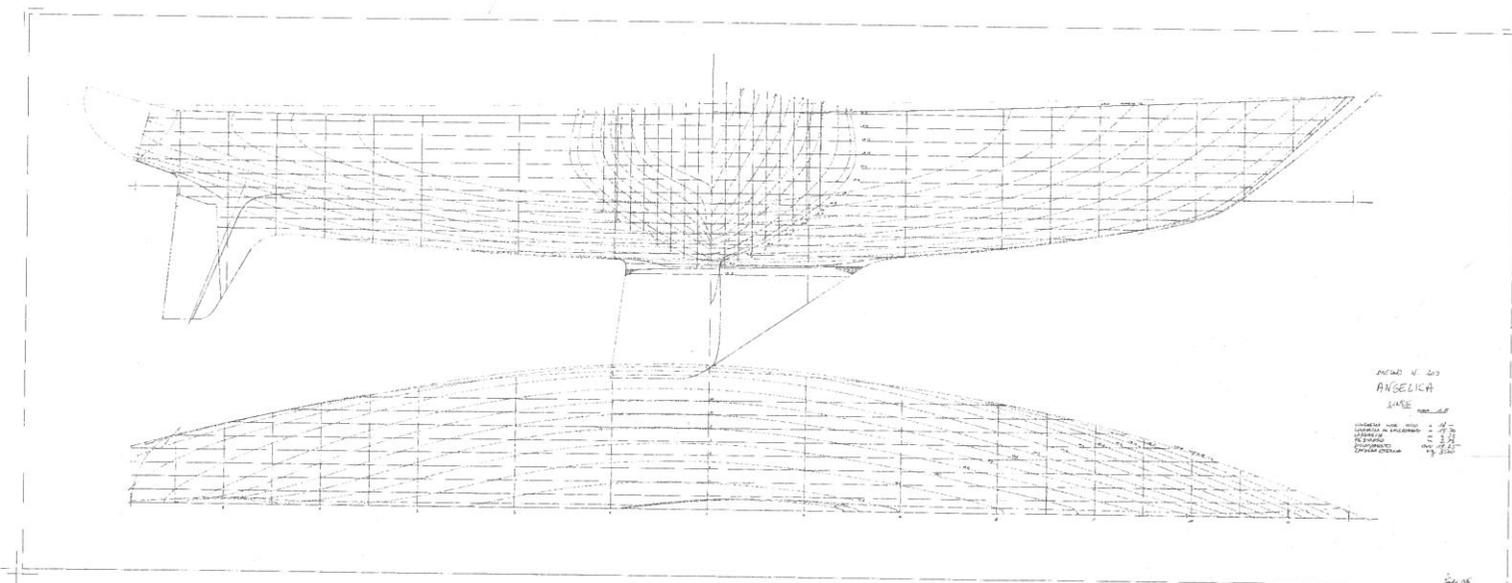
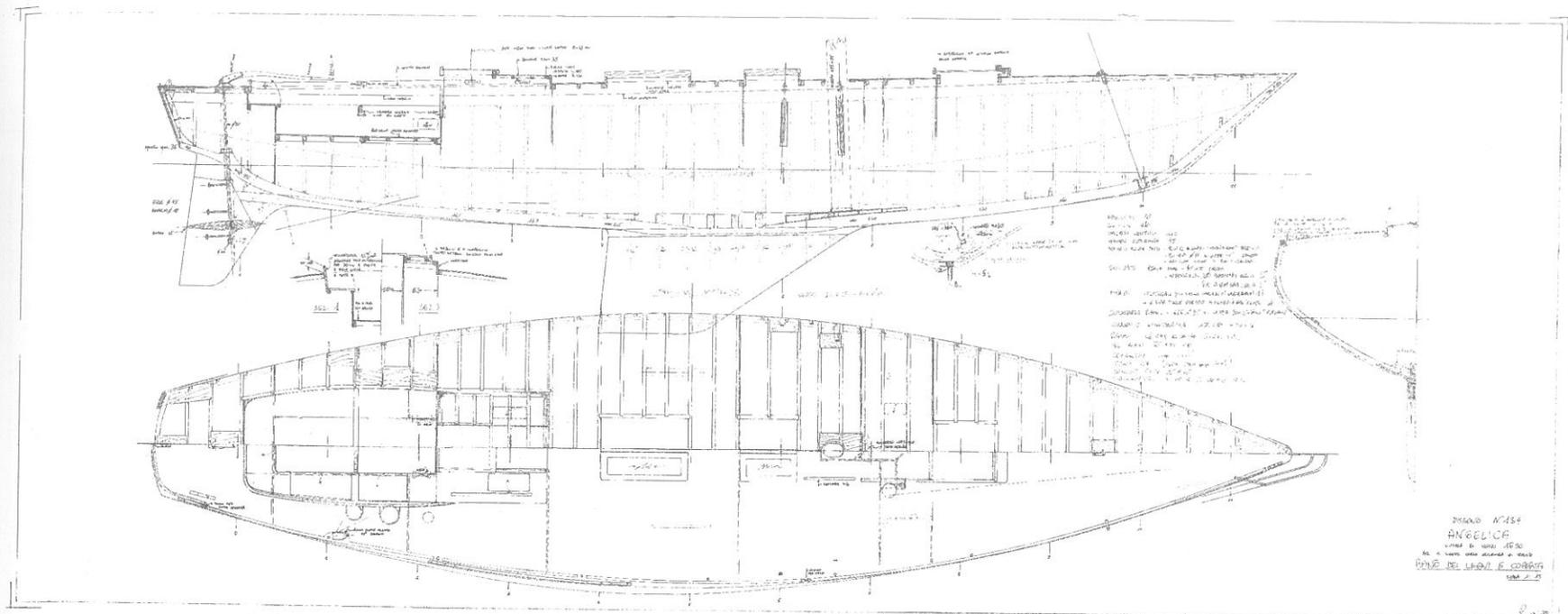
pescaggio
2,73 m

dislocamento
19,25 t

superficie velica
182,5 mq

cantiere
Crisman e Giraldi





112 Aurora

1991

armo
yawl

materiale
acciaio

lunghezza fuori tutto
12 m

lunghezza al galleggiamento
10,92 m

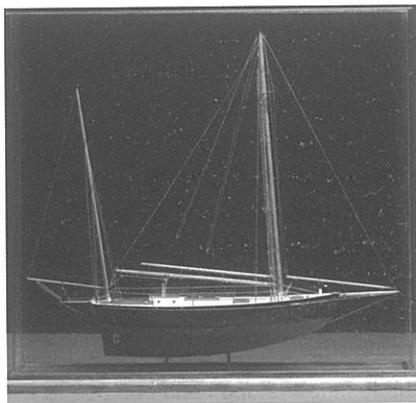
larghezza
3,60 m

pescaggio
1,60 m

dislocamento
11,6 t

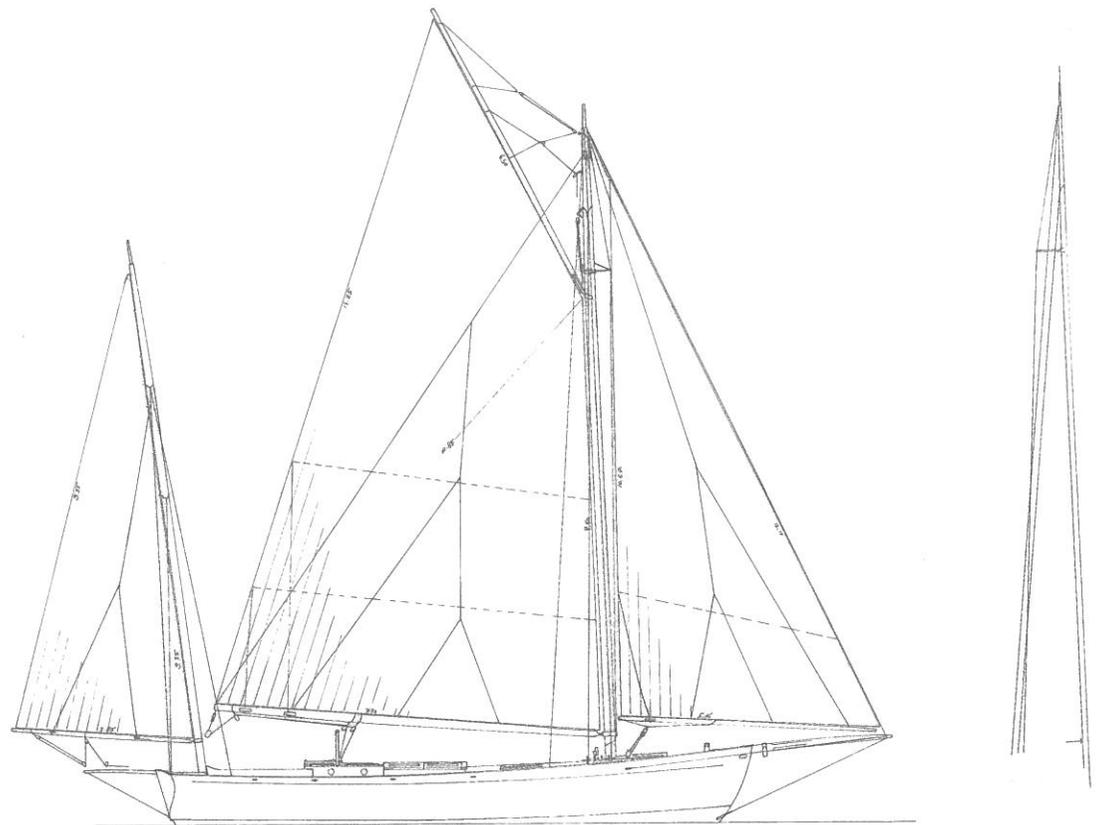
superficie velica
92,5 mq

cantiere
Mancini

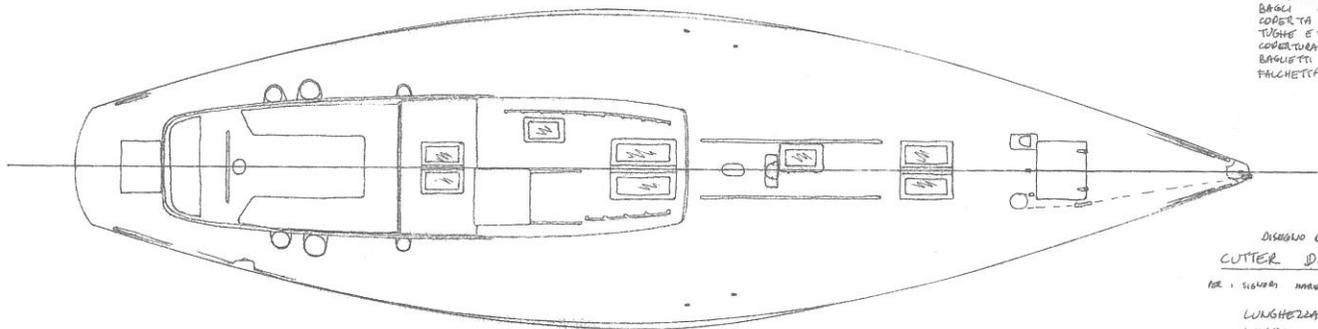
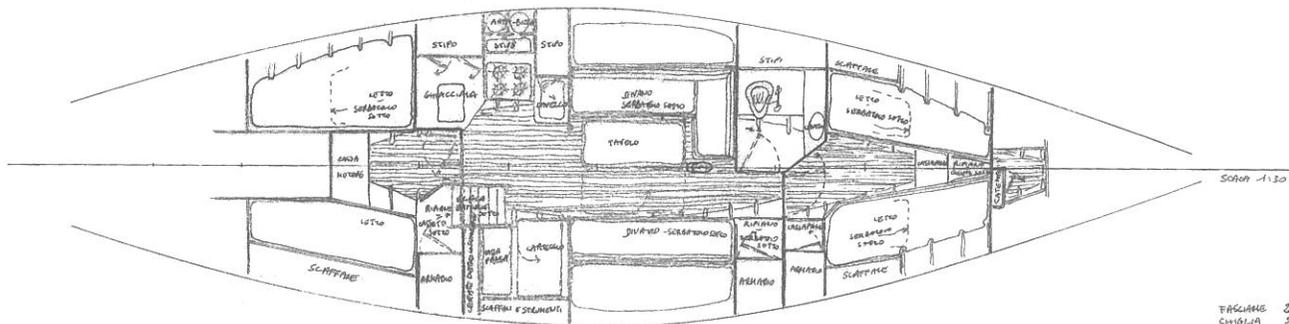
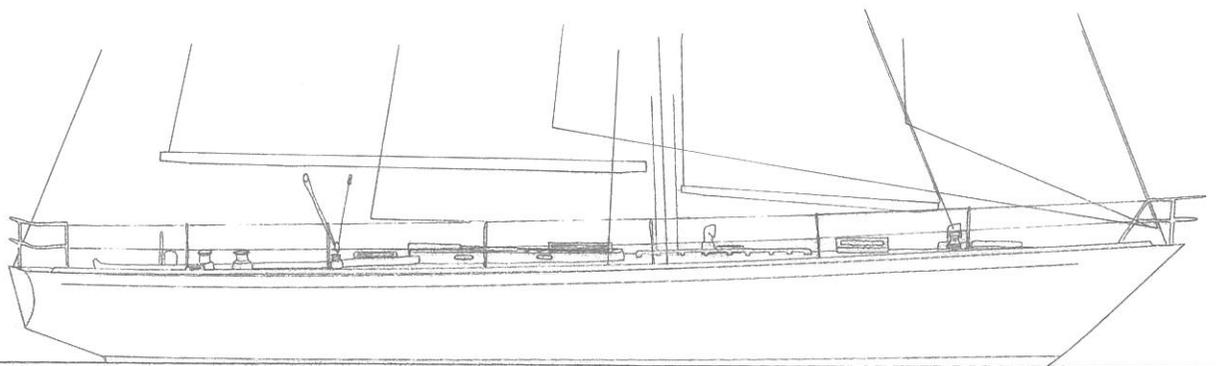


RANSA MAGSIA	= 65	mm	800	3/4"
RANSA KOSZAKA	= 103	mm	225	3/4"
FIOCCO	= 285	mm	225	3/4"

DISEGNO N° 112
YAWL DI 12 METRI
PER IL BUREAU MARITIME ITALIANO DI VENEZIA
PANO VELICO
S.M.A. & B.F.



1991



FASCIA 25
 CANTINA 20
 DEDICATA 52x36 / 38x35
 INTERNO 325 / 325
 PARTIE STRUTTORALI 29 (un davet. interno 12)
 DAVETI DI BARRI 100 x 28 / 65 x 28
 BARRI 60 x 35 - 30 x 26
 COPERTI 10x15 metri (coprire 13 comp.)
 TUGHE E PALCA POZZO 2,4
 COPERTURA TUGA (una attivata barca) 12
 BARILETTA TUGA 35x35
 PALCHETTA 60 x 33 / 23

DISEGNO DI MASSIMO ABE UN
 CUTTER DI METRI 14.-
 PER I SIG. ANNO MARINI E GIUSEPPE RUFFINI

LUNGHEZZA m. 14.-
 LUNGHEZZA AL GALL. m. 11.23
 LARGHEZZA m. 3.73
 PESO A LEGGERO m. 2.08
 DISLOCAMENTO TONN. 3.5
 ZAVORRA ESTERNA kg. 4100

L. Scuderi 1920

127 Tirrenia II

1914

restauro 1991

armo
ketch aurico

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
18,38 m

lunghezza al galleggiamento
13,11 m

larghezza
3,72 m

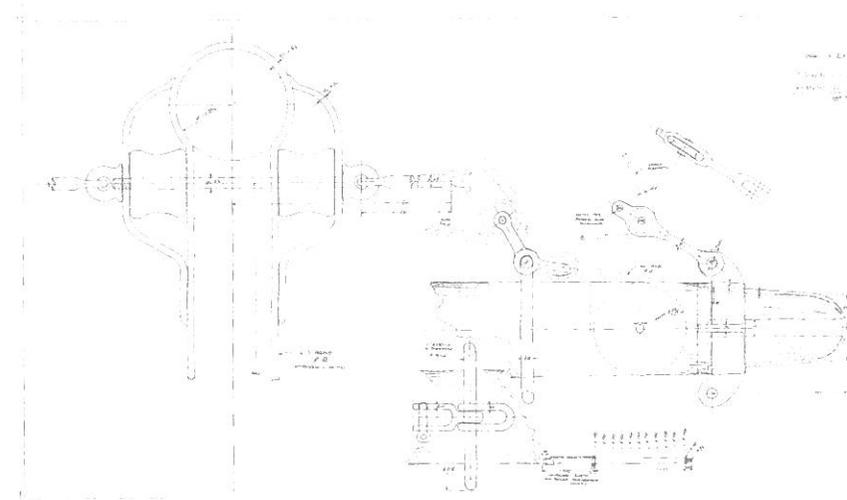
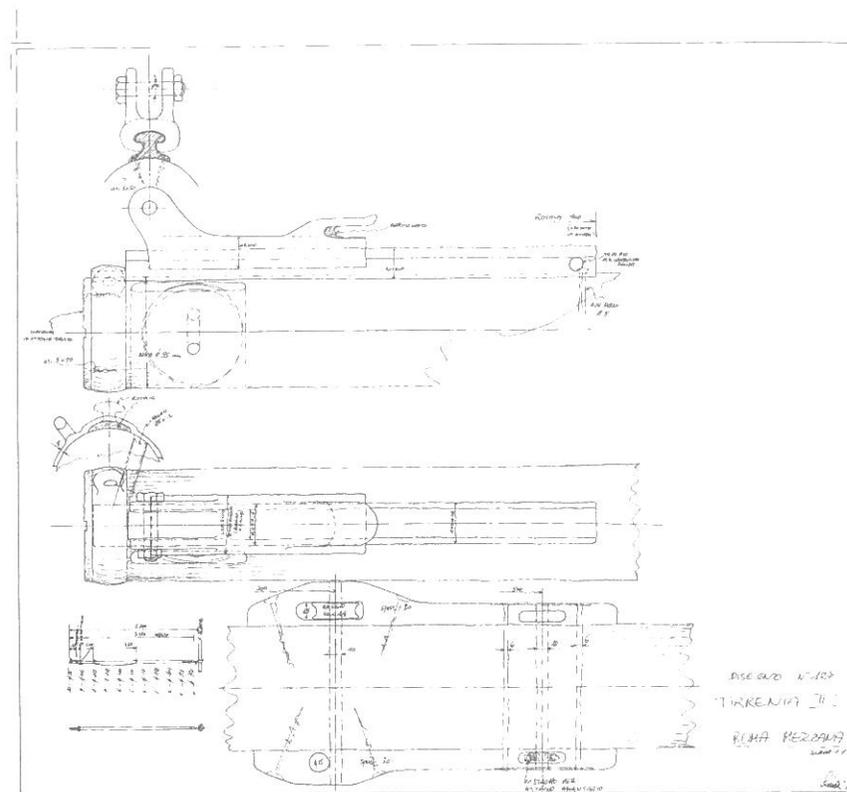
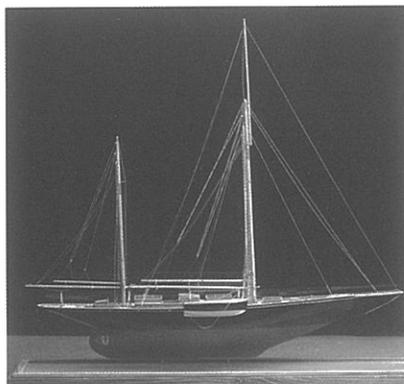
pescaggio
1,83 m

dislocamento
28 t

superficie velica
176 mq

progetto
Fredrick Sheperd

cantiere restauro
Alto Adriatico



129 Moya

1910
restauro 1992

armo
cutter aurico

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
12,92 m

lunghezza al galleggiamento
10,20 m

larghezza
3,35 m

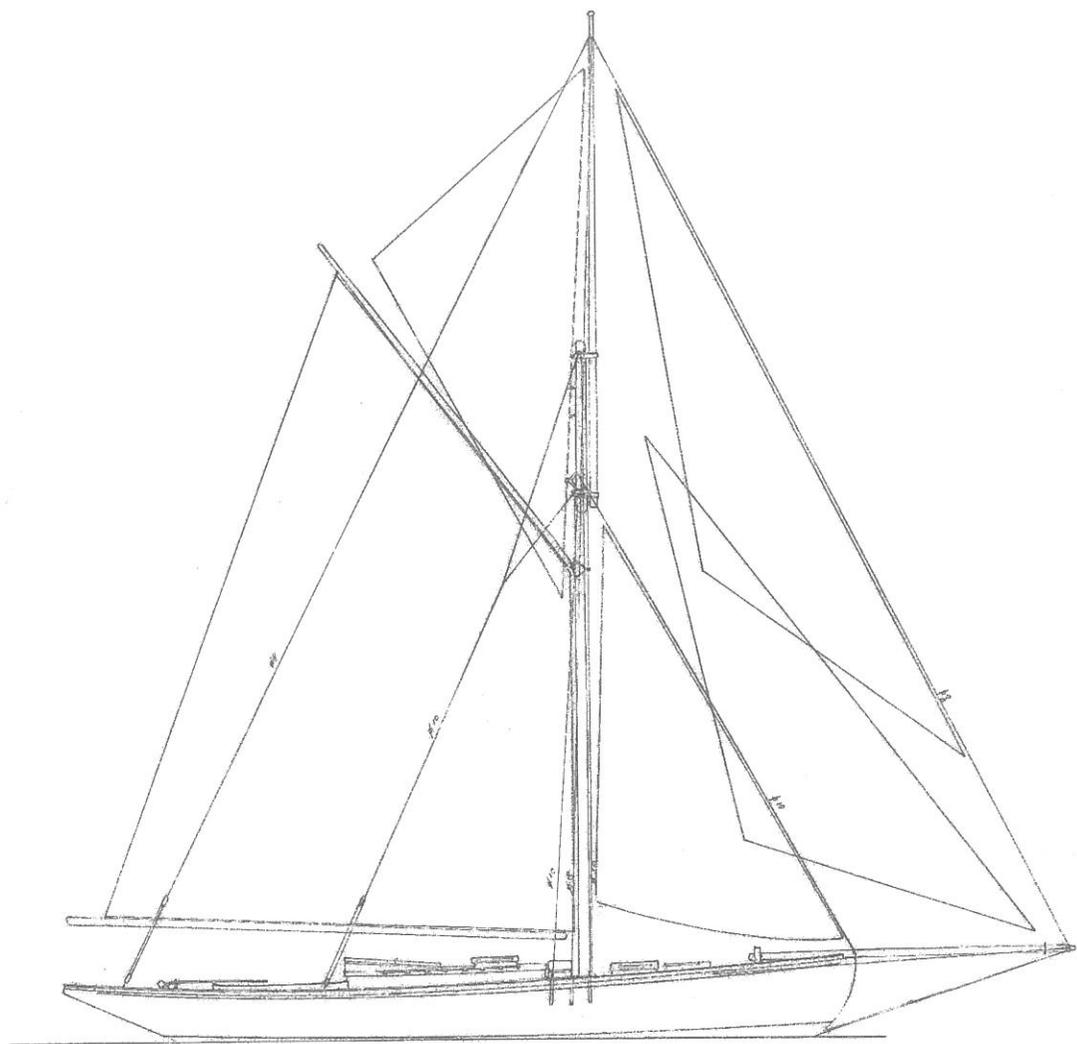
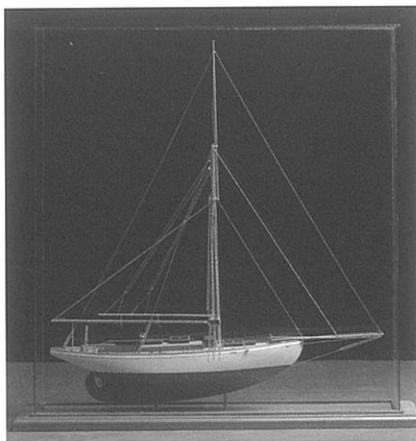
pescaggio
1,90 m

dislocamento
15 t

superficie velica
112,45 mq

progetto
William Crossfield

cantiere restauro
Alto Adriatico



131 Hilde

1994

armo
sloop

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
11 m

lunghezza al galleggiamento
8,70 m

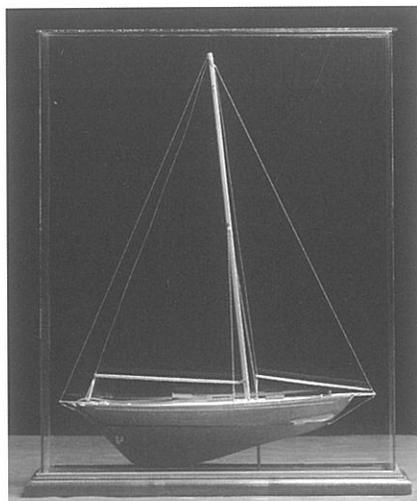
larghezza
2,95 m

pescaggio
1,60 m

dislocamento
6,5 t

superficie velica
63,4 mq

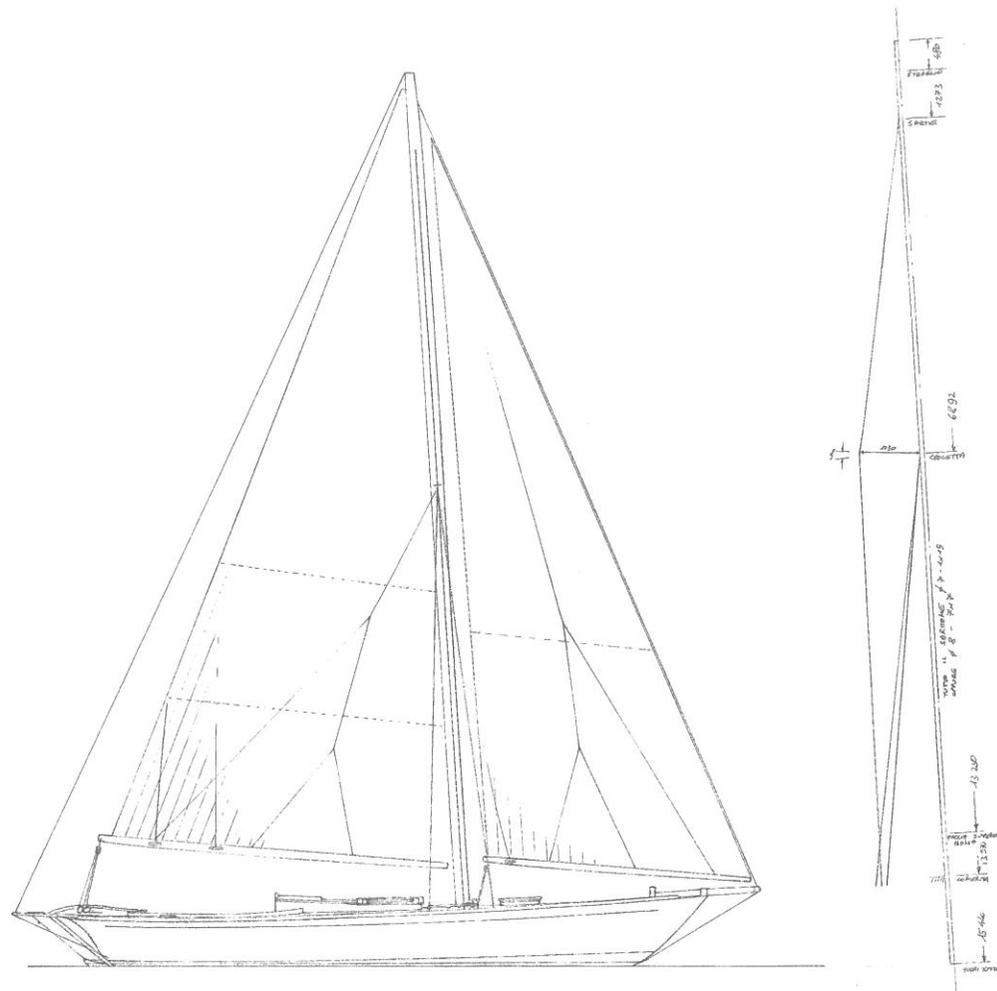
cantiere
Carlini



	NO. 131					
ARMATA	7	18.50	5.75	12.36	5.7	NO. 131
FUOCO	6	13.5	4.40	12.00	5.6	NO. 131

DISEGNO N. 131
SLOOP DI 11 METRI
PIANO VELICO

SCALA 1:33 1/2



133 Isabella

1995

armo
yawl

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
14 m

lunghezza al galleggiamento
11,45 m

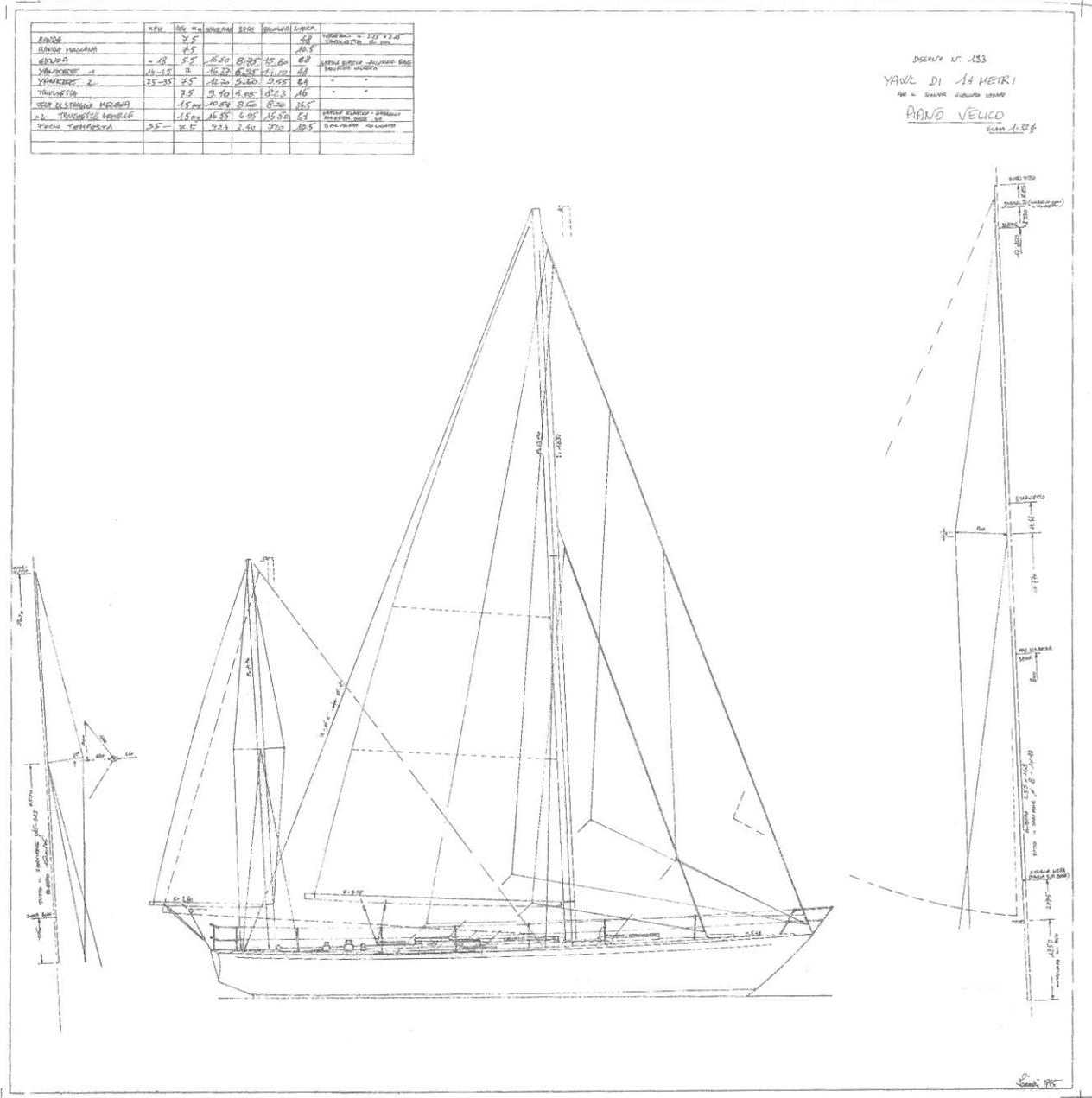
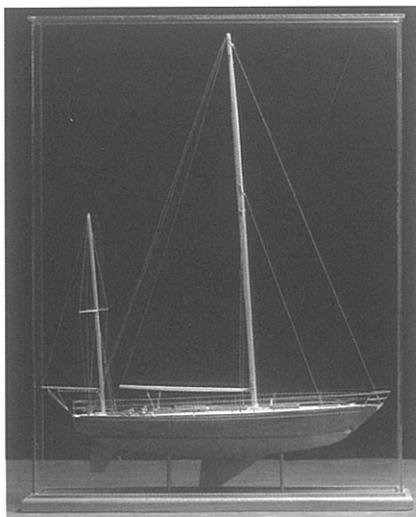
larghezza
3,45 m

pescaggio
2,20 m

dislocamento
9 t

superficie velica
122,5 mq

cantiere
Alto Adriatico



134 Angelica IV

1998

armo
cutter

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
16,50 m

lunghezza al galleggiamento
14,70 m

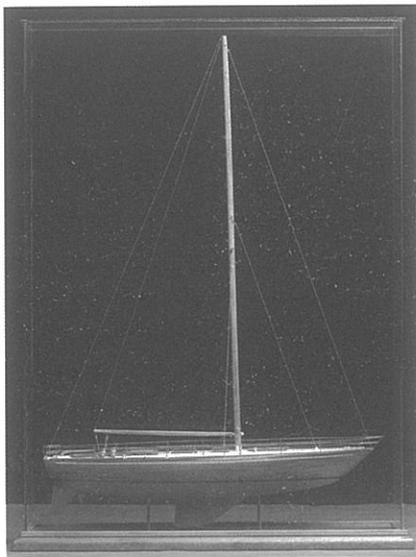
larghezza
4,15 m

pescaggio
2,38 m

dislocamento
14,75 t

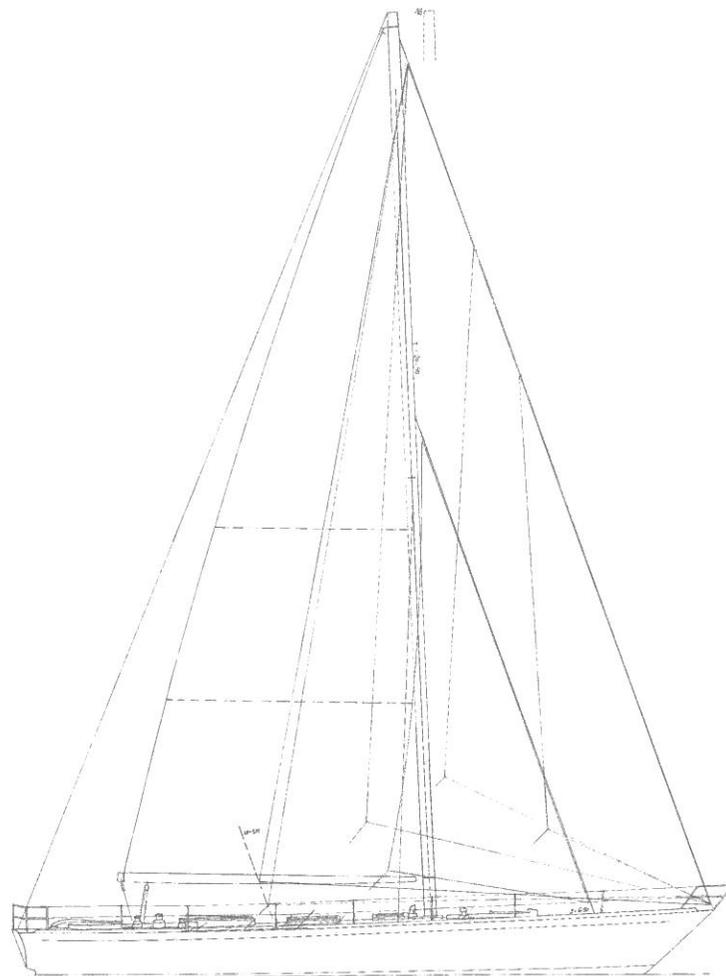
superficie velica
173 mq

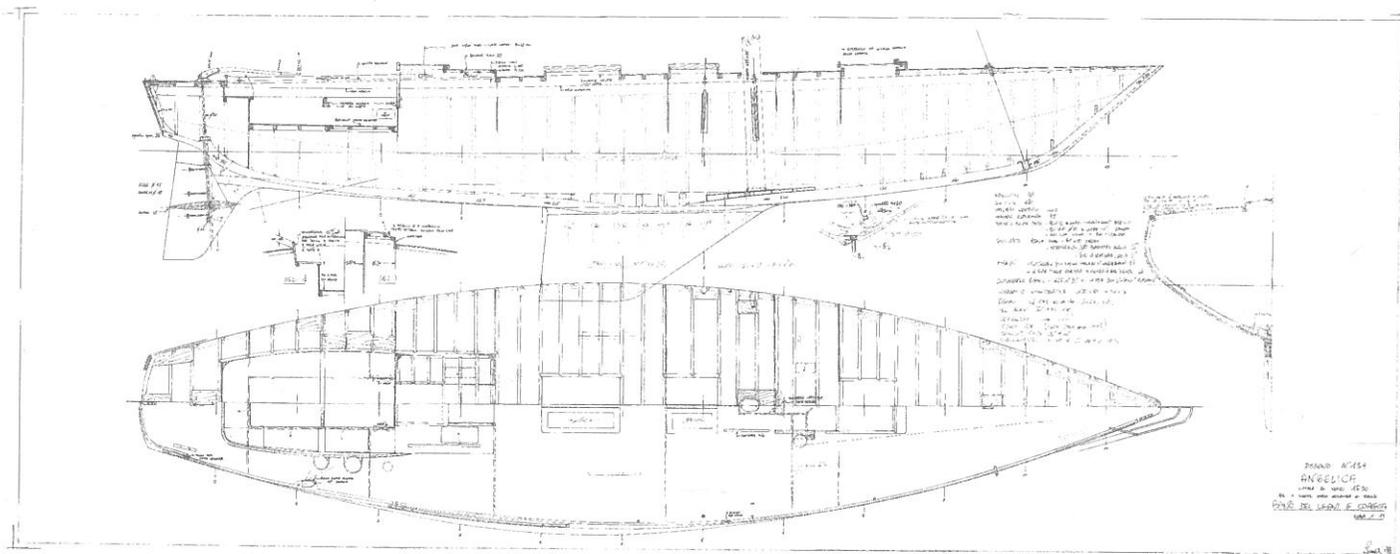
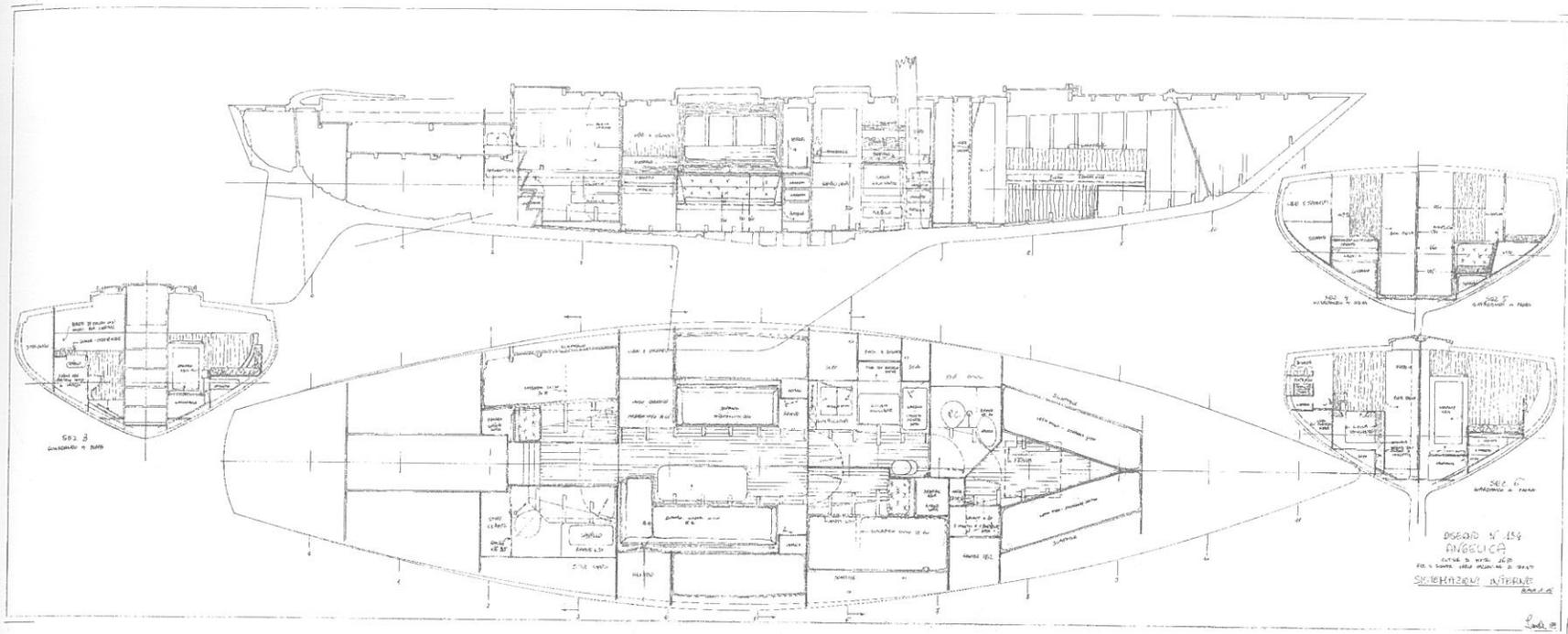
cantiere
Carlini



	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
ARMATA	8.5	1.050	8.700	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00

DISGNO N° 134
ANGELICA
CANTIERE DI NERO 1650
PER IL SOSTO LORO CANTIERE DI NERO
PIANO VELICO
SAR 1.118





136 Orion

1999

armo
cutter

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
12,50 m

lunghezza al galleggiamento
10,55 m

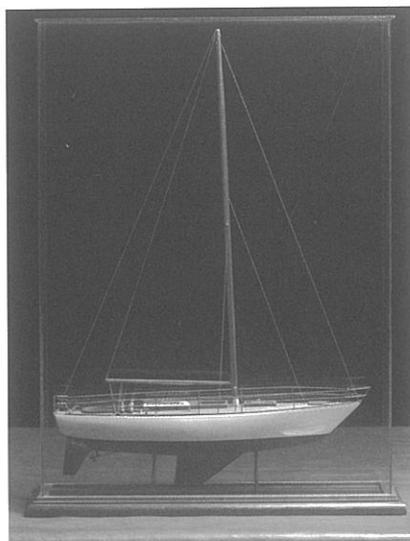
larghezza
3,30 m

pescaaggio
2 m

dislocamento
7,5 t

superficie velica
112,45 mq

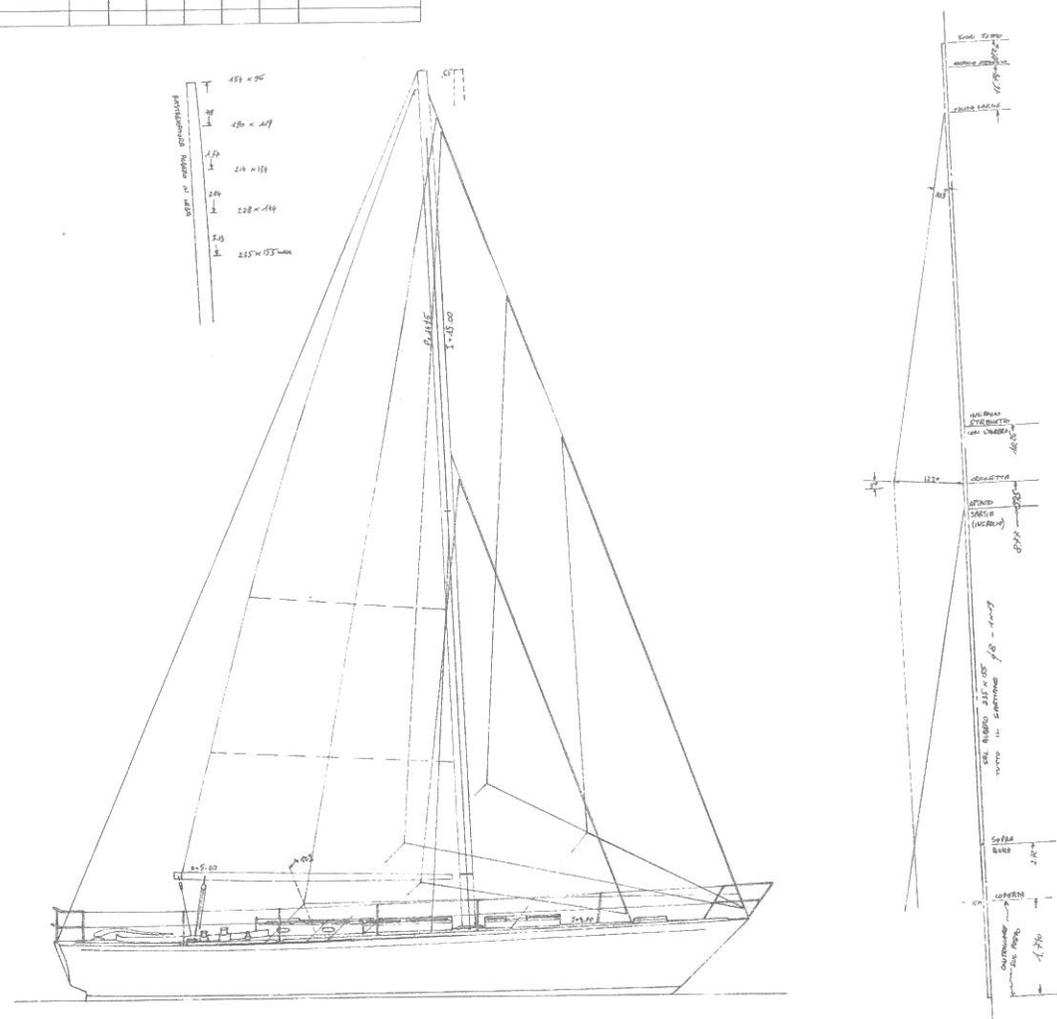
cantiere
Alto Adriatico



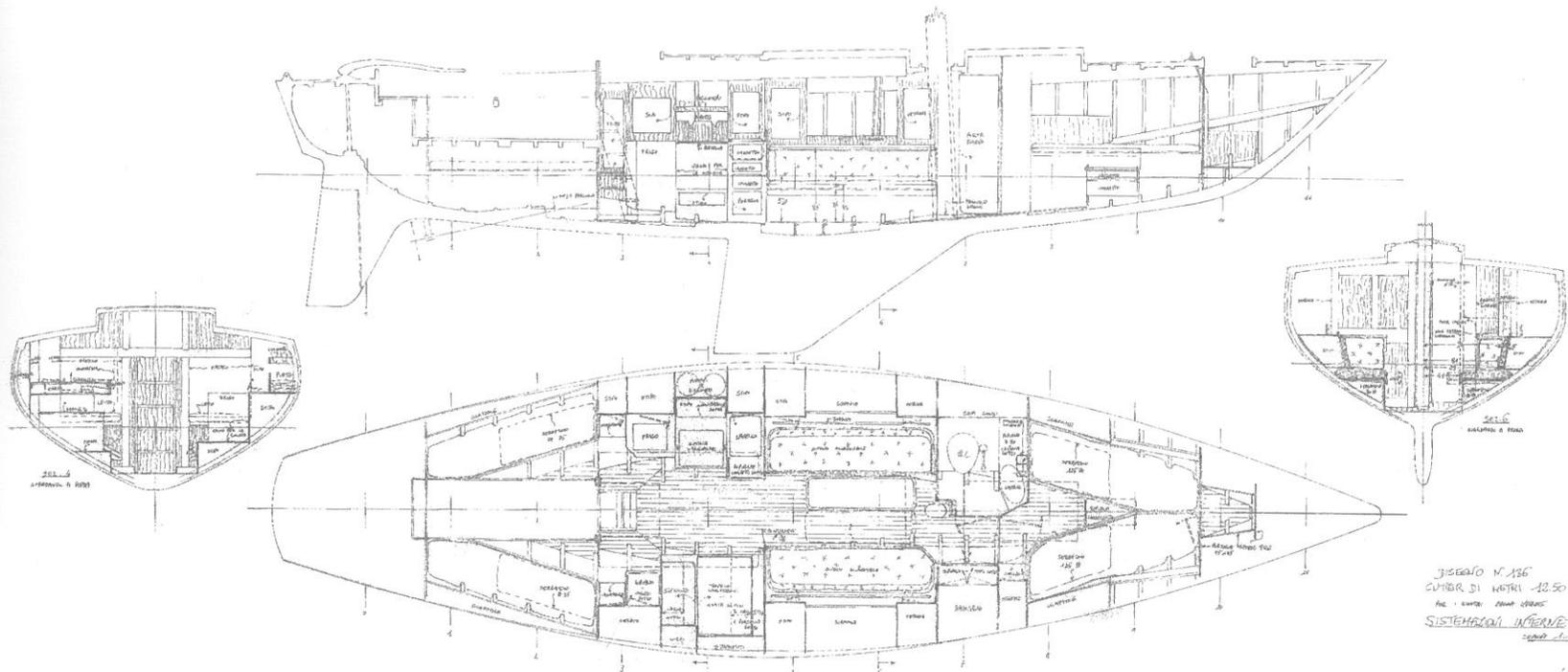
RAJDA	KLPA	ALTO VELA	ALTEZZA	BASO	DIAMETRO	SPESSE	TERZOLINO
GONDA	-18	5	15,20	7,80	14,25	5,5	TERZOLINO 2,225m
YANKEE 1	15-25	6,5	14,50	6,20	12,24	5,0	TERZOLINO 2,225m
YANKEE 2	25-40	7	14,50	6,20	12,24	5,0	TERZOLINO 2,225m
TAINCHESTA	40	7	9,05	3,14	9,40	3,4	TERZOLINO 2,225m

DISEGNO N.136
CUTTER DI METRI 12,50

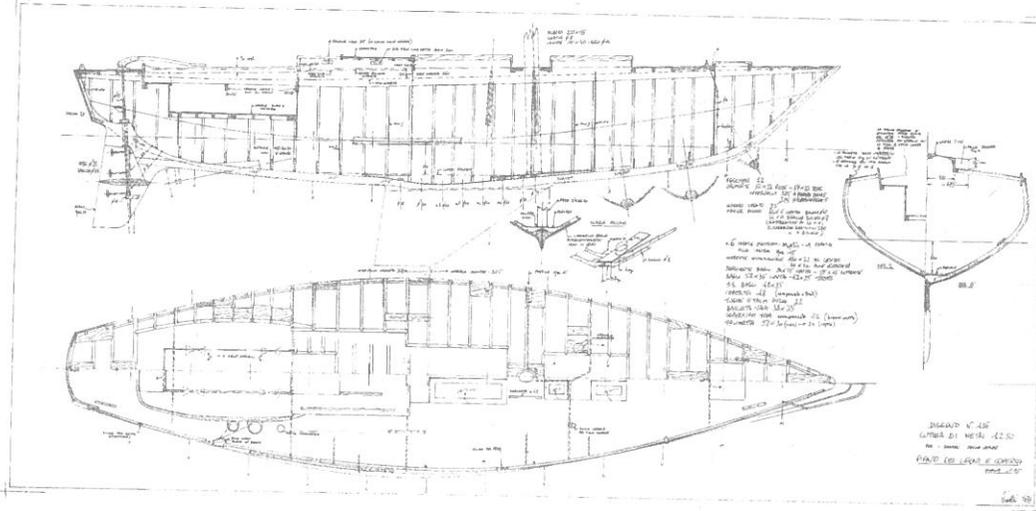
PIANO VELICO
SCALE 1:25



Scale 1:25



DISEGNO N. 186
 CANTIERI DI NAPOLI 1850
 No. 1 carta 2000 00000
 SISTEMAZIONE INTERNE
 1850



DISEGNO N. 187
 CANTIERI DI NAPOLI 1850
 No. 1 carta 2000 00000
 SISTEMAZIONE INTERNE
 1850

Sorella

1858

restauro 1989

armo
cutter aurico

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
8,30 m

lunghezza al galleggiamento
7,80 m

larghezza
2,80 m

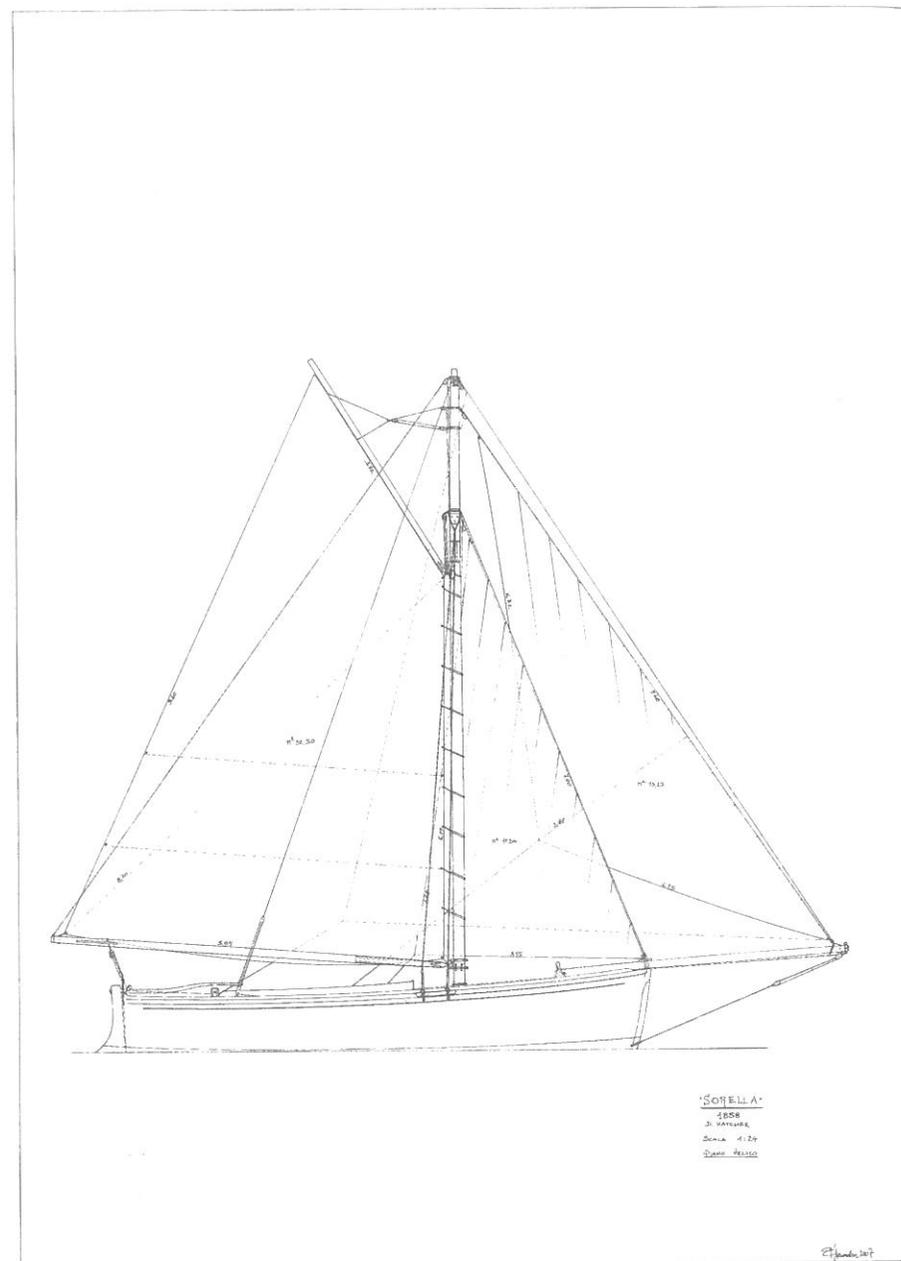
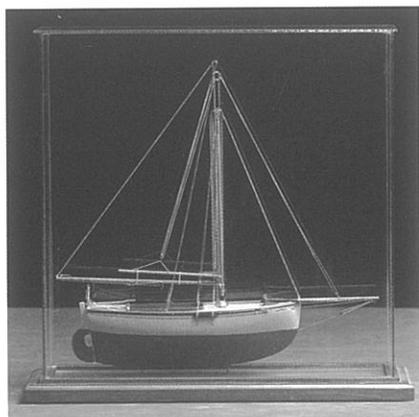
pescaggio
1,46 m

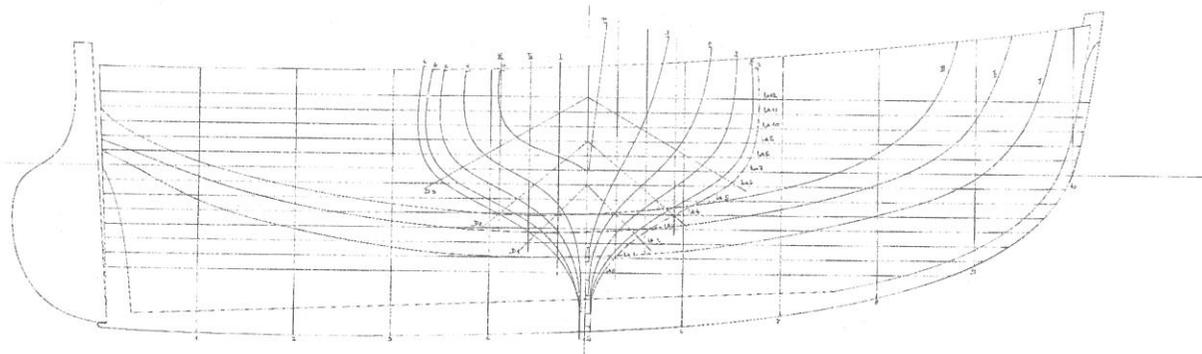
dislocamento
3,5 t

superficie velica
69 mq

progetto
Dan Hatcher

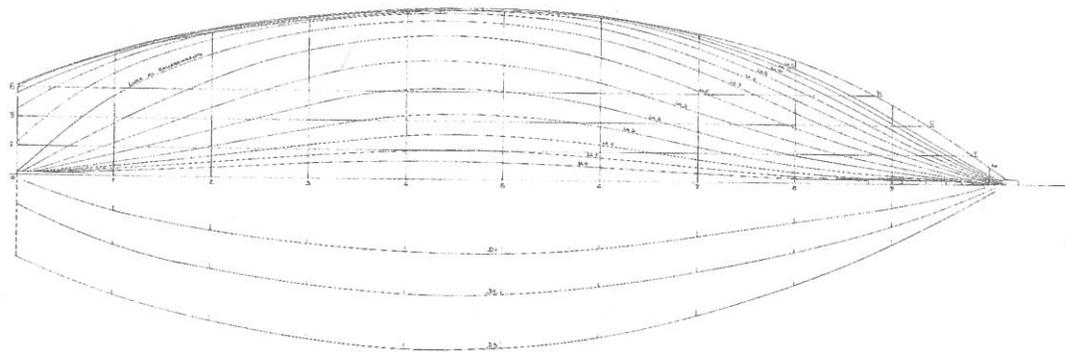
cantiere restauro
Alto Adriatico





"SORELLA"
 1898
 D. MARALEA
 Roma 41/42
 1898.

Lunghezza Totale	m.	6.70
Ampiezza in Sponda	m.	2.00
Larghezza massima	m.	2.20
Pescaggio	m.	1.00
Displacement	T.	2.5
Velocità massima	Kn.	10.00
Costo	Sc.	4000



Handwritten signature or initials

Le altre 8

Aspasia

Alosa

Chirone

Chica Boba III

Dragut

Isacco

Despina / Nababbo / Istria

Tiziana IV

Bat

000 Aspasia

1930

primo restauro 1959

armo
cutter bermudiano

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
5,95 m

lunghezza al galleggiamento
5,74 m

larghezza
2,05 m

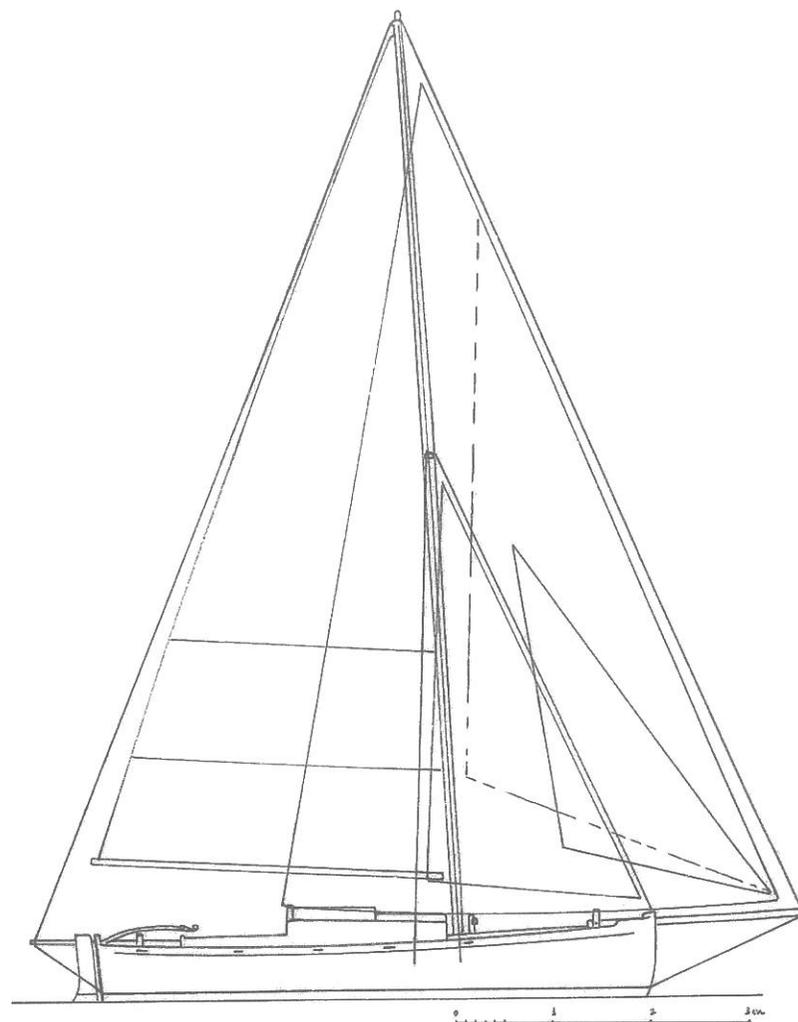
pescaggio
0,90 m

dislocamento
1,70 t

superficie velica
40,87 mq

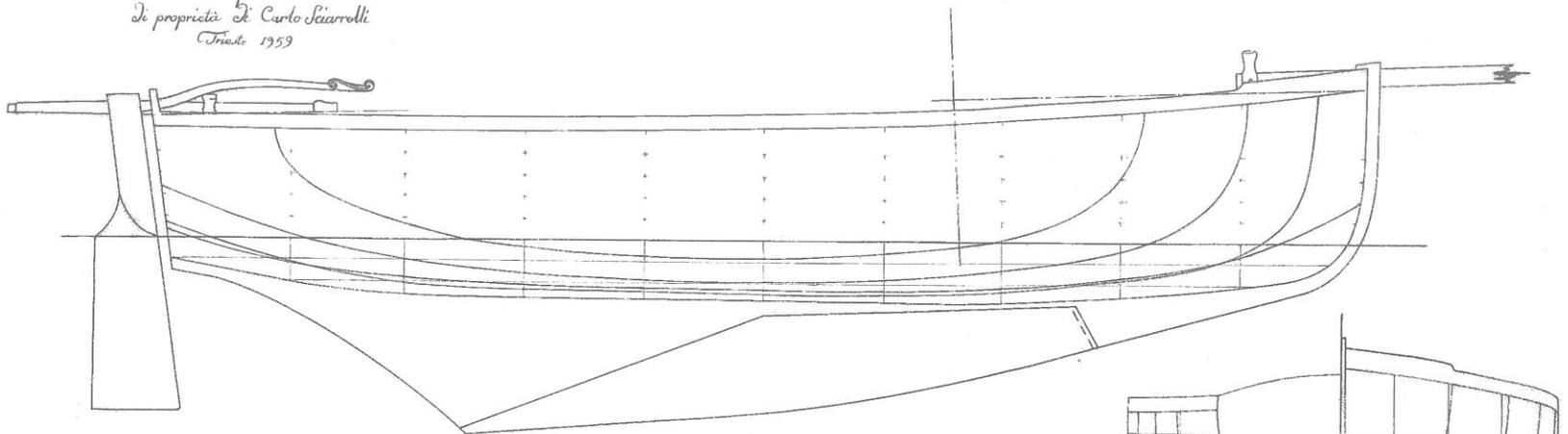
secondo restauro
2003

cantiere
Savian e Cadamuro

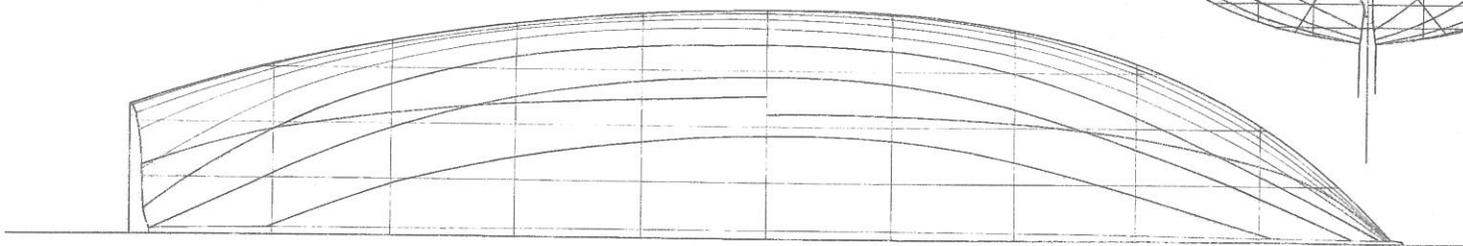
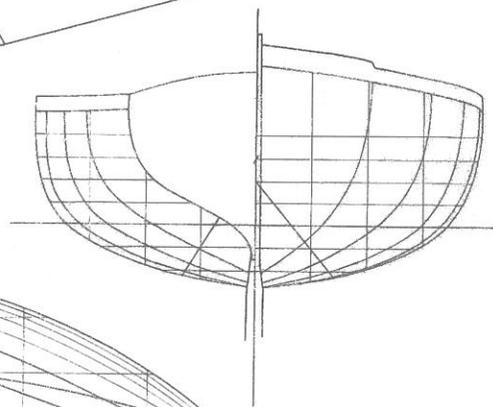


Aspasia

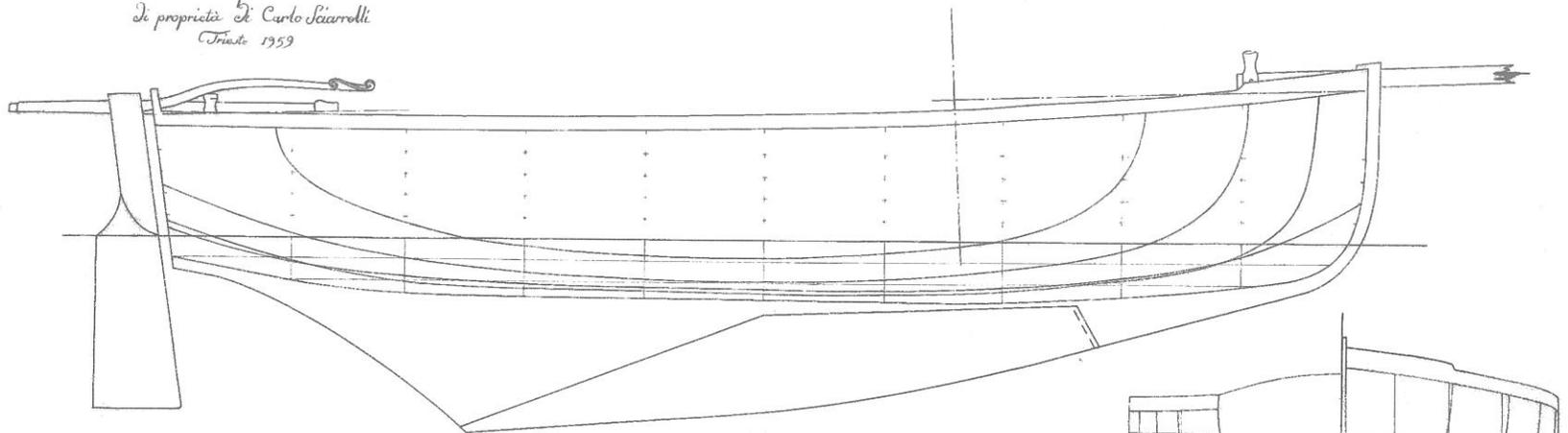
Asparia
Di proprietà di Carlo Sciarroli
Trieste 1959



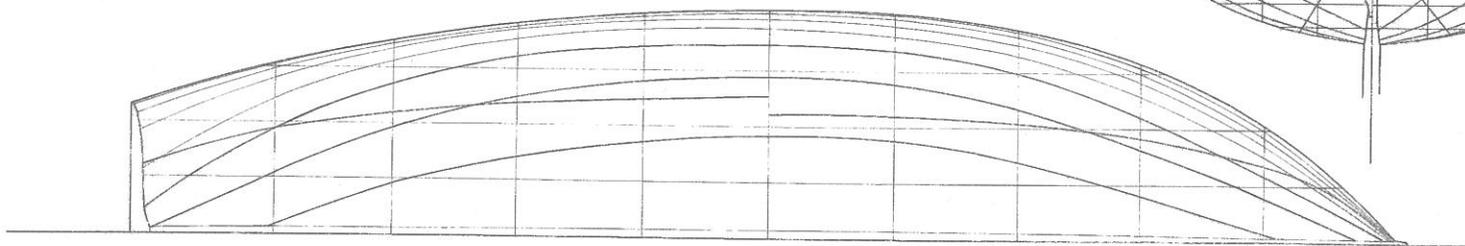
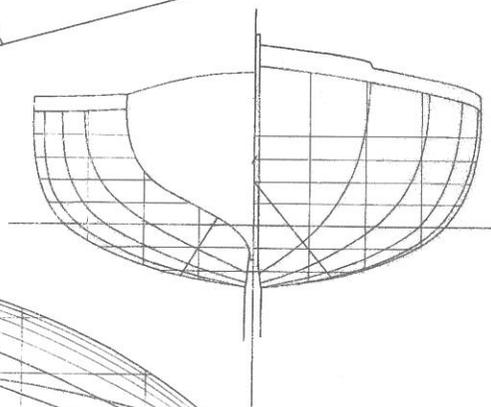
Lunghezza f.t. m. 5,75
Larghezza max. m. 2,05
Pescaggio m. 0,70



Asparia
Di proprietà di Carlo Sciarrotti
Trieste 1959



Lungh. f.t. m. 5,75
Largh. max. m. 2,05
Pescaggio m. 0,90



040 Alosa

1973

pilotina del porto

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
12,50 m

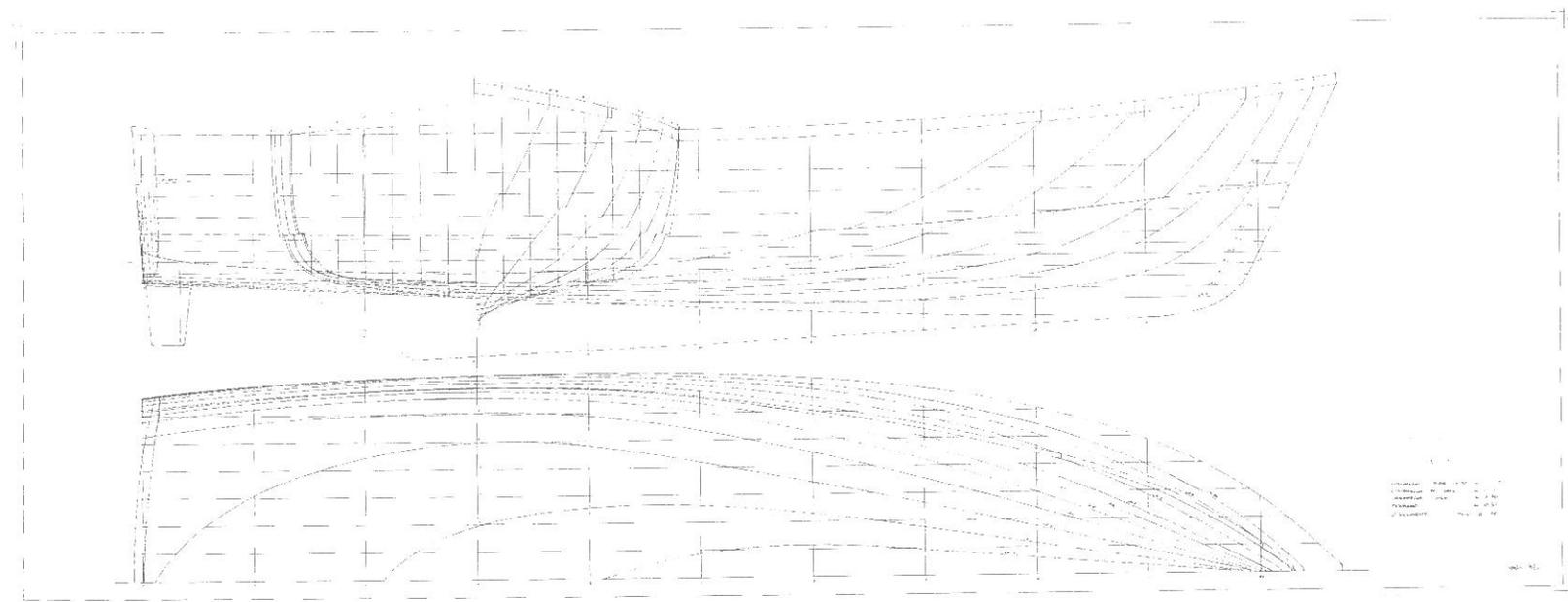
lunghezza al galleggiamento
11,70 m

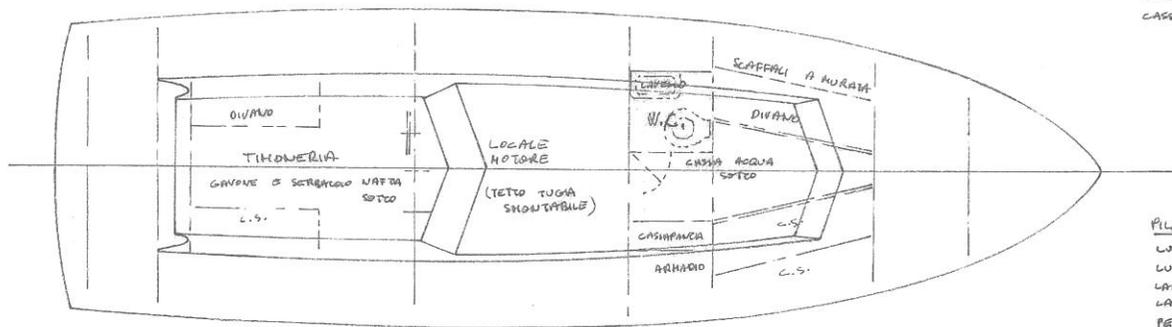
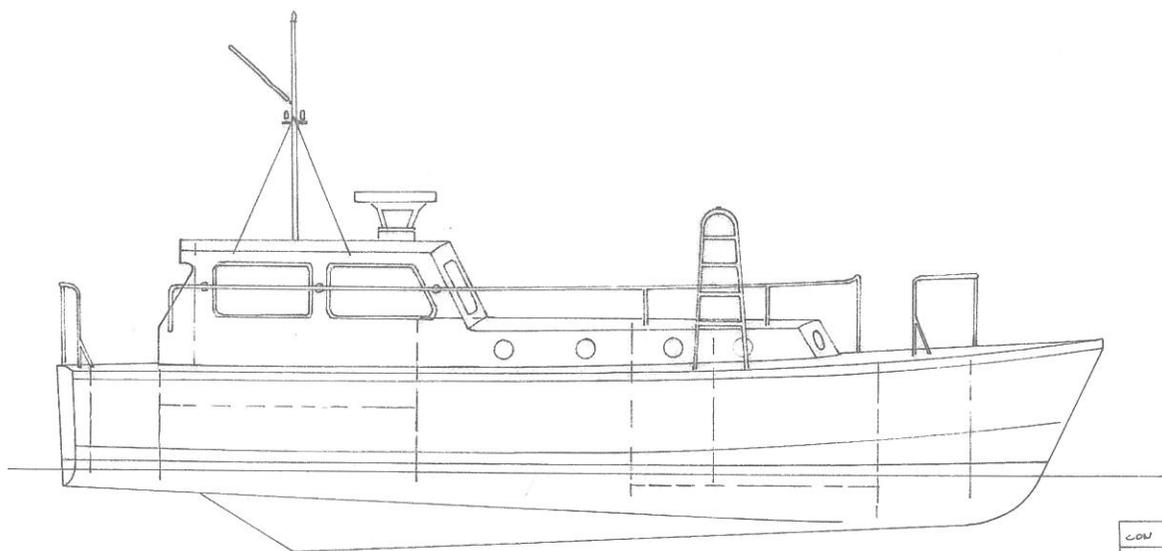
larghezza
3,70 m

pescaggio
0,90 m

dislocamento
8 - 10 t

cantiere
Craglietto





		VUOTA	CARICA
CON 2 MOTORI PERKINS 135 CV/HSE		20 UDI	48 UDI
CON 2 MOTORI CATERPILLAR 400 CV/HSE		22 UDI	49,5 UDI

CASSE ACQUA 200 LITRI
 CASSE NATA 1300 LITRI

SCALA 1:50

PILONIA DI METRI 12.50
 LUNGHEZZA FT. m. 12.50
 LUNGHEZZA PEGALE m. 11.20
 LARGHEZZA m. 3.74
 LARGHEZZA GALL. m. 3.30
 PESCAIO m. 0.90
 DISLOCAMENTO 8-10 TONN.

R. Saverio 1982

063 Chirone (Catboat)

1975

armo
aurico

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
7,50 m

lunghezza al galleggiamento
7,15 m

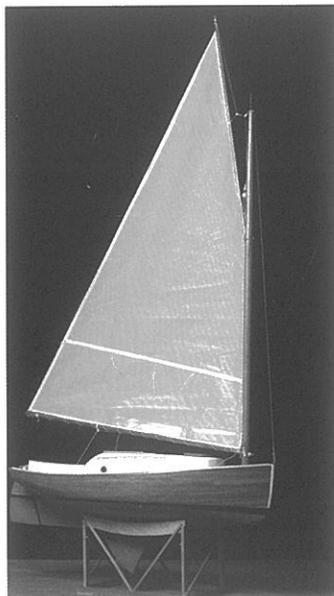
larghezza
3,15 m

pescaggio
0,80 - 1,86 m

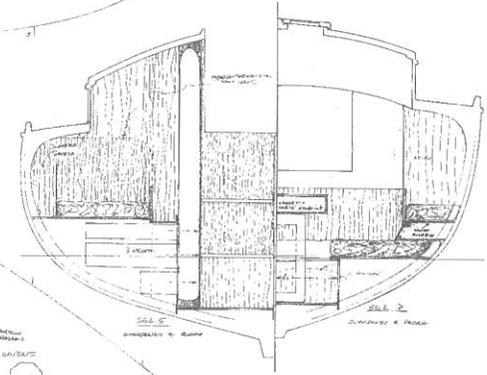
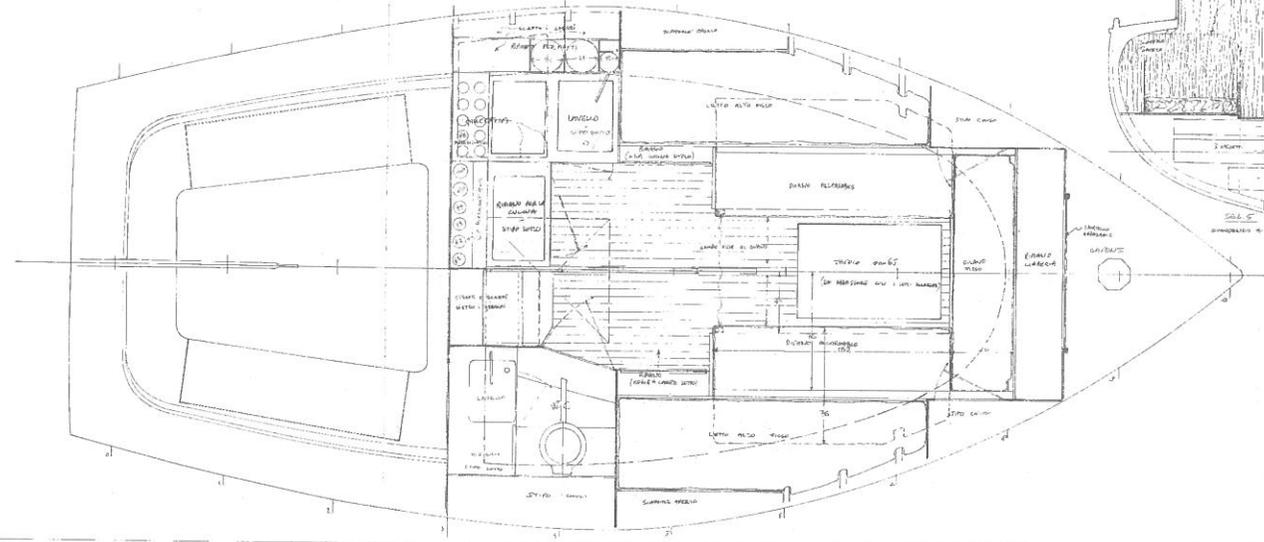
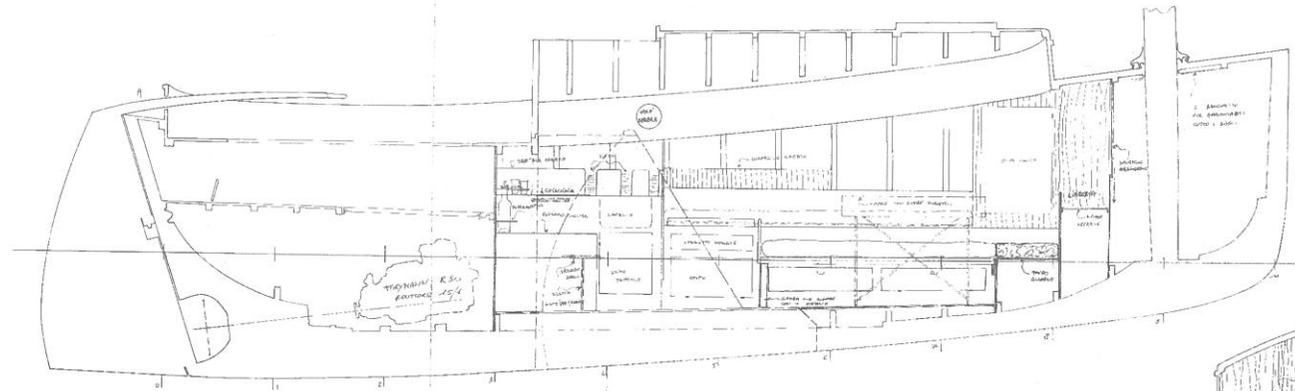
dislocamento
3,45 t

superficie velica
45,55 mq

cantiere
Craglietto



3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



INSEGNATO N°63
 CATECHISTI DI MARIA TOSCO
 SISTEMI MODULARI INTERIORS
 SCALA 1:20

088 Chica Boba III

1981

armo
cutter

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
18,28 m

lunghezza al galleggiamento
16 m

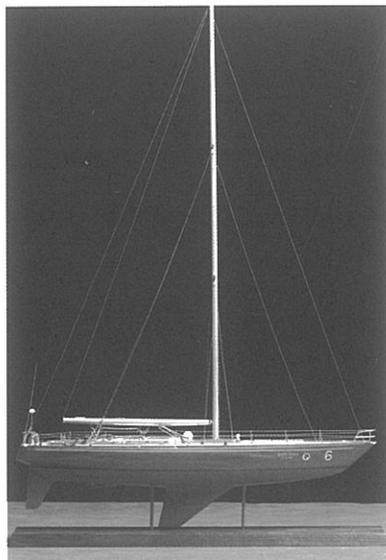
larghezza
3,80 m

pescaggio
3 m

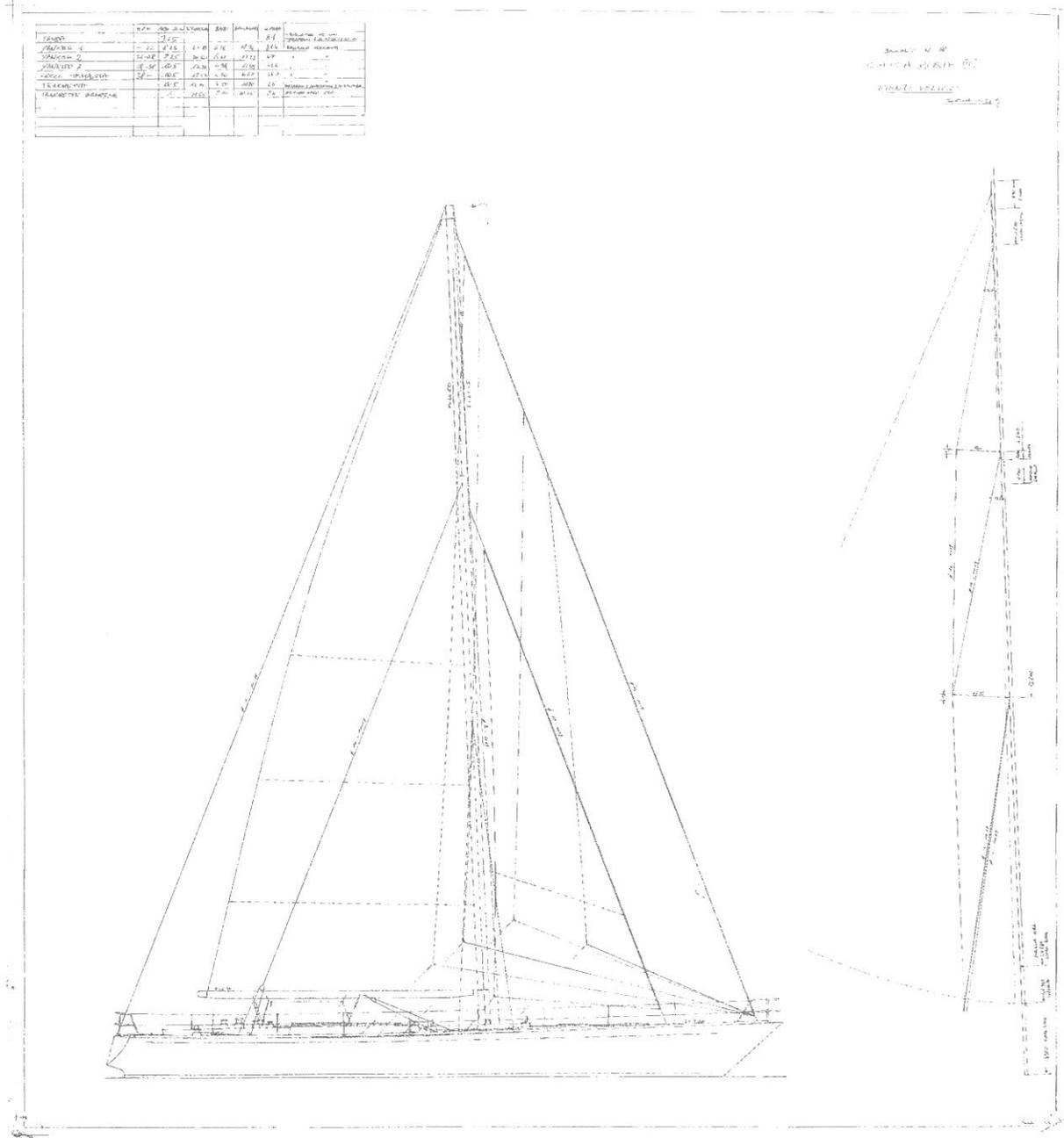
dislocamento
18,5 t

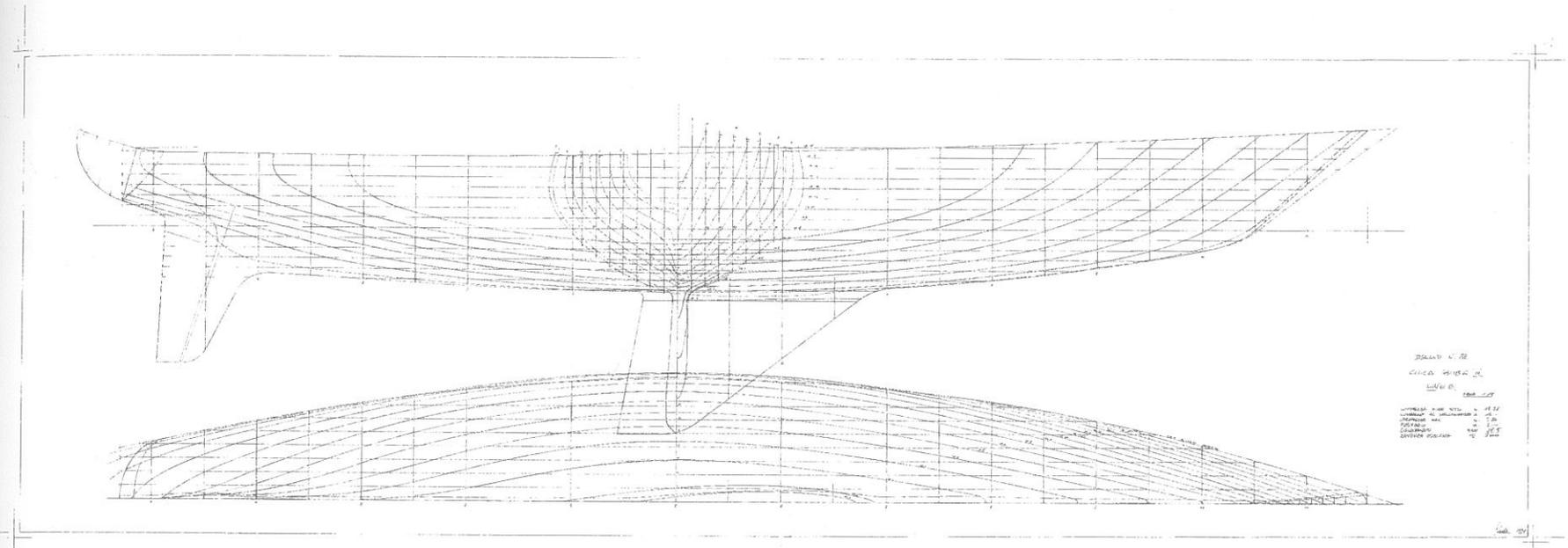
superficie velica
187 mq

cantiere
Carlini



DESCRIZIONE	Q.TA	UNITA	VALORE	VALORE	VALORE	VALORE
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50
PROFONDITA' D'ACQUA	1,50	M	1,50	1,50	1,50	1,50





DRAWN BY: [illegible]
 CHECKED BY: [illegible]
 SCALE: 1:100
 SHEET NO. 111
 TOTAL SHEETS: 111

108 | Isacco

1986

pechereccio

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
14 m

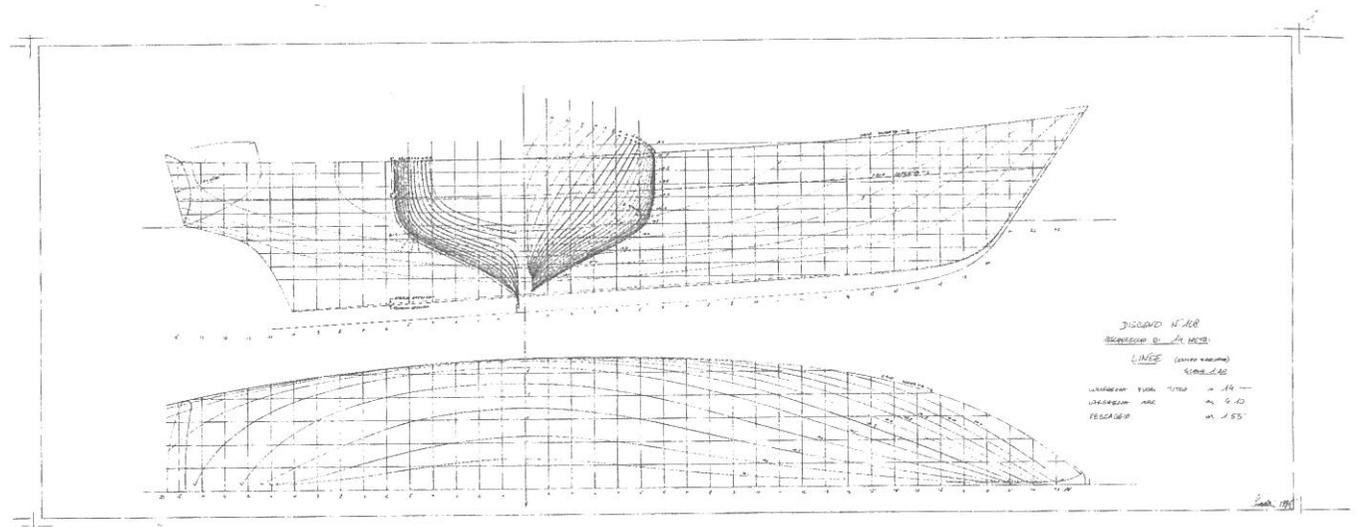
lunghezza al galleggiamento
12 m

larghezza
4,10 m

pescaggio
1,55 m

dislocamento
14 t

cantiere
Crisman e Giraldi



135 Despina / Nabbabo / Istria

2000

armo
sloop bermudiano

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
6 m

lunghezza al galleggiamento
5,70 m

larghezza
2,07 m

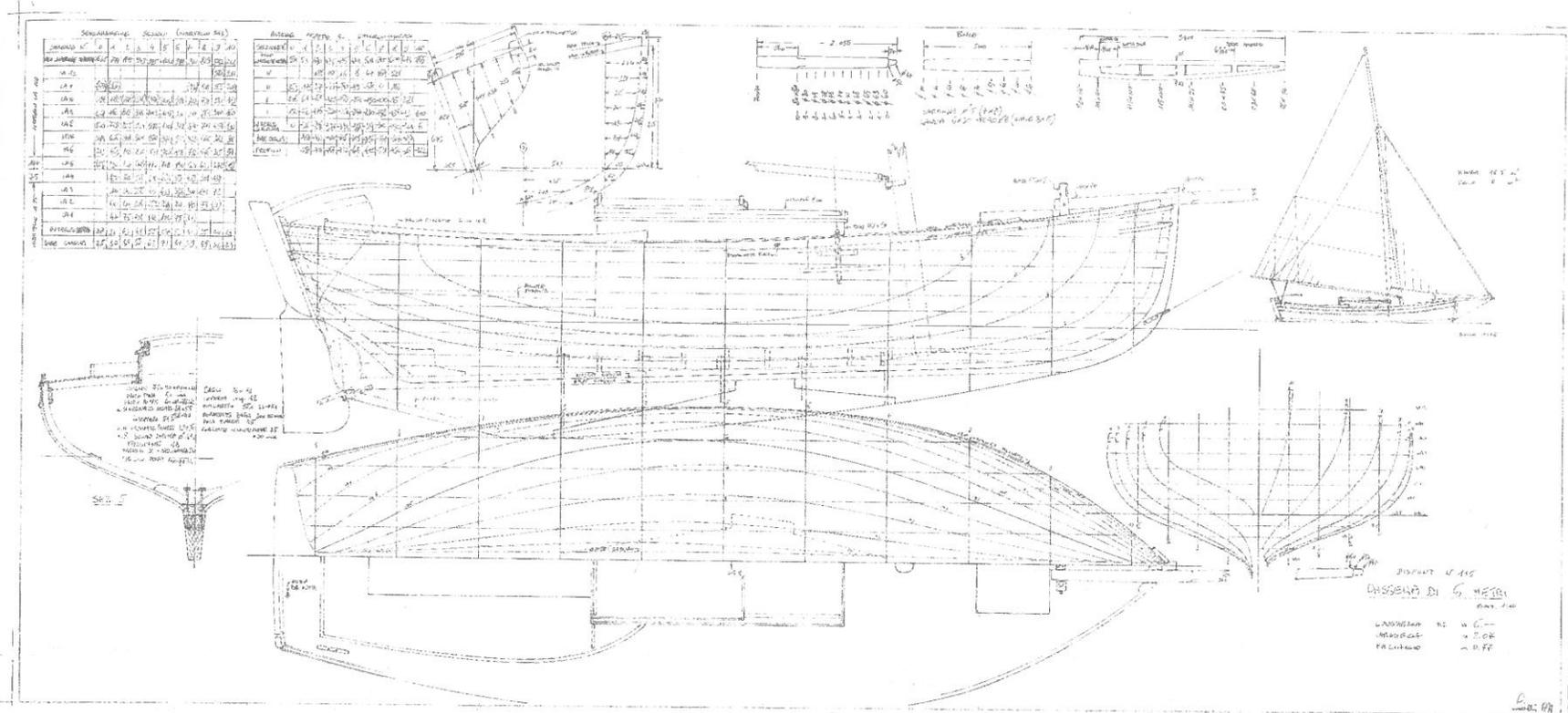
pescaggio
0,77 m

dislocamento
1,10 t

superficie velica
216,50 mq

cantiere
Alto Adriatico





Bat

1889

armo
cutter aurico

materiale
legno

lunghezza fuori tutto
5,20 m

lunghezza al galleggiamento
5,20 m

larghezza
2,17 m

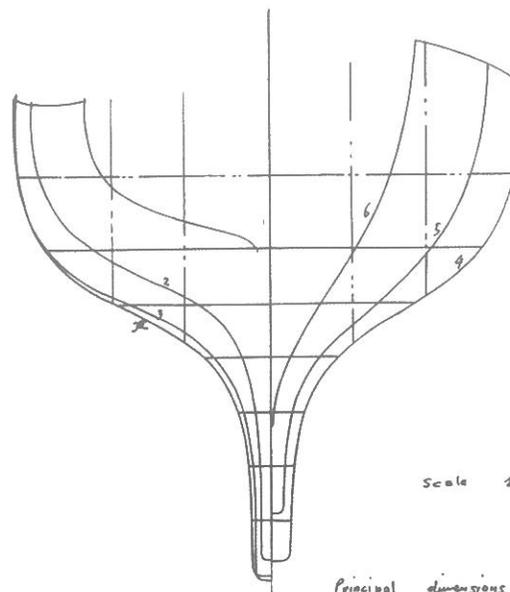
pescaggio
1,38 m

dislocamento
2,60 t

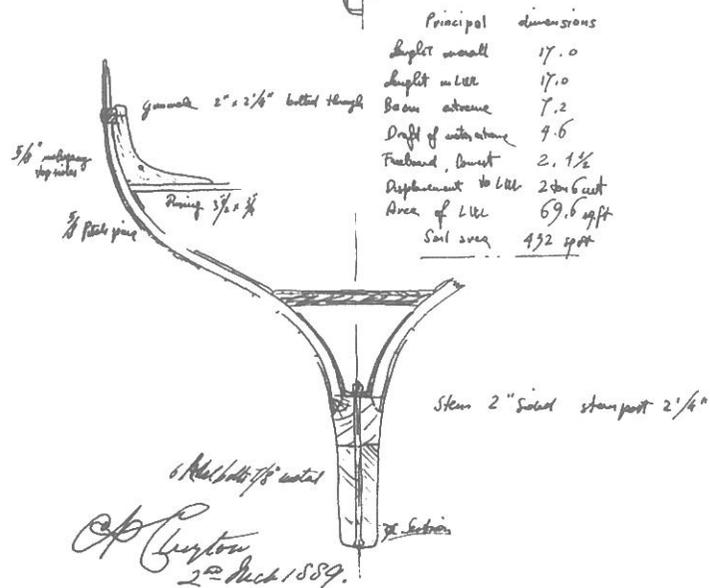
superficie velica
40 mq

progettista
C P Clayton

cantiere
J T Howart-Maldon, Essex (GB)



Scale 1 inch to a foot





L'album



<
Carlo in beccaccino.

>
Al rientro allo Y. C. Adriaco, mentre disarmo il beccaccino, 27 maggio 1956.

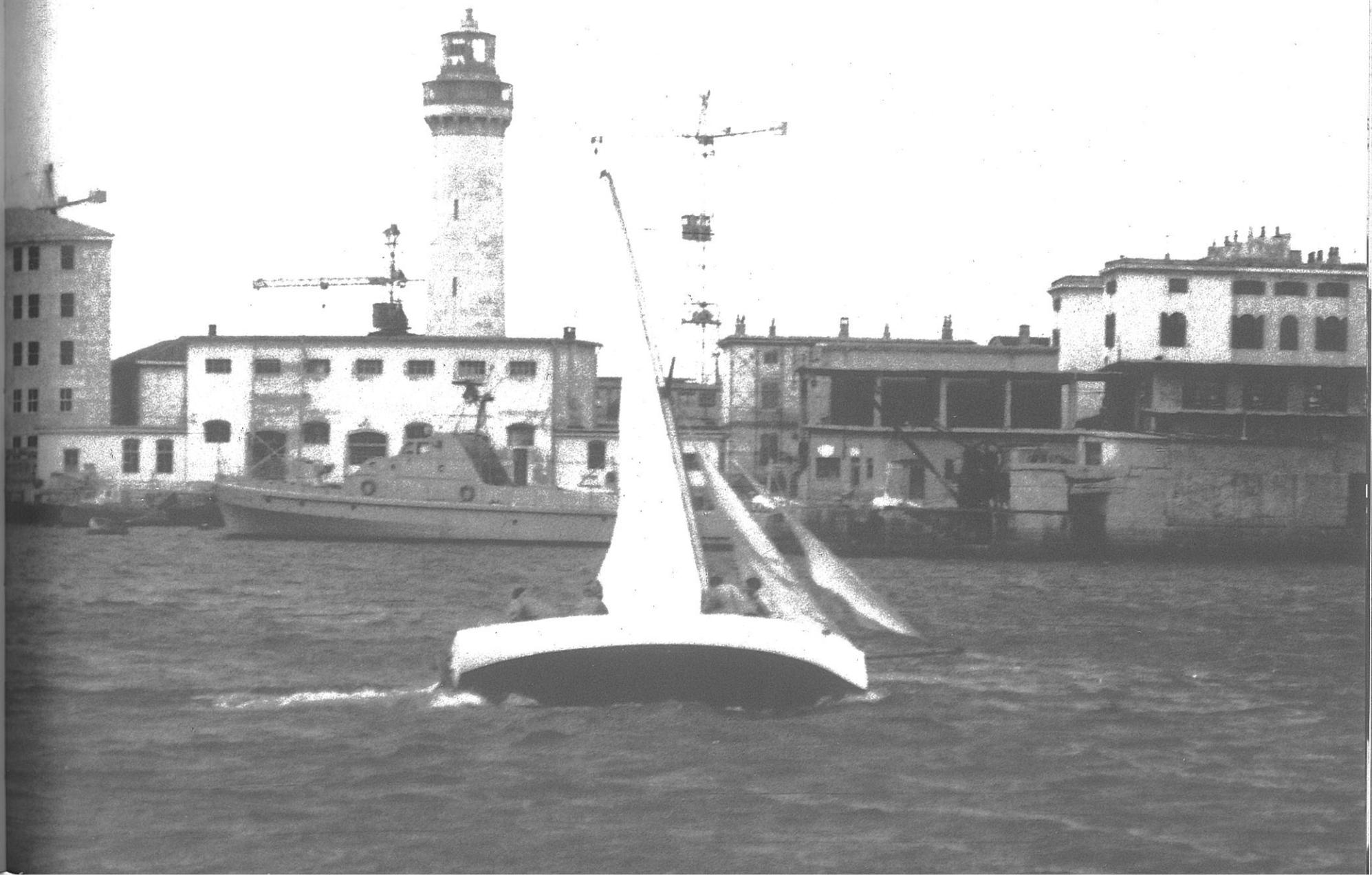
Sull'Aspasia.

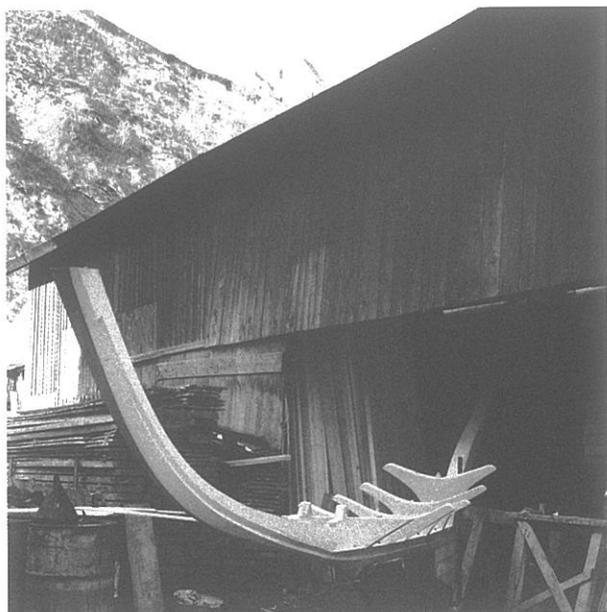




<
In Sacchetta sull'Aspasia.

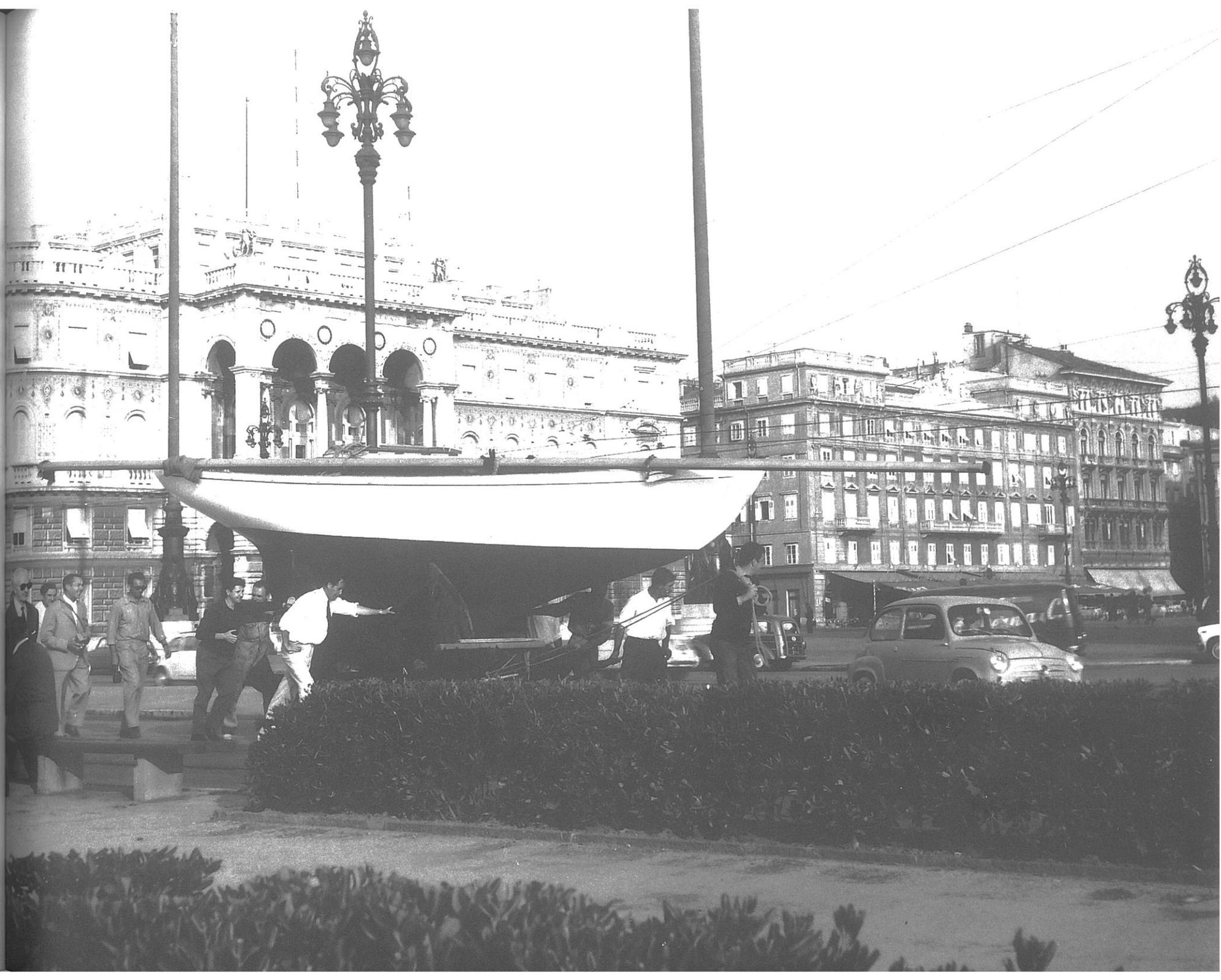
>
L'Aspasia con la bora, sullo sfondo la Lanterna.





< Il dritto di prora, la chiglia dell'Anfitrite nel cantiere De Pangher.
All'uscita del cantiere prima del varo.

> Il trasporto dal cantiere allo Y. C. Adriaco passando davanti piazza dell'Unità d'Italia, agosto 1961.



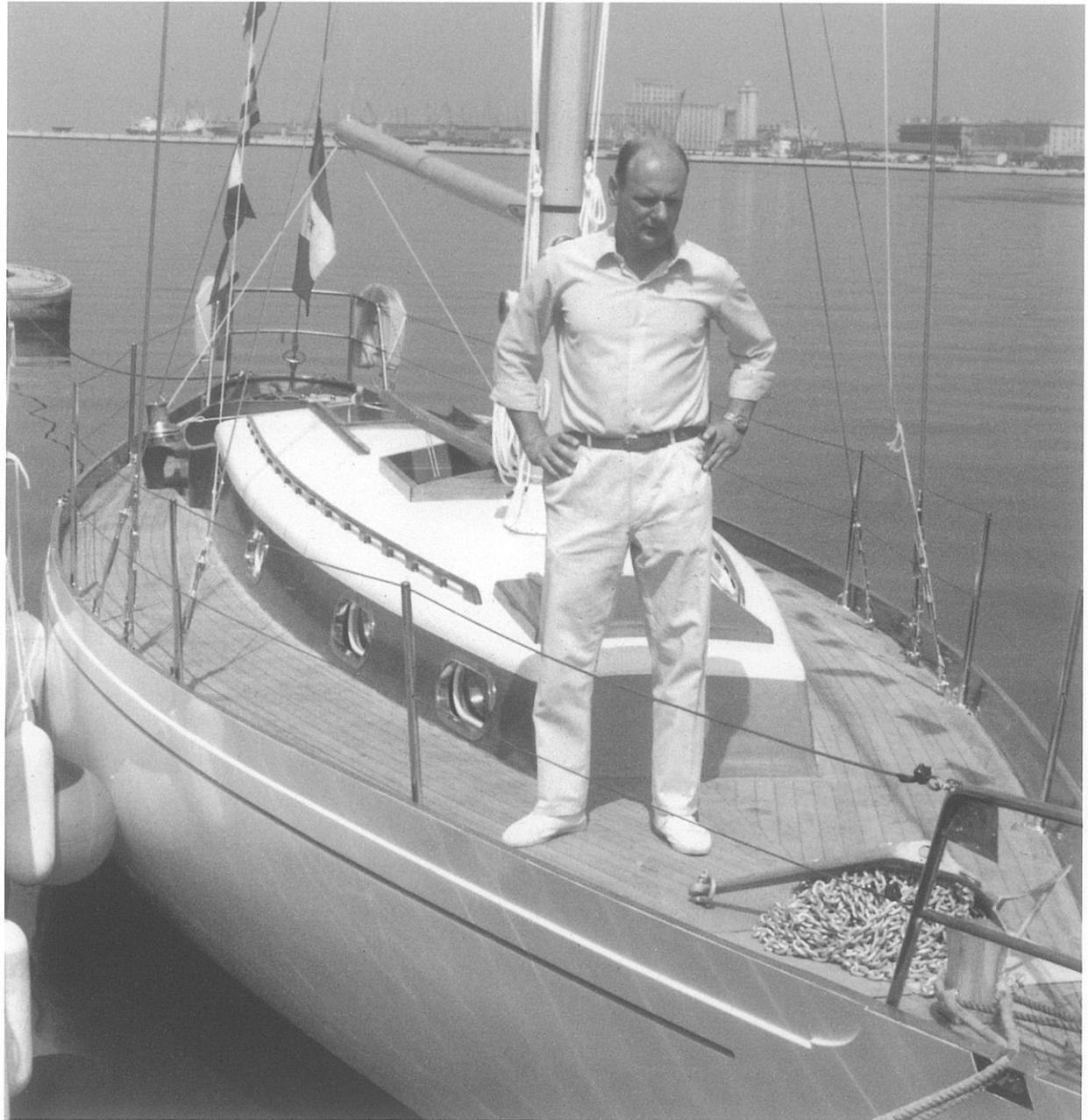


Il varo dell'Anfitrite allo Y. C. Adriaco, agosto 1961.

Carlo, circondato dagli amici, festeggia allo Y. C. Adriaco la premiazione della regata Trieste-San Giovanni in Pelago-Trieste, 15 settembre 1961.







Aletto, progetto n. 4.

Al varo dell'Adria II, luglio 1969.

pagine successive:
Carlo insieme a Mariano Craglietto al varo del cat-
boat Chirone.

Il varo.





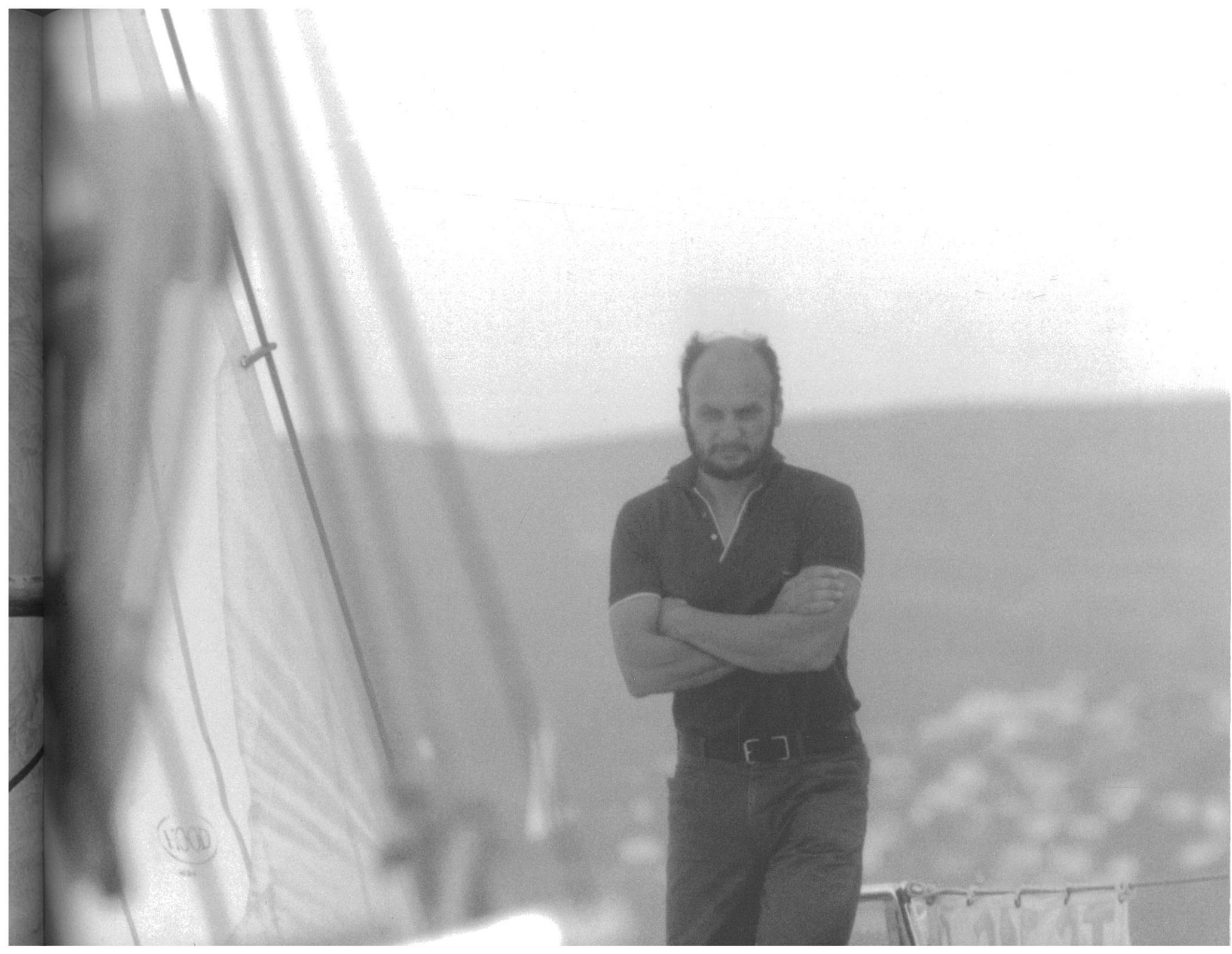




Allo Y. C, Adriaco con gli amici (da sinistra): Sergio Spagnul, Miki Stenta, Glauco Suttora, Tullio Boglich.

Lavori di manutenzione sul Bat.







Carlo con (da sinistra): Luciana Buschi, Elda De Zucco, Tino Straulino e Mariano Craglietto.

Con il Bat alle dighe.





Il Persefone di Tullio Boglich, suo caro amico.

Relax all'ormeggio sul Sandra II.

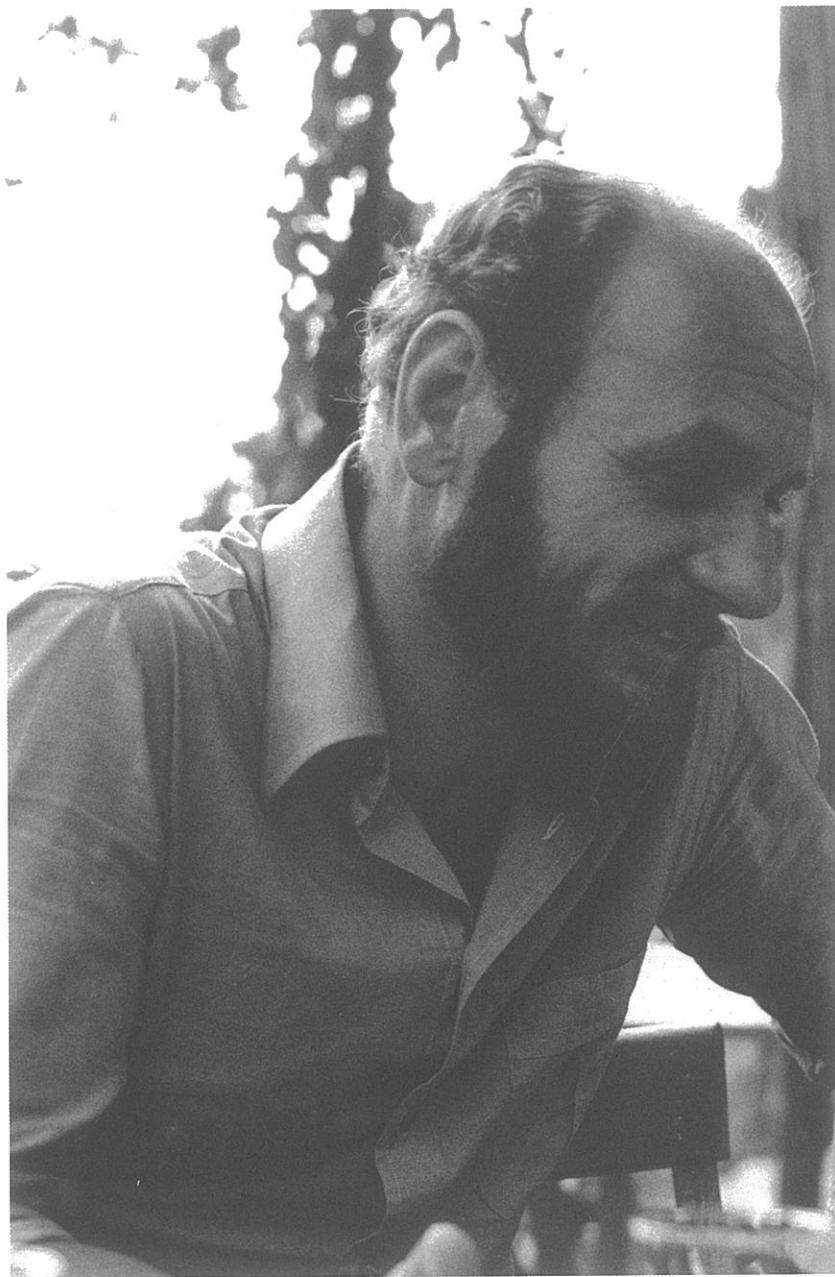
pagine successive:
Carlo con Nico Giraldi e Sergio Crisman.

Sul Bat alla Barcolana con bora.









Con Roberto Carlini nel cantiere di Rimini.

pagine successive:
Al cantiere Alto Adriatico con (da sinistra):
Lorenzo Luxich, Giorgio Ferluga, Paolo Padova
e Luigi Pitacco.

Carlo e il suo Bat.









Carlo "prova" l'Hilde appena varata.



A bordo del Bat con gli amici Renato Pirota (a sinistra) e Gianni Loffredo.





Primavera del 2006 a Porto Rotondo.

Al timone del Bat.

Luciano Semerani, Carlo Sciarrelli
Introduzione e lectio magistralis

Di seguito è pubblicata la lectio magistralis tenuta da Carlo Sciarrelli in occasione della Laurea ad Honorem in architettura navale ricevuta allo IUAV (Istituto Universitario di Architettura di Venezia) nel 2003.

Si è preferito inserire il discorso integrale dell'intervento senza apportare nessun tipo di modifica editoriale.

Introduzione di Luciano Semerani

Il conferimento della laurea in architettura honoris causa è, da sempre, il riconoscimento di una presenza esemplare.

Esemplare per la qualità dell'opera e possibilmente, anche, importante per l'insegnamento che una ricerca creativa trasmette.

Gli architetti che disegnano e costruiscono case e pezzi di città hanno molto da imparare dalle barche di Carlo Sciarrelli. Negli scaffali della sua biblioteca sono raccolti circa mille volumi di architettura e storia navale; alle pareti una collezione di settanta ship-portraits, quadri di velieri d'epoca e numerosi modelli.

Ma la cosa più curiosa è una lunga striscia verticale di cartoncino con cento e trentasette nomi, appesa alla parete dietro il tavolo da disegno.

All'appello rispondono cinquecento imbarcazioni.

Dell'Orion, uno sloop di serie di 7,30 mt, sono state costruite venticinque copie, del Sagittario, un Cutter Ostar da competizione, una sola versione, quella commissionata dalla Marina Militare Italiana.

Anfitrite, Aglaja, Persefone, Astarte, Auriga, Chirone, dapprima una serie di evocazioni mitologiche.

Poi, nel tempo, una conversione alla mondanità: Chica Boba, Valentina, Nababbo.

Accanto ad alcuni nomi, non molti, un asterisco: l'autovalutazione dell'autore, il giudizio sulla corrispondenza tra opera realizzata e la sua ragion d'essere; secondo due parametri: l'utilità e la bellezza.

Nelle pagine del suo libro *Lo yacht, origine ed evoluzione del veliero da diporto*, cinque volte ristampato dall'editore Mursia, ritroviamo i ragionamenti sulla continuità della storia e sul valore dell'esperienza che un altro architetto, di Trieste come Sciarrelli, Ernesto Nathan Rogers, intorno agli anni '60, avevo sviluppato a partire da un'idea di architettura come sintesi di utilità e bellezza.

Dopo dieci anni, per una nuova edizione del suo libro scrive: "la mia striscia con i numeri d'archivio dei progetti realizzati è aumentata di diciannove nuovi numeri, contrassegnati con ben tredici asterischi. Minor produzione, ma una percentuale di qualità d'altri tempi".

Il progettista è dunque il primo critico di se stesso ed è il miglior critico nel suo campo se è dotto, come l'autodidatta Sciarrelli, se è come Sciarrelli un costruttore che spinge il mestiere alle soglie dell'arte e su quel piano porta le maestranze, il cantiere.

Perchè ineliminabile è la necessità di seguire la regola d'arte.

La ricerca della giusta prassi non è mai ricerca di originalità, ma all'opposto è conquista di appropriatezza.

È una posizione esplicita, quella di Sciarrelli:

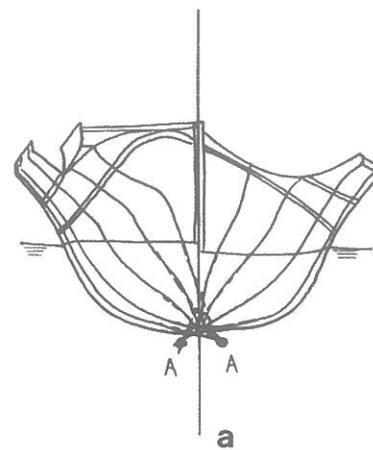
"Io ho due barche base. Da trent'anni. Il mio disegno numero uno, Anfitrite, del 1960, e il mio disegno numero due, Aglaja, del 1964".

A loro volta Anfitrite ed Aglaja hanno riferimenti in barche base che sono state costruite prima, da altri progettisti, con altre misure, ma con la stessa tipologia.

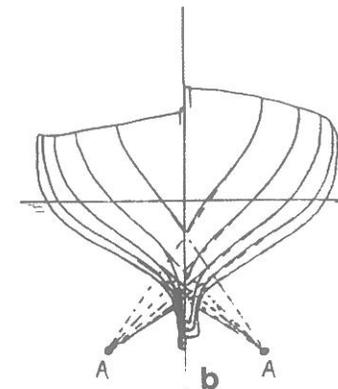
Qualsiasi prodotto della creatività dell'ingegno è una piccola pietra che viene aggiunta ad una grandiosa costruzione fatta dalla moltitudine di quelli che hanno già fatto qualcosa prima.

Perciò il progetto di uno yacht non sarà mai una questione di design, un problema di carrozzeria. Non è incidente di percorso il fatto che Sciarrelli abbia inventato una sua originale formula di stazza e sia stazzatore ufficiale dell'AIVE. Il paradosso è proprio questo: che in un'imbarcazione destinata all'ozio e al piacere, che in qualche modo sembrerebbe improntata alla gratuità, non c'è alcuno spazio per l'arbitrio.

Dai suoi scritti, dalla sua mostra a Parigi al Centre G. Pompidou, dal film *La barca di Dio* girato per RAI 3 con Gianni Lepre, e soprattutto dalle sue inconfondibili, mitiche cinquecento Signore Barche questo da Carlo Sciarrelli abbiamo imparato, e gliene siamo grati.



1



2

Carlo Sciarrelli

Laurea honoris causa in architettura in considerazione dei fondamentali contributi dati alla progettazione dell'architettura navale

Buongiorno!

Io sono qua oggi: è una giornata importantissima per me, perché per tutta la vita, per quarant'anni, ho fatto progetti a tempo pieno, cioè ho fatto l'architetto.

E adesso questa giornata è il culmine.

Sono stato già molte volte in questa università perché sono state presentate molte tesi sui lavori che ho fatto.

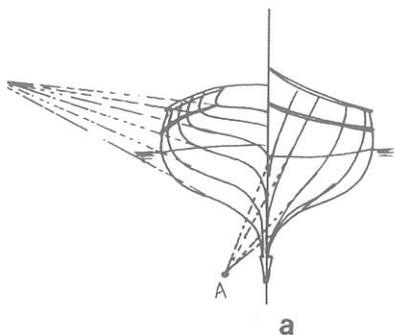
Tesi di architettura.

Ho visto questi ragazzi che studiano i miei disegni e li trasformano in un libro di analisi e calcoli, cosa che io non ho mai fatto prima.

Come si fa a diventare progettisti: la mia vita dovrebbe essere l'esempio!

Ho sempre avuto il gusto del sapere bene le cose a cui mi dedico: così per le barche, avevo il gusto di capire come erano fatte le altre, come erano fatte dagli antichi, come erano fatte quelle di tutto il mondo.

Con l'intransigenza che può avere un ragazzo di venticinque anni con manie di



3

perfezionismo e l'ansia di sapere, mi sono messo in testa di fare la barca perfetta.

I giovani sono ideologici.

La barca è una macchina che va per la sua forma. La forma dà il funzionamento: la forma della barca è una pancia che andando avanti deve diventare zero e andando indietro deve diventare zero.

Questa pancia diventa "niente" soltanto in due modi, da migliaia di anni. O fa così e diventa la punta davanti, ma anche dietro, o si appiattisce e fuoriesce.

Immaginiamo la poppa di una goletta americana, che è piatta sotto, e la pancia verso poppa...

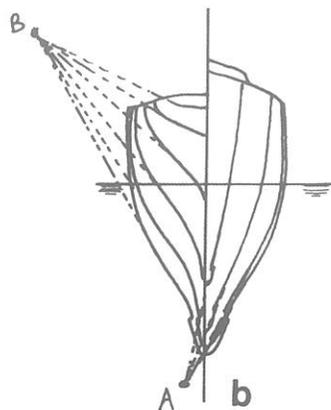
Queste due combinazioni sono state usate in tutta le varietà di barche, ad esempio le barche olandesi del seicento.

Nel Seicento l'Olanda era il paese più avanzato del mondo nella produzione navale; costruiva barche dove la poppa diventava punta e la prua si appiattiva e usciva. Sono prue che escono così dall'acqua.

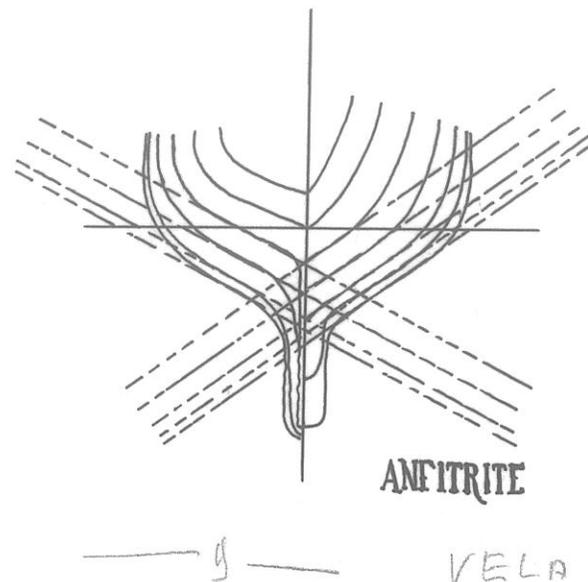
Per migliaia di anni i due modi di costruire le estremità sono stati giusti per tutti.

Ma se uno è migliore, doveva "uccidere" l'altro.

Ecco qui quattro barche tipiche: questa è una barca mediterranea (fig. 1), un



4



5

tipo che si è fatta per mille anni, l'altra è una barca norvegese che si è costruita per secoli (fig. 2); poi uno yacht americano (fig. 3), uno schooner, e un cutter inglese (fig. 4).

Qui si vede che questo "diventare niente" della pancia nasce come a ventaglio intorno a un punto che lo genera...tutte le barche dell'umanità hanno questo punto.

E allora mi sono detto: se il punto fuori in alto è giusto, e anche quello sotto è giusto e se io porto questi punti all'infinito ho tutte e due i punti in una barca.

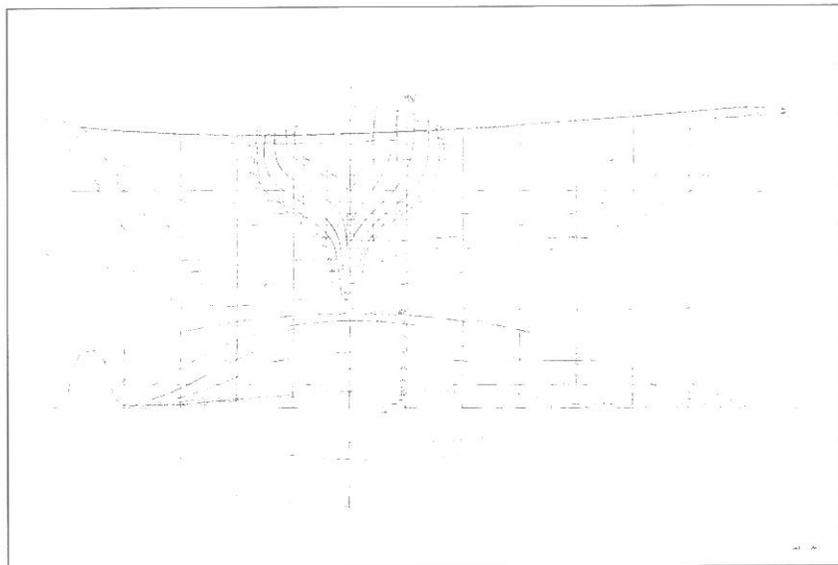
E ho fatto il mio progetto numero 1, per il quale mi sono strangolato di risparmi per anni e...è nato l'Anfitrite (fig. 5).

Non l'ho mai detto a nessuno, in fondo questa è una liberazione.

Perché io, se fossi il committente, sospetterei di un progettista che mi dicesse di aver trovato la barca giusta e che l'umanità si è confusa.

Dunque è meglio tener nascosto questo segreto per qualche anno: adesso si può dire.

E portando quel punto all'infinito si ha sia la forma con il punto in alto che la forma con il punto sotto. Insomma, ho fatto questa barca nel 1960. Vedete queste sono le forme con quel parallelo che ormai sappiamo.



6

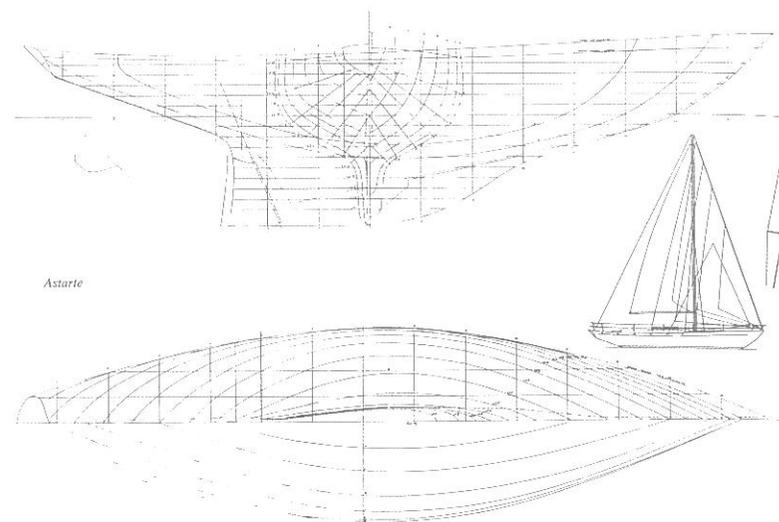
Questa barchetta andava bene, prodigiosamente bene...ho la casa piena di coppe che ho vinto quella volta; perché nelle regate l'alternativa erano già quelle barche moderne con la pinna a timone separato.

Tutte queste macchinette che diventavano... terribili!

Tutte le riviste ne erano piene. E questa barca di aspetto tradizionale andava meglio. Nelle regate da novanta miglia io arrivavo mezza giornata prima di tutto il gruppo che lottava per i due metri di distanza tra l'uno e l'altro. Finché un giorno venne un signore che mi chiese un altro disegno. E io diventai professionista...

Ma io volevo solo fare la barca di Dio, la barca perfetta.

Bene, sono quarant'anni che metto questa forma in tutte le mie barche: sarei anche pronto a rinnegarla se non funzionasse...ma vanno così bene! Ci sono circa quattrocento barche fatte con questa forma che girano per il mondo: in America, nel Mediterraneo, dappertutto. E una barca chiama l'altra...quante lettere ho io di giovani laureati che mi mandano il loro curriculum... Mi fanno tremare i polsi. Sanno quattro lingue, sanno usare gli strumenti elettronici più sofisticati, hanno master di specializzazione... e vorrebbero fare i progettisti! Il mio esempio dimostra proprio l'opposto: uno ad un certo punto ha progettato così



7

tanto che alla fine è diventato progettista. E cioè uno fa qualcosa e qualcuno altro verrà a domandargli una variante. Deve fare una cosa molto elegante e sportiva per poi fare la versione caravan. Se uno fa un'automobile coupé molto bella, venderà molti caravan della sua serie. Se fa direttamente il caravan, non piace.

Questa è la normalità, io faccio una barca e mi si dice: "che bella! Ma la voglio più larga, con una tuga enorme".

Voglio dire che l'architettura deve essere piegata a queste richieste: è come quando un malato va da un medico, ed è il medico che deve adattarsi alla malattia che ha quell'altro. Non può dirgli, per esempio, hai l'appendicite ma io ti cambio le valvole del cuore che "vale" di più.

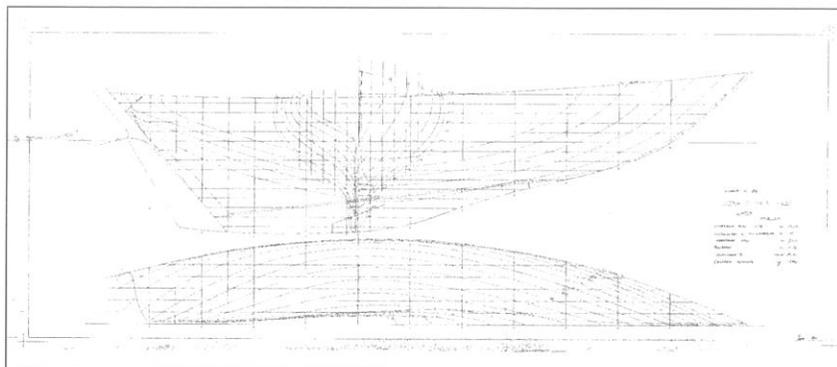
No! Allora bisogna abituarsi a richieste modeste, come accade di solito. Almeno dal mio punto di vista di progettista... un architetto magari invece ragiona all'opposto.

Questa barca l'ho chiamata disegno numero 2 (fig. 6).

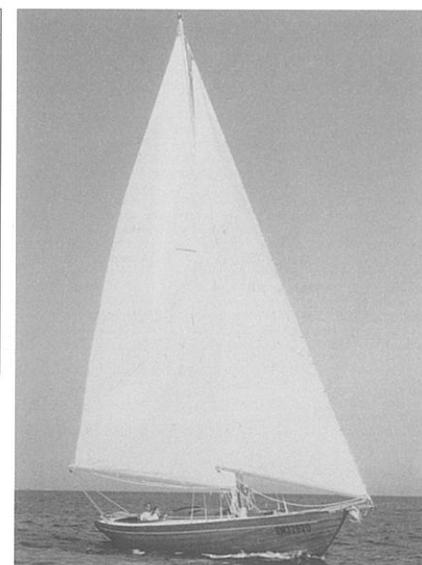
Questa era stata ispirata da una barca che avevo prima, una passera di Lussino a cui ho messo un bompresso e il timone esterno. È stata una commessa di un signore che, in quelle regate in cui arrivavo mezza giornata prima del secondo, arrivava mezza giornata dopo l'ultimo.



8



9



10

Invece si è attaccato a me e ha cominciato a vincere.

L'Aglaja è molto bella, è ancora in giro.

Ne hanno chiamate altre Anfritrite. La numero 1 ha fatto fuori questa (fig. 7) che è la stessa, un poco più grande. Come si vede il timone è attaccato... siamo negli anni sessanta perché i miei disegni sono personali ma rappresentano quell'epoca. Io ho coperto quarant'anni e le barche seguono l'andare... quando si progetta bisogna dare, se si vuole che la cosa venga gradita, un ottanta per cento di quello che uno ha già e cambiare e innovare qualcosa.

Se si dà il cento di nuovo, come - non so - un libro scritto in un'altra lingua, non può funzionare. Qui sono passati cinque, o forse sette anni ed escono le barche con il timone separato.

Questa Astarte (fig. 8) ha vinto, è stata la più buona barca del Mediterraneo nella sua classe, la One Tonner, una classe molto importante.

Andiamo avanti: questa è la barca più grande che mi sia stata mai ordinata (Julie Mothier, 1974). Trenta metri!

Fatta da Sangermani, il cantiere più buono del mondo, e quella volta c'erano ancora i vecchi Sangermani, nome mitico.

Agnelli andava solo da Sangermani. Questa barca di trenta metri era tenuta

quasi sempre nei Caraibi: è partita ed è arrivata di là in undici giorni, superando il record del famoso Atlantic.

Ma non erano in regata... sono partiti e sono arrivati.

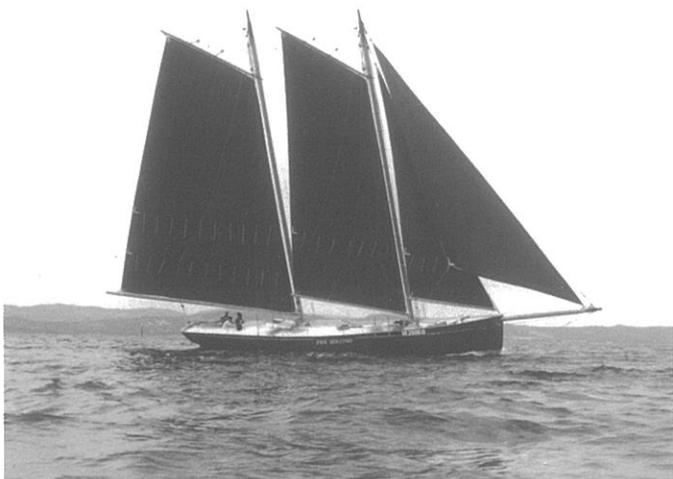
Io in fondo ho fatto solo due barche: la barca numero 1, che abbiamo visto, e la numero 2.

La mia è la storia di un artigiano, di un progettista... i clienti chiedevano una variante: "come quella, ma più grande", "come quella, ma più larga", comunque con molto "di quella" perché si ha paura che succeda qualcosa... "vengo da te perché mi fido, ma... meglio che ti controlli. Fammi tutto questo come quella e poi cambia questa piccola cosa". È così che si è vincolati...

Io non ho l'immagine dell'artista che inventa un'idea e poi piange perché il mondo non l'ha capita. Non la capisco proprio.

Che ne so, un cuoco che fa un cibo che nessuno vuol mangiare... e lui: "ahhh il mondo non mi capisce!". Non capisco. Il cuoco sarà contento se tutti hanno l'acquolina. Devono avere l'acquolina se vedono il mio progetto!

C'è l'idea di fare un progetto e poi di costruire il desiderio di quel progetto. Il mondo va avanti così adesso... si fa il prodotto e poi si inventa il bisogno. Ma io no!



11

Questa è una delle più belle che ho fatto... è l'Aglaja portata a quindici tonnellate, una barca di tredici metri e mezzo (fig. 9).

Questa è l'ultima barca (fig. 10) della famiglia che viene dall'Aglaja ed è stata fatta cinque, sei anni fa. Molto bella, elegante, adesso è a Porto Rotondo.

Questa è una barca (fig. 11) fatta per un signore di Venezia che ha navigato nei Caraibi per anni, è andata avanti e indietro per l'Atlantico.

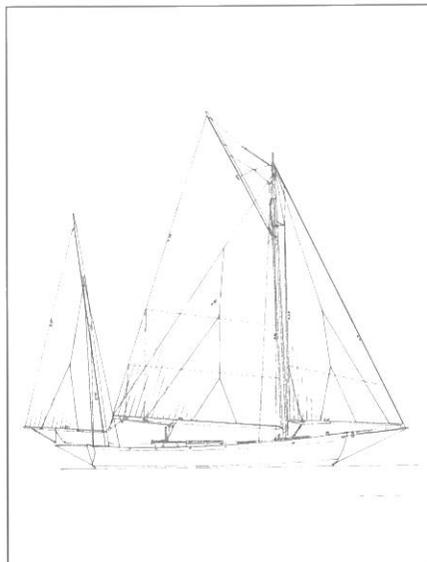
Ne sono state fatte sei o sette. Uno schooner di ferro.

Eccola qua! Questa foto è particolarmente bella e l'ho messa sulla copertina del mio libro... è stata affittata per le vacanze della famiglia Tabarli...è quasi una laurea questo affitto! Ed è sempre della famiglia dell'Aglaja, che continua. Questa è un'altra barca che è a Venezia (fig. 12), è in ferro e in questa misura, dodici metri, la barca di ferro è molto più pesante del giusto.

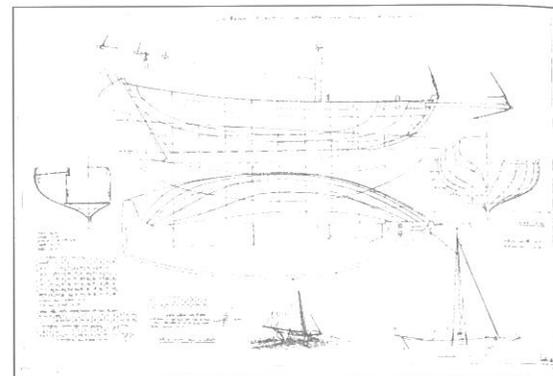
Il "giusto" è il peso che il progettista vuole dare adesso che la barca si può fare di legno o di plastica.

Ma se si usa il ferro il fabbro dice no! Con il materiale pesante le barche vengono più pesanti, come quelle di centoventi anni fa, che avevano le ordinate doppie di quercia, fasciame dentro, fasciame fuori.

Ed erano attrezzate così perché non erano mica stupidi una volta.



12



13

E adesso quei tipi di barca vogliono un tipo di forma, un tipo di vela...

Se uno oggi fa la barca con il peso di una volta non andrà tanto lontano. Infatti vanno benissimo e sono bellissime!

Sono barche meravigliose e io mi compiaccio e dico che sono belle perché così è e lo dicono tutti. Qui viene fuori il discorso del bello: è una palude in cui una volta che ci si inoltra non si sa dove si va a finire.

Come si fa a fare il bello?

Cos'è il bello?

Io ho una mia idea del bello in una progettazione.

Vedo il bello da mettere in una barca un po' accademico.

Cioè una volta scelto il tipo, quel tipo di barca, bisogna sentire le forme che per secoli convergono in quella e che hanno un loro linguaggio, una loro logica. Da sempre si è consolidato tutto un sistema di attese, per esempio: se uno vede un tempio greco, una colonna, già immagina che sopra c'erano i fregi...

Naturalmente questo è un discorso orribile per una facoltà di architettura, credo.

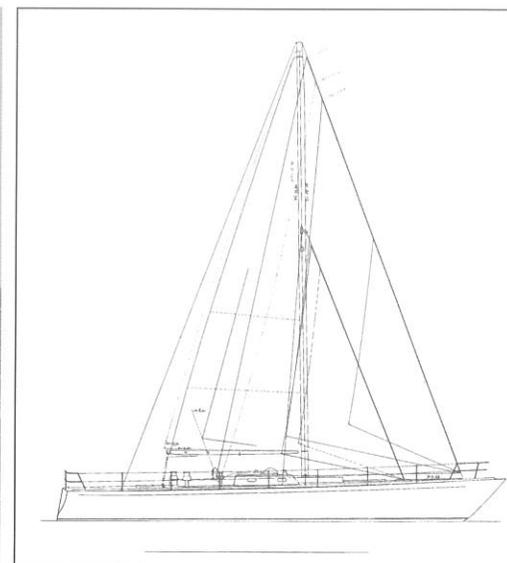
Perché tutto deve essere nuovo, no? Ma il bello non è il nuovo, il nuovo non è bello. Proverbio antico, che ho ereditato anch'io. Per fare bello bisogna mette-



14



15



16

re qualcosa di accademico. Parlo sempre delle barche... non mi propongo di fare proselitismo di questa idea per l'architettura civile.

Queste sono barchette piccole, un disegno, una tavola unica dove c'è tutto, la barca finita con la coperta, la stessa in navigazione, il piano velico (fig. 13).

Anche questa è una barca di sette metri (fig. 14). Queste tavole complete sono fatte nello stile antico, il che è molto difficile!

Perché la barca nello stile antico, cioè la barca che veniva fatta in tutto il mondo fino a cinquant'anni fa, si faceva in cantiere... e il pavimento era a bolla a novanta, sul pavimento livellato si metteva la chiglia, la spina dorsale, e quella era la linea di base; le ordinate, le costole, venivano messe a piombo con piombo e anche il disegno veniva fatto così. Si faceva una linea di base che corrisponde con il pavimento, che è quella che esce dalla chiglia.

Le ordinate sono verticali e il progetto viene fatto per poterla fare. Dentro fasciame, queste sono le ordinate, proprio come i progetti di cantiere di una volta.

Ecco, questo è il risultato... uscita dal cantiere.

Qui siamo sul lago...abbiamo provato la barca.

È una sequenza: si ammaina, si entra nel porticciolo, qui si vede la forma.

Ecco questa è una barchetta di sette metri ma leggere queste forme è una cosa difficile. Ho visto che sono pochi quelli che colgono le forme, che leggono. È difficile!

Questa è una di queste che io amo molto (fig. 15), sei metri, di tipo lussignano. Ho mescolato le forme che usavano dare i lussignani a queste mitiche barchette, formidabili, che battevano gli yacht.

E il risultato è questo.

Barca magnifica che corre come un fulmine.

Un giorno si presenta un ammiraglio e mi ordina una barca per la Marina Militare (fig. 16).

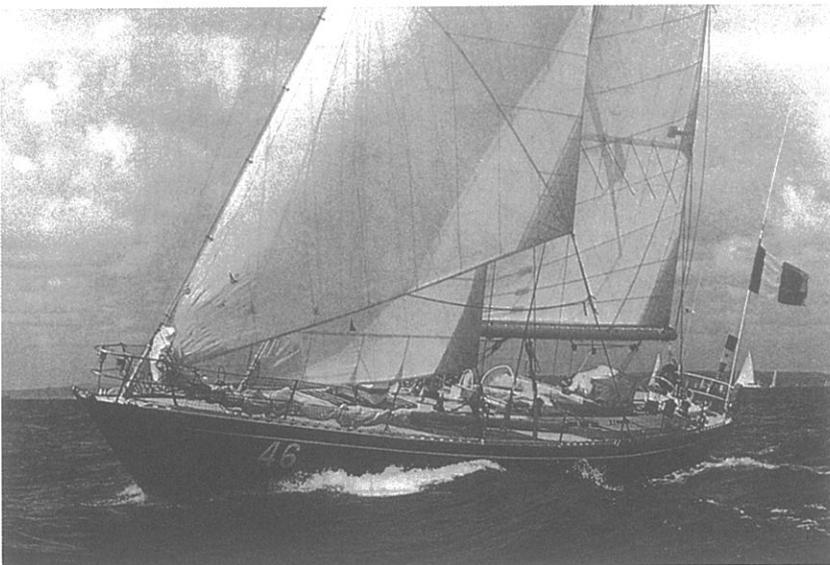
Sono stato molto orgoglioso.

Gli scadeva il mandato come direttore di corso quel mese e, tipico degli ammiragli, preparava lavori molto seccanti per il prossimo.

Allora voleva fare la barca... ma non subito, aspettava di essere agli ultimi giorni. Insomma ho avuto l'ordinazione.

E ho inventato questa barca per fare la regata transatlantica, perché ero diventato specialista di barche per le regate transatlantiche in solitaria.

Ce ne saranno state almeno cinque o sei che andavano benissimo, arrivava-



17

no benissimo. Questa è arrivata terza dei monoscafi. Insomma, tutto bene, non ha rotto neanche uno spago.

Questa è un'altra mia, sempre transatlantica... molto bella (fig. 17).

Ecco, queste sono le struttura in alluminio, lega leggera, scavo ricoperto.

Questa è un'altra, sempre transatlantica, Chica Boba II.

Il signore che l'ha fatta in alluminio l'ha fatta poi in legno. Perché la barca in alluminio è più sicura perché è fatta tutta di un pezzo, mentre la barca in legno è fatta di parti staccate e andando per mare può tornare a pezzi. Ho notato che quelle in alluminio vengono fatte con entusiasmo perché non si rompono, ma poi l'angoscia che si rompano diventa l'angoscia che si corrodano. E allora la barca che si fa dopo è di legno perché non si corrode.

Poi allora il pensiero è che vada a pezzi...E così la barca dopo sarà magari in alluminio di nuovo.

Tornando al discorso del bello, devo dirlo, un po' mi addolora questo discorso. Perché quando di una cosa si dice "bella", si dice "antiquata". Perché il bello non è nuovo.

Una cosa nuova, appena inventata, non è bella... non è neanche brutta.

È bello vuol dire che appartiene ad una categoria in cui c'è il brutto...



18

Una cosa che non è mai stata fatta e che è la prima nel mondo non è né bella né brutta.

Bello presuppone anche il suo opposto.

Comunque questo discorso, giusto o sbagliato che sia, viene fatto.

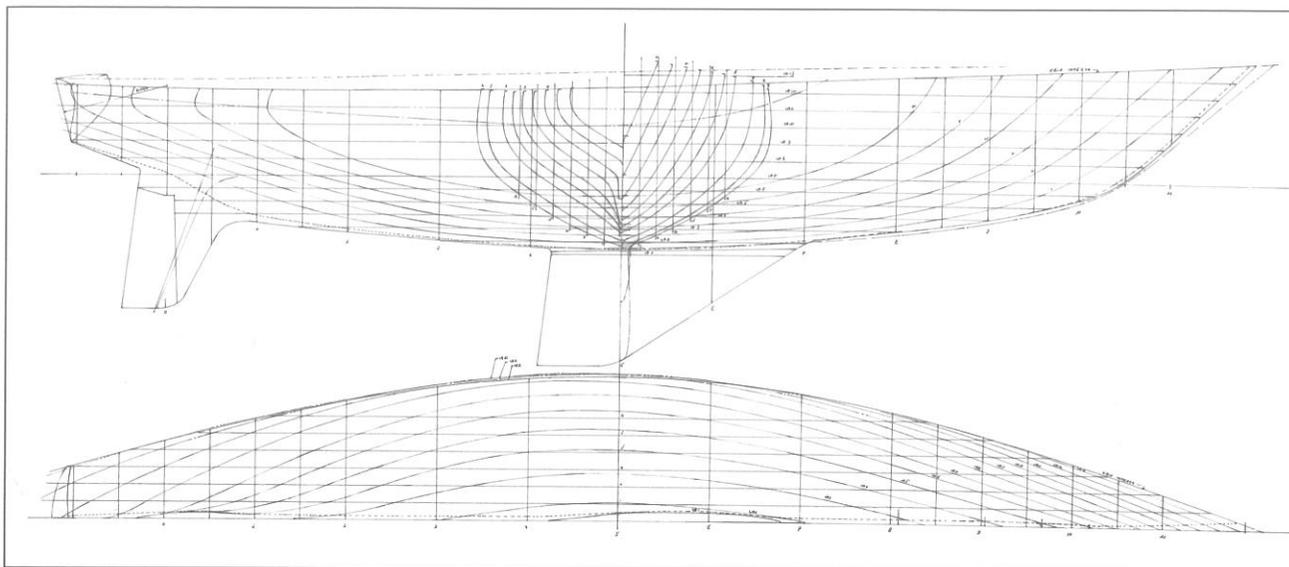
"Sciarrelli è antiquato perché le sue barche sono belle!".

E io so perché hanno ragione. Uno deve avere una cosa che magari dopo due anni è ridicola, ma quando esce è bruttissima, dunque nuova. Questa è una delle ultime, avrà quattro o cinque anni, Isabella (fig. 18), ed è sempre l'idea dell'Anfitrite che cammina, del tipo più leggero, con timone e chiglia separati.

Questa è la stessa barca (fig. 19), le strutture di legno con le ordinate...

Perché ho scoperto che le barche da millenni si fanno con le ordinate, come una cassa toracica con le costole... ma la tecnica moderna trova rozzo questo sistema. Se c'è una struttura a ordinate, l'ingegnere la trasforma in un sistema di anelli distanti e multicorrenti, completi di ordinate robustissime, con alettature... È una cosa in cui la tecnica moderna cade fatalmente, che io non condivido.

Se ho una struttura organizzata longitudinalmente, una casa, una stalla, un fienile di cinque metri per venti... devo mettere le travi nel verso dei cinque



19

metri, non nel senso dei venti. Bene, sono l'unico al mondo!

Oggi nessuno mette le travi in quel senso; si mettono nel senso dei venti metri, è incredibile!

E anche le barche sono fatte allo stesso modo. Una barca è lunga venti metri e larga cinque, guarda caso, e le ordinate si mettono per lungo, a strisce.

E allora anch'io quando ero più giovane credevo nella tecnica e nel progresso, ho fatto il Sagittario, che adesso è il brutto e non lo ricerchiamo, con pochissime ordinate e molti correnti. Si è spaccata dopo una prova di qualche giorno, ha avuto delle incrinature nella prua. L'abbiamo riveduta, abbiamo inserito molte ordinate, come nelle barche di mille anni fa. E ha percorso l'Atlantico avanti e indietro, non è mai più successo niente.

E allora anche le barche in legno io le faccio con le ordinate perché è misterioso... non so, si sa che un tubo di una condotta forzata...e non lo divido mica mettendogli dei costolini? Gli metto degli anelli continuamente... no, forse adesso farebbero dei costolini per lungo.

C'è da aspettarsi di tutto.

Questa è quella forma vista così nell'aria (fig. 20), la forma di quell'invenzione di venticinque, trent'anni prima, che tutti guardano dicendo "oh che bella!",



20

con mia scarsa gioia: perché questi dicono "che bella", ma il loro cuore va ad un mostro deforme, avvenieristico, moderno.

Come chi vede un palazzo del Seicento e dice "che bello" quando è in vacanza e fa il turista, ma vuole tornare nella sua casa di cemento con le finestre di alluminio.

Questa è la foto di una barca di quattordici metri.

Lo dico, è del professor Battistin, che conosciamo.

L'ho messa così perché mi ha dato una grande soddisfazione tecnica... io ho navigato molto, sono stato in giro per l'Atlantico, dappertutto con le barche, ma non ho mai imparato tanto di così scientifico su come funziona una barca come due anni fa ad una stupida regata di quindici miglia che si fa a Trieste, la Barcolana: c'erano tutte le barche migliori del mondo moderno ed è venuto un colpo di vento a sessanta nodi, un colpo di bora a Trieste in settembre, la cosa più normale del mondo... un colpo di bora con il sole è una cosa gioiosa, una festa, con onde di un palmo... e ci sono state milleottocento barche rotte, disfatte, disastri.

Qui un fotografo nella zona del faro della Vittoria fotografava la situazione delle barche che passavano sotto.



21

Questa è la Tiziana, del professor Battistin (fig. 21), che non appena è aumentato il vento ha ridotto la vela, ha tolto un fiocco e ha continuato come si fa sulle barche da secoli.

E camminavamo lì a otto, nove nodi, mentre tutti gli altri, duemila barche, sparivano all'orizzonte perché non riuscivano a rimontare...

Questa è una barca di quelle con i giaguari sponsorizzati, ferma immobile con la prua sotto l'acqua e con la poppa fuori.

Però c'è soddisfazione, non tanto per me, perché è finito il mio mestiere, io



22

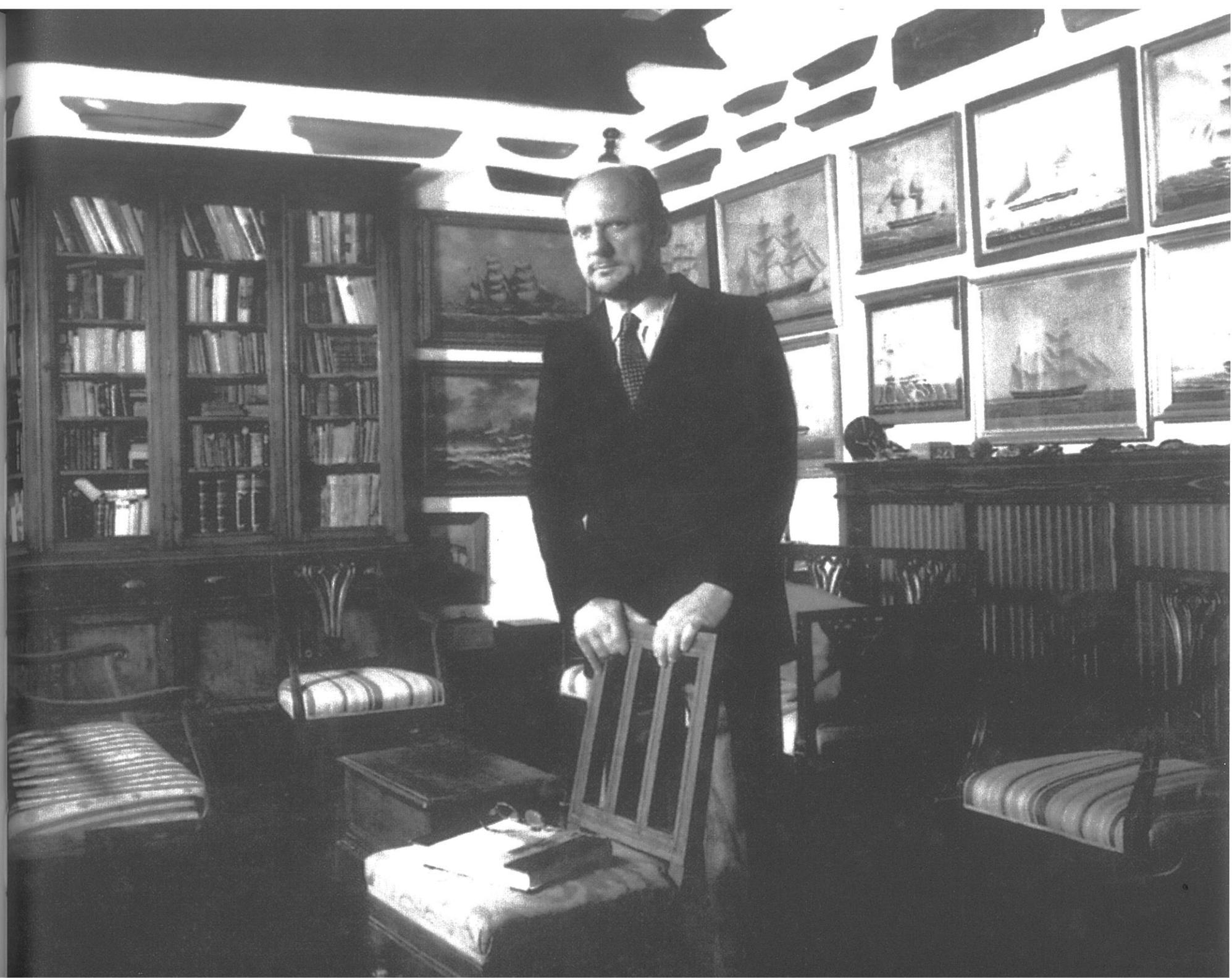
dovrei aggiornarmi e andare su queste forme, sennò non avrei più lavoro; ma ormai sono vecchio, non avrò più lavoro.

Oggi vogliono queste barche perché sono pubblicizzate, perché "vanno"! E io non so fare queste barche.

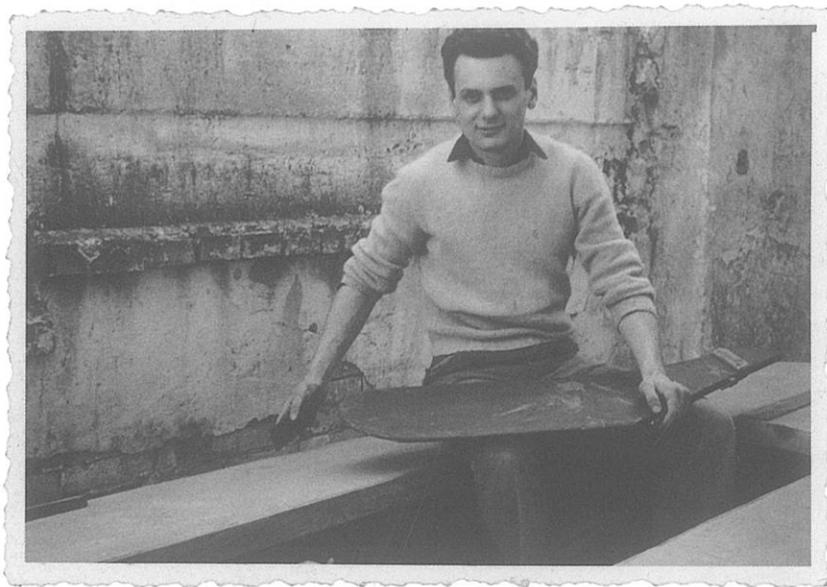
Come posso disegnare una forma (fig. 22) che so che, se c'è vento, si ribalta così?

Ho finito.

Grazie!



Nota biografica



Giovanissimo carteggia il timone del beccaccino, 1955.

Carlo Sciarrelli nasce a Trieste il 6 luglio del 1934. Si diploma all'Istituto Tecnico Industriale A. Volta di Trieste. Figlio di ferroviere, lavora come fuochista addetto alla manovra dei treni per le Ferrovie dello Stato. Le locomotive rimarranno sempre nel suo cuore, specie quelle a vapore di cui raccontava sempre l'incredibile espressione di potenza.

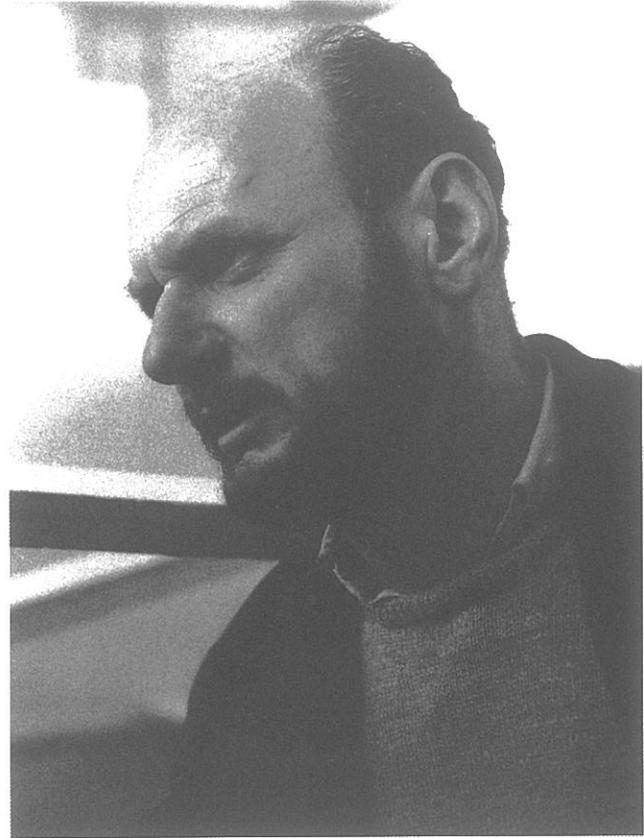
Frequenta fin da ragazzo i moli dello Yacht Club Adriaco subendo il fascino delle barche. Inizia a bordeggiare per il golfo di Trieste con un beccaccino, una deriva che gli permette di appropriarsi dei segreti della navigazione. Ma non si accontenta, non gli interessa solo navigare vuole capire le barche, la forma degli scafi, il loro comportamento in mare.

Inizia per lui un percorso di conoscenza, che in realtà durerà tutta la vita e da perfetto autodidatta, studia, analizza, approfondisce con una cura quasi maniacale, ogni aspetto delle cose che gli interessano. Si avvicina così alla cultura classica, impara il latino per leggere e studiare direttamente dalle fonti. Con lo stesso metodo si avvicina alla musica classica, all'architettura, all'arte e alla nautica. La sua biblioteca inizia ad ampliarsi fino a contare più di 1000 volumi di letteratura, architettura, arte, storia navale, classici latini e greci. Ne esce un uomo con una cultura a tutto campo capace di grandi intuizioni e di analisi acute e originali.

Nel 1959, il suo primo lavoro da progettista: restaura per sé una passera costruita sull'Isola di Veglia negli anni '30, Aspasia.

Si sente pronto, i suoi studi, le sue analisi lo hanno portato a trovare un suo concetto di sintesi dalla quale può e deve partire, per realizzare la barca perfetta, "la barca di Dio".

Con sudati risparmi progetta e costruisce nel 1960 la sua prima barca, l'Anfitrite. La barca va bene, prodigiosamente bene, vince quasi tutte le regate alle quali partecipa. Ma anche qui, Carlo non si accontenta, affina la tecnica, si





spinge oltre, progetta un altro tipo di barca, che gli viene stavolta commissionata da un suo avversario di regata.

Inizia così la sua storia di progettista, architetto, yacht designer. Nella sua vita ha progettato circa 140 barche e dai suoi progetti sono state realizzate in tutto il mondo più di 400 imbarcazioni.

Giudice severo di se stesso aveva dietro la scrivania, dove lavorava, una striscia di carta con elencati i 138 nomi delle sue barche, solo su alcuni però c'era un asterisco, dove cioè il suo progetto aveva raggiunto la perfetta sintesi di utilità e bellezza.

“Il bello non è nuovo, il nuovo non è bello” soleva dire. Tutta la sua opera di yacht designer infatti, è stata connotata dalla ricerca della “bellezza”. Da profondo conoscitore dei classici qual'era, puntava alla sintesi perfetta di armonia e equilibrio delle forme e funzionalità.

Nel 1970 pubblica per la Mursia *Lo yacht, origine ed evoluzione del veliero da diporto*, il testo di nautica più letto nel nostro Paese, ristampato ben cinque volte dalla casa editrice e tradotto anche in tedesco.

Nel 1985, in occasione della mostra “Trouver Trieste” al Centre Pompidou di Parigi, il Comune di Trieste assegna una sala ai suoi disegni e gli commissiona un filmato sulla professione del progettista. Il video *La barca di Dio* viene girato dalla Rai e trasmesso anche sulle reti nazionali.

Nel 2003 riceve la Laurea ad Honorem in Architettura dall'Università di Venezia e nello stesso anno riceve la civica benemerenzza dal Comune di Trieste con la seguente motivazione: “per aver contribuito con la sua opera a diffondere in tutto il mondo il valore e il nome della città di Trieste e la sua tradizione per lo yachting. Le sue creazioni hanno avvicinato la progettazione dell'architettura navale alle soglie dell'arte”.

Carlo Sciarrelli muore a Trieste, dopo una lunga malattia, il 24 settembre 2006.

Carlo al lavoro con Federico Lenardon, suo unico allievo.

Selezione degli scritti di Carlo Sciarrelli

Carlo Sciarrelli, *Lo Yacht, origine ed evoluzione del veliero da diporto*, Mursia, Milano, 1970

Carlo Sciarrelli, *Le bateau de Dieu*, in *Trouver Trieste*, Paris, Novembre 1985 - Juin 1986, Centre Georges Pompidou, Electa - Comune di Trieste, 1985

Bolina

Carlo Sciarrelli, *Addio Capitano Blak - È scomparso Bruno Veronese - Un maestro*, in *Bolina* n. 69, 1961, Roma

Carlo Sciarrelli, Carlo Lazzari Agli, Andrea Dal Piaz, Marco Pomi, *La sciagura del Parsifal* in *Bolina* n. 117, 1996, Roma

Uomo Mare

Carlo Sciarrelli, *Cutter again*, in *Uomo Mare*, n. 6 giugno-agosto 1974

Carlo Sciarrelli, *Due grandi schooners moderni*, in *Uomo Mare*, n. 9 marzo-maggio 1975

Carlo Sciarrelli, *Design: cosa c'è di nuovo attorno ai 15 metri*, in *Uomo Mare*, N. 12 dicembre-gennaio 1976

Carlo Sciarrelli, *Due barche a deriva* in *Uomo Mare*, n. 17 ottobre-novembre 1976

Carlo Sciarrelli, *Bella da impazzire, un racer d'altomare per la Ostar '80*, in *Uomo Mare*, n. 37 febbraio-marzo 1980

Carlo Sciarrelli, *Perché oceanici?*, in *Uomo Mare*, 1975-76

Vela e Motore

Carlo Sciarrelli, *La velocità dei velieri*, in *Vela e Motore* n. 10, 1962, Milano

Carlo Sciarrelli, *Barche leggere e barche pesanti*, in *Vela e Motore* n. 11, 1962, Milano

Carlo Sciarrelli, *Il "Colin Archer type"*, in *Vela e Motore* n. 12, 1962, Milano

Carlo Sciarrelli, *La goletta America*, in *Vela e Motore* n. 1, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Le barche di Falmouth*, in *Vela e Motore* n. 2, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Deriva mobile*, in *Vela e Motore* n. 3, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Le barche dei Paesi Bassi*, in *Vela e Motore* n. 4, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Uomo in mare*, in *Vela e Motore* n. 5, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *La stazza e gli yacht - Dagli inizi al 1900 (I)*, in *Vela e Motore* n. 6, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *La stazza e gli yacht dal 1900 a oggi (II)*, in *Vela e Motore* n. 7, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Problemi d'armamento...del motore ausiliario*, in *Vela e Motore* n. 9, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Il secolo degli inventori*, in *Vela e Motore* n. 11, 1963, Milano

Carlo Sciarrelli, *Lo Yachtman nell'Ottocento*, in *Vela e Motore* n. 1, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *"Spray"*, in *Vela e Motore* n. 2, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *Il cutter*, in *Vela e Motore* n. 4, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *"Dorade" di Stephens Olin*, in *Vela e Motore* n. 6, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *Origini e storia dello schooner americano (I)*, in *Vela e Motore* n. 8, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *Lo schooner americano (II)*, in *Vela e Motore* n. 10, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *Lo schooner americano (III)*, in *Vela e Motore* n. 12, 1964, Milano

Carlo Sciarrelli, *Schutter (I)*, in *Vela e Motore* n. 4, 1965, Milano

Carlo Sciarrelli, *La forma dello scafo (I)*, in *Vela e Motore* n. 12, 1965, Milano

Carlo Sciarrelli, *La forma dello scafo (II)*, in *Vela e Motore* n. 2, 1966, Milano

Carlo Sciarrelli, *La forma dello scafo (III)*, in *Vela e Motore* n. 3, 1966, Milano

Carlo Sciarrelli, *La forma dello scafo (IV)*, in *Vela e Motore* n. 4, 1966, Milano

Carlo Sciarrelli, *Tre rande col picco*, in *Vela e Motore* n. 3, 1967, Milano

Carlo Sciarrelli, *Il bordo libero*, in *Vela e Motore* n. 6, 1967, Milano

Carlo Sciarrelli, *L'Astarte e le regate dei terza classe in Adriatico*, in *Vela e Motore* n. 11, 1967, Milano

Carlo Sciarrelli, *Le dimensioni dei terza classe*, in *Vela e Motore* n. 2, 1968, Milano

Carlo Sciarrelli, *I "Terza classe" dell'Adriatico*, in *Vela e Motore* n. 8-9, 1968, Milano

Carlo Sciarrelli, *L'Algaiola II una versione moderna del grande yacht di un tempo*, in *Vela e Motore* n. 4, 1969, Milano

Carlo Sciarrelli, *Chica Boba III*, in *Vela e Motore* n. 8-9, 1983, Milano

Yacht Digest

Carlo Sciarrelli, *Il più Yacht di tutti* in *Yacht Digest* n. 41 anno V, 1991

Carlo Sciarrelli, *L'anima del "Tirrenia"* in *Yacht Digest* n. 48-49 anno VI, 1992

Carlo Sciarrelli, *Vi racconto la vita di Moya*, in *Yacht Digest* n. 62 anno VII, 1993

Carlo Sciarrelli, *Una barca da re* in *Yacht Digest* n. 82 anno XI, 1997

Interviste

Alberto Passi, *Le stanze dell'architetto Carlo Sciarrelli*, in *Uomo Mare* n. 11, settembre-novembre 1975

Carlo Sciarrelli e Riccardo Bonadeo *Una Coppa da frustrati*, in *Yacht Digest* n. 3 anno I, 1987

Carlo Sciarrelli, *Chi naviga e chi stroliga*, in *Bolina* n. 42, 1989, Roma

Carlo Sciarrelli, *Rorolima*, in *Bolina* n. 154, 1999, Roma

Carlo Sciarrelli, *La barca parlata: orrore*, in *Bolina* n. 154, 1999, Roma

Carlo Sciarrelli, *Ketch-Sloop* in *Bolina* n. 52, 1990, Roma

Carlo Sciarrelli, *Barca prossima ventura*, in *Bolina* n. 83, 1992, Roma

Bibliografia selezionata

Paolo Lodigiani, *Carlo Sciarrelli* in Maestri dello Yacht Design , Gian Marco Borea D'Olmo, a cura di Paolo Lodigiani e Matteo Costa, B.C.A. – Demco Kit, 2007

Arte Navale

Pietro Palloni, *Carlo Sciarrelli. Il grande orso. Progettista geniale e intransigente* in Arte navale, anno VIII, n.40, febbraio-marzo 2006

Giorgio Grosso, *Carlo Sciarrelli. Il grande orso. Una gita in barca* in Arte navale, anno VIII, n.40, febbraio-marzo 2006

NauTech

Matteo Picchio, *Un maestro di stile* in NauTech, Anno I, n. 6, 2006

Fare Vela

Michele Tognozzi, Pietro Palloni, *Nel vento* in Fare Vela, n. 255, dicembre 2006

Vela

Francesca Capodanno, *Sciarrelli, il burbero della vela* in Vela, n. 10, dicembre 2006

Vela e Motore

Giorgio Sternini, *Aglaia, barca ragionevole: epicrisi di uno schutter (ovvero: alla faccia del rating)* in Vela e Motore, 1967

Aldo Martinetto, *Chica Boba III un gioiello di legno rosa* in Vela e Motore, n. 8-9, 1983

Yacht Digest

Franco Masiero e Giancarlo Toso, *La barca di Dio* in Yacht Digest n. 4, anno I, 1987

Renato Polo, *Il ritorno di Tirrenia II* in Yacht Digest, n. 51-52, anno IX, 1995

Mario Marzari, *Barche di legno a Trieste* in Yacht Digest, n. 65, anno X, 1996

Mario Marzari, *La fine del Parsifal* in Yacht Digest, n. 74, anno XII, 1998

L.P., *Una flotta Carlini nel ponente ligure* in Yacht Digest, n. 86, anno XIV, 2000

Mario Marzari *A vela proprio come nell'Ottocento* in Yacht Digest n. 104, anno XVI, 2002

Paolo Maccione, *Dove nacono gli Sciarrelli* in Yacht Digest n. 115, anno XVI, 2002

Paolo Maccione, *Il progetto secondo Sciarrelli* in Yacht Digest n. 117, anno XVII, 2003

Francesca Capodanno, *Perle in Adriatico* in Yacht Digest n. 122, anno XVII, 2003

Paolo Maccione, *Dalla parte del legno* in Yacht Digest n. 123, anno XVII, 2003

Riccardo Notarbartolo, di Villarosa *Genio e sregolatezza* in Yacht Digest, n. 138, anno XX, 2006

XX, 2006

Signore, ecco Carlo in Yacht Digest, n.137, anno XX, 2006

Yachting Quaterly

Giancarlo Toso, Gilberto Penzo, *Sciarrelli. Il designer-filosofo che credeva nello "gentleman yachting" e nella barca su misura e a misura d'uomo* in Yachting Quaterly, n.12, anno V, dicembre 2006

Bolina

Adriana Quarti, *Cantieri Legno sorpassa vtr?* in Bolina, n. 37, 1988, Roma

Giorgio Casti, *Carlo Sciarrelli: Barche con le ali con piani* in Bolina, n. 32, 1988, Roma

Parsifal, cutter di Sciarrelli, m 16 in Bolina, n. 78, 1992, Roma

Aurora, 12 m. prog. Sciarrelli in Bolina, n. 115, 1995, Roma

Giacinto Ianiro, *Parsifal Disegnato dal mare* in Bolina, n. 122, 1996, Roma

Franco Anselmi Boretti, *Parsifal - Cosa insegna la tragedia?* in Bolina, n. 119, 1996, Roma

Cantiere Mancini, *Il ferro del mago Sciarrelli* in Bolina, n. 148, 1998, Roma

Giancarlo Toso, *Quando chiesi a Sciarrelli di disegnarli la Barca* in Bolina, n. 154, 1999, Roma

Sergio Polini, *Stabilità: così parlò Carlo Sciarrelli* in Bolina, n. 182, 2001, Roma

Giorgio Casti, *La vela secondo Sciarrelli* in Bolina, n. 197, 2003, Roma

Giorgio Casti, *Siamo orfani di Sciarrelli* in Bolina, n. 236, 2006, Roma

I video



La barca di Dio
di Gianni Lepre

montaggio
Enrico Bastiani

operatore
Alessandro Otai

durata
29' 40"

anno
1985

produzione:
Comune di Trieste
RAI - sede regionale del FVG



Ritratto di barca con autore
di Gioia Meloni

montaggio
Alessandro Paschini e Paolo Ledda

durata
9'

anno
1999

produzione
RAI - sede regionale del FVG



Tiziana IV
di Gianni Mangiagli

durata
11'

anno
2002

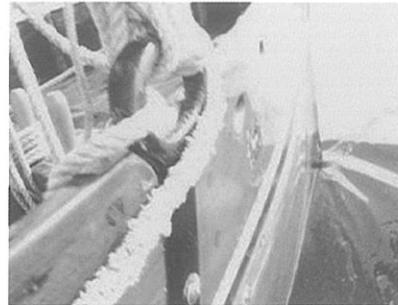
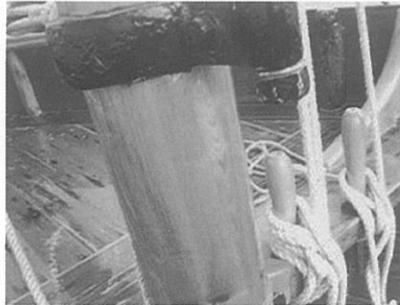
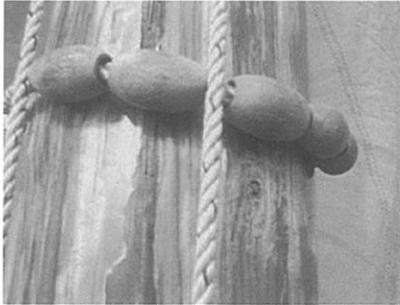


Carlo Sciarrelli ad honorem
di Gianni e Marì Mangiagli

durata
26'

anno
2003

Intervento video



Bat...

Omaggio a Carlo Sciarelli

di Paolo Ravalico Scerri

durata

loop

anno

2007

www.ravalicoscerri.eu

Elenco dei progetti

numero	nome	materiale	anno	tipo	metri	repliche	cantiere
01	ANFITRITE	legno	1960	cutter	8	-	Depangher
02	AGLAJA	legno	1964	cutter	8.70	-	Memo
03	PERSEFONE	legno	1964	barca tradizionale	6	4	-
04	ALETTO	legno	1965	cutter tradizionale	7	-	-
05	MARIAMANOLA	legno	1965	sloop	8	-	Apollonio
06	ACASTA/ALLEO	vetroresina	1966	schooner	12.20	3	Sicid
07	MARIE	legno	1966	sloop	9	-	Crisman-Giraldi
08	ASTARTE	legno	1966	sloop regata	10.80	-	Craglietto
09	AETHRA	legno	1967	sloop	11.30	2	Craglietto
10	ANDROMEDA/MON ILE	legno	1966	sloop crociera	9	2	Crisman-Giraldi
11	ASTREA	legno	1967	sloop	9	2	Marchi
12	ATHENA/ATTICA	legno	1967	sloop	10.80	2	Craglietto
13	-	acciaio	1968	ketch crociera	12	3	-
14	DULCEMAR	legno	1968	motor sailer	13	-	Craglietto
15	ADRIA II	legno	1968	sloop	13	2	Craglietto
16	AGLAJA II	legno	1969	sloop regata	9.80	-	Crisman-Giraldi
17	ALEMA	legno	1969	sloop regata	10.80	-	Crosato
18	SANDRA II	legno	1969	sloop regata	11.30	-	Craglietto
19	ALFEJA	legno	1969	cutter	11.40	2	Marchi
20	FOCA	legno	1969	motoscafo	9.15	-	Craglietto
21	ALTANEA	legno	1969	sloop	11.50	-	Memo
22	ROSSO DI SERA	legno	1970	sloop	8.70	-	-
23	ASTARTE II	legno	1969	sloop regata	11.27	-	Craglietto
24	SHARAZAD	legno	1970	sloop	10.50	2	-
25	STRYGA	legno	1970	ketch	13	2	Marchi
26	-	legno	1970	passera	6.75	4	Craglietto
27	AURIGA	legno	1970	sloop regata	11.30	-	Crisman-Giraldi
28	ASTERIA	legno	1971	sloop	9.28	3	Marchi
29	-	acciaio	1972	ketch scandinavia	13	4	-
30	ARCANA	legno	1971	sloop	13	-	Marchi
31	VENTURIERA	legno	1967	barca tradizionale	7	-	-
32	SANDRA III	legno	1971	sloop regata	11.30	-	Craglietto
33	-	legno	1971	sloop	13	-	-

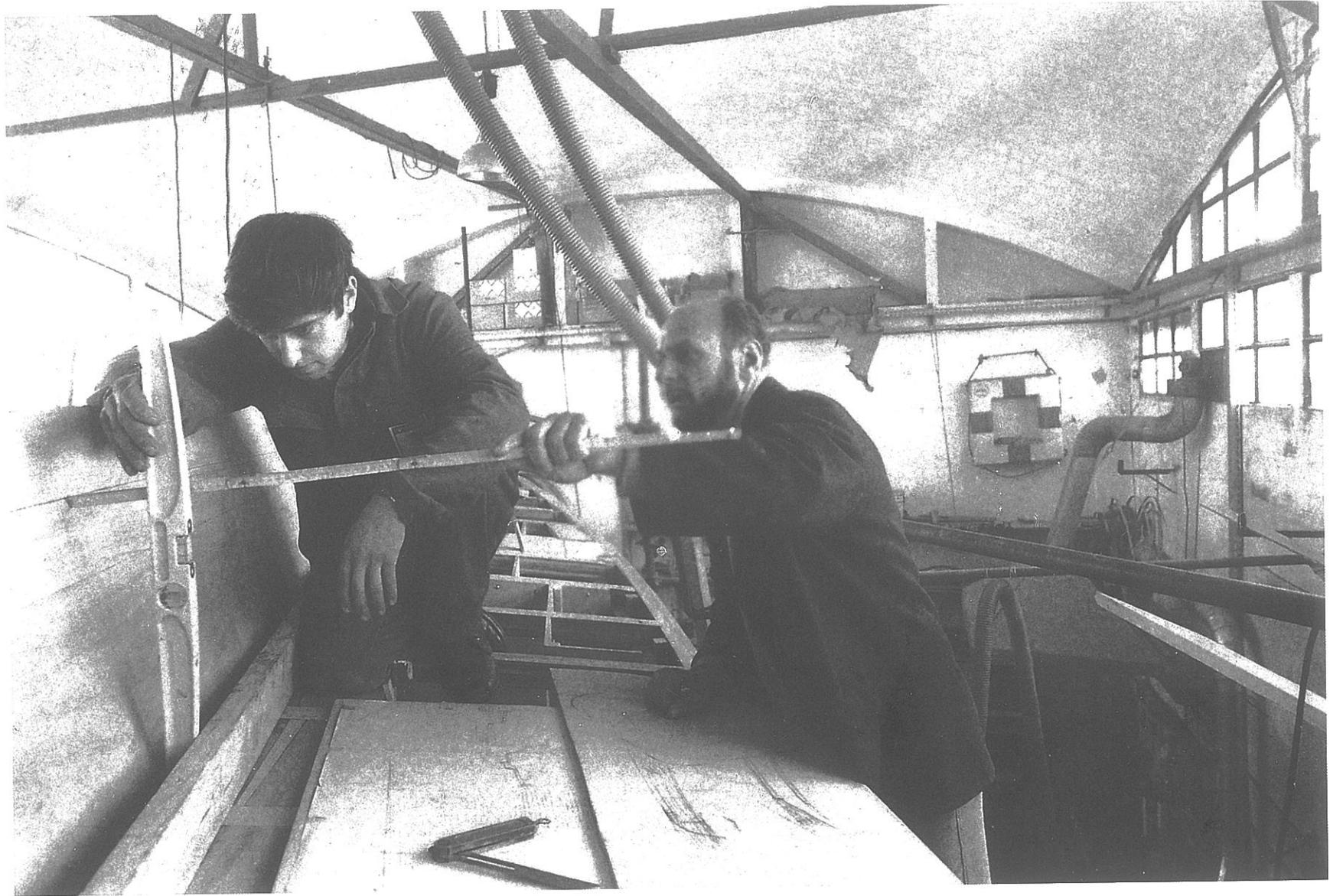


Carlo segue le fasi di costruzione al cantiere Carlini di Rimini.

numero	nome	materiale	anno	tipo	metri	repliche	cantiere
34	—	lega leggera	1971	sloop	11.30	-	-
35	AGLAJA III	legno	1971	sloop regata	9.50	-	Craglietto
36	—	vetroresina	1971	sloop regata	11.26	2	-
37	ARIONE-AIRONE	legno	1971	sloop	11.26	2	Crisman-Giraldi
38	ARES	lega leggera	1971	sloop regata	9.95	2	Gennari
39	SAGITTARIO	legno	1972	cutter ostar M.M.	15.45	-	Craglietto
40	ALOSA	legno	1973	pilotina	12.50	2	Craglietto
41	COCONASSE	lega leggera.	1972	cutter ostar	16	-	Gennari
42	—	legno	1972	motor sailer	10.50	-	Crisman-Giraldi
43	CORK	legno	1972	sloop	20	-	Craglietto
44	ALCINA	legno	1972	sloop	1.50	-	Craglietto
45	non realizzato	-	-	-	-	-	-
46	AGLAJA IV	lega leggera	1972	sloop regata	11.50	2	Gennari
47	MINITONER	legno	1973	sloop	6.15	-	-
48	—	vetroresina	1974	sloop	9	-	-
49	—	legno	1973	motor sailer	16	-	Marchi
50	ORION	vetroresina	1973	sloop	7.30	serie 25	-
51	NAMAR	egno	1973	cutter regate oceaniche	12.50	-	Marchi
52	—	ferrocemento	1973	ketch	16	-	-
53	—	-	1973	cutter	9,70	-	Pola (Croazia)
54	ALEMA II	lega leggera	1973	sloop	12.30	2	Scardellato
55	CHAPLIN	legno	1973	sloop	15.75	-	Sangermani
56	MARCHI 47	vetroresina	1975	cutter	14.30	serie 30	Marchi
56 bis	non realizzato	-	-	onetoner OTC	-	-	-
57	JULIE MOTHER	legno	1974	schooner	30	-	Sangermani
58	non realizzato	-	-	sloop	9,80	-	-
59	—	acciaio	1974	schooner	22.10	3	Biot (Francia)
60	SCIA 50	vetroresina	1975	schooner	15	serie 50	Ambrosi
61	—	legno	1975	pescherecci	12, 15, 17	3	Craglietto
62	GRANDE ZOT	acciaio	1975	cutter	10.85	7	-
63	CHIRONE	legno	1975	catboat	7.50	5	Craglietto
64	AGOS	legno	1975	sloop	11	-	Crosato
65	non realizzato	acciaio	-	ketch	-	-	-
66	PAPAIA	legno	1975	sloop	12.50	-	Crisman-Giraldi
67	RAGGIO DI SOLE	legno	1975	sloop	12.50	-	Crisman-Giraldi
68	WINDLESS	legno	1975	sloop	15	-	Craglietto
69	VINTAS	acciaio	1976	schooner	17	-	Biot (Francia)
70	—	legno	1975	ristrutturazione	15	-	-
71	—	legno	1975	cutter	15.25	2	Crosato
72	JUDECA	acciaio	1975	schooner	14	3	-
73	—	legno	1975	motor sailer	10.50	-	Crisman-Giraldi
74	SCIA 40	vetroresina	1976	sloop	12.50	serie 20	Ambrosi
75	—	acciaio	1977	peschereccio	10.90	3	Magnanini
76	non realizzato	-	-	-	-	-	-
77	SCIA 60	vetroresina	1977	schooner	18	serie 6	Ambrosi



numero	nome	materiale	anno	tipo	metri	repliche	cantiere
78	CHICA BOBA II	lega leggera	1978	cutter ostar	17	-	Gennari
79	-	acciaio	1978	ketch	16	-	-
80	NIOBE	legno	1980	cutter	12.50	-	Crisman-Giraldi
81	FREYA	legno	1979	schooner	18	-	Craglietto
82	FRAIA	legno	1979	cutter	13	2	Crisman-Giraldi
83	WINSOME	legno	1980	barca tradizionale	7.50	-	-
84	ITALIA	legno	1980	cutter	13.30	-	Craglietto
85	SERIDA	legno	1980	ketch	16.30	-	Carlini
86	PERLA	legno	1981	sloop	13.30	-	Craglietto
87	-	vetroresina	1981	barca tradizionale	10.50	3	Patrone
88	CHICA BOBA III	legno	1981	cutter ostar	18.30	-	Carlini
89	MENION	legno	1981	cutter	12.50	-	-
90	S. NICOLO'	legno	1983	barca tradizionale	7	3	-
91	-	vetroresina	1981	windsurf sperim.	-	-	-
92	non realizzato	-	-	-	-	-	-
93	GRANDE ZOT/FRADOLCINO	acciaio	1982	schooner tradizionale	16	5	Mancini-Zennaro
93 bis	TARTANA	-	-	-	-	-	-
94	-	legno	1982	catboat	6	-	-
95	-	legno	1982	sloop	11	-	Carlini
96	VALENTINA	legno	1982	ketch	14.80	-	Crisman-Giraldi
97	EVEN	acciaio	1983	schooner	20	-	Rossato/Carlini
98	ROROLIMA	legno	1983	sloop	15	-	Sangermani
99	-	acciaio	1983	sloop	14	-	-
100	ANGELICA II	legno	1984	cutter	15	-	Crisman-Giraldi
101	DELIRIO	acciaio	1983	schooner tradizionale	20	-	S. Giorgio del Porto
102	-	acciaio	1984	cutter tradizionale	11	-	-
103	-	legno	1985	sloop	9	-	-
104	SERIDA II	legno	1985	ketch	22	-	Carlini
105	-	acciaio	1985	sloop	15	2	Zennaro
106	DRAGUT	legno	1986	schooner tradizionale	15	-	Crosato
107	MATTUTINA	acciaio	1986	ketch	14.50	-	-
108	ISACCO	legno	1986	peschereccio	14	-	Crisman-Giraldi
109	ANGELICA III	legno	1986	cutter	18	-	Crisman-Giraldi
110	FORTUNA	acciaio	1987	sloop	16	-	-
111	CLAN	legno	1986	cutter	16.30	-	Carlini
112	AURORA	acciaio	1987	cutter	12	2	Mancini
112 bis	-	acciaio	1991	yawl	12	-	Mancini
113	-	legno	1987	ristrutturazione	18	-	Carlini
114	-	legno	1987	sloop	9.50	-	Carlini
115	non realizzato	-	-	-	-	-	-
116	non realizzato	-	-	-	-	-	-
117	ANITA	acciaio	1988	ketch	16	-	Navale Triestino
118	-	legno	1988	cutter	15	-	-
119	TIZIANA III	legno	1988	cutter	14.25	-	Foletti
120	FENICE	legno	1988	cutter	16	-	Carlini



numero	nome	materiale	anno	tipo	metri	repliche	cantiere
120 bis	PARSIFAL	legno	1990	cutter	16	-	Carlini
121	-	vetroresina	1989	motoscafo	12.50	-	-
122	PAMADICA	legno	1989	cutter	15	-	Carlini
123	-	legno	1989	cutter	14.25	-	Foletti
124	-	legno	1989	cutter	14.25	-	Torelli
125	-	acciaio	1989	ketch	16	-	Mancini
126	DULCINEA	legno	1990	cutter	14	-	Carlini
127	TIRRENIA II	legno	1992	ristrutturazione ketch 1913	18.50	-	Alto Adriatico
127 bis	non realizzato	legno	1992	cutter	40	-	-
128	-	acciaio	1991	ketch	16.50	-	Viking (Istanbul)
129	MOYA	legno	1992	ristrutturazione cutter epoca	13	-	Alto Adriatico
130	non realizzato	-	-	-	-	-	-
131	HILDE	legno	1994	sloop	11	-	Carlini
132	ROROLIMA	legno	1994	motoryacht	15	-	Carlini
133	ISABELLA	legno	1995	yawl	14	-	Alto Adriatico
134	ANGELICA IV	legno	1998	sloop	17	-	Carlini
134 bis	AIDENA (non realizzato)	-	1997	sloop	10	-	-
135	DESPINA/NABBABO/ISTRIA	legno	2000	passera	6	3	Alto Adriatico
136	ORION	legno	1999	cutter	12.50	-	Alto Adriatico
137	TIZIANA IV	legno	2001	sloop	15.50	-	Alto Adriatico
138	non realizzato	legno	2004	cutter	13.50	-	-
138 bis	CLAN III	legno	2005	sloop	19	-	Carlini
138 tris	-	alluminio	2002	-	13,98	-	Mancini

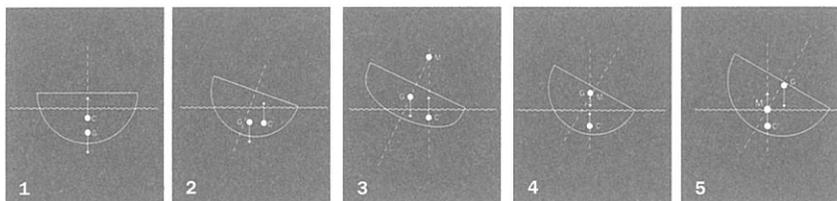
Nota

Questo è l'elenco dei progetti di Carlo Sciarrelli ritrovato nel suo studio. Non siamo attualmente in grado di valutare la completezza dei dati e delle informazioni, come per esempio il numero delle repliche e dei cantieri che le hanno realizzate.

Glossario

Aglaja

Aglae, una delle Cariti (Grazie), divinità minori che impersonavano la grazia, l'attrazione amorosa e la bellezza. Secondo Omero erano le ancelle della dea dell'amore Afrodite; secondo Esiodo erano le figlie di Giove e di Eurinome, una delle figlie di Oceano. Le Cariti, pur non avendo avuto in origine un numero definito, vengono spesso rappresentate in gruppo di tre. Esiodo attribuisce loro il nome di Aglaja (la splendente), Eufrosine (la gioia) e Talia (la fioritura). Compagne delle Ore, dirigono armoniosamente le sorti delle vite umane.



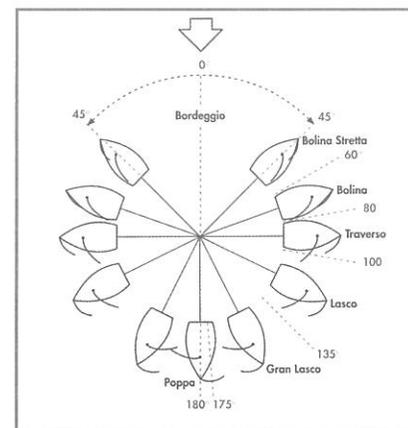
Altezza metacentrica

distanza fra il metacentro di una barca e il suo centro di gravità; più grande è l'altezza metacentrica più grande è la coppia di forze trasversali che tende a raddrizzare lo scafo, quindi l'imbarcazione è più stabile (fig. 1). Un'imbarcazione quando galleggia in acque calme assume un assetto di equilibrio dovuto a due forze uguali e contrarie giacenti sulla stessa verticale: il peso G (sempre rivolto verso il basso) della barca e la spinta C (sempre rivolta verso l'alto) che la tiene a galla. Il peso agisce sempre sul centro di gravità o baricentro G , mentre la spinta passa sempre per il centro di carena C . La posizione del centro di carena varia in relazione allo sbandamento della barca (perché cambia la forma della parte immersa dello scafo) mentre il centro di gravità rimane sempre nello stesso punto anche a barca sbandata (cambia solo se spostiamo o aggiungiamo dei pesi). Sbandando la barca e variando così la forma dello scafo immersa il centro di carena C si sposterà in $C1$ dando origine ad una nuova coppia di forze che tende a raddrizzare la barca, agendo fino a che G e C non tornano a trovarsi sulla stessa verticale (fig. 2). Nella progettazione di una barca è fondamentale calcolare le posizioni del centro di carena e del centro di gravità con diversi gradi di sbandamento. Ciò è possibile attraverso l'individuazione del metacentro M , ossia il punto d'intersezione fra l'asse che congiunge G e C a barca diritta, e la verticale che passa per $C1$ a barca sbandata. Se M si trova sopra G la coppia di forze è raddrizzante (positiva), quindi la barca tende a tornare alla posizione

originale (fig. 3); se M coincide con G , non esiste coppia di forze (nulla), e la barca tenderà a rimanere sbandata (fig. 4); se M è sotto G la coppia di forze è abbattente (negativa), e la barca tenderà a sbandare sempre più fino a capovolgersi (fig. 5).

Andature larghe

andatura, direzione di avanzamento della barca rispetto al vento; assume nomi differenti man mano che il vento ruota passando da prua verso poppa (bolina stretta: 40-45 gradi; bolina: 45-55 gradi; bolina larga: 60-80 gradi; traverso: 90 gradi; lasco: 100-130 gradi; gran lasco: 140-170 gradi; poppa pieno o fil di ruota: 180 gradi).

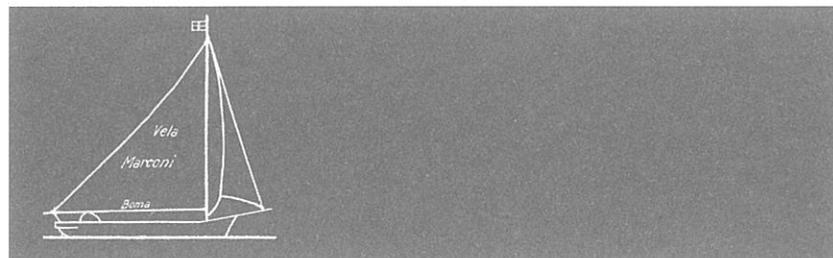


Andromeda

figlia di Cefeo re dell'Etiopia. Venne esposta a un mostro marino che devastava il regno paterno per placarne le ire ma Perseo la salvò e la prese in moglie. Athena la pose fra le costellazioni.

Anfitrite

una delle Nereidi (ninfe marine, figlie di Nereo e della oceanina Doride), la storia vuole che, volendo rimaner vergine, fuggesse alle insidie di Nettuno ma un delfino la ritrovò e la ricondusse al dio, che la fece sua sposa, regina del mare e madre di Tritone. Il suo nome veniva usato dai poeti per evocare il mare. Nell'arte veniva rappresentata simile a Venere.



Armo Marconi

in cui la velatura usata è costituita da vele triangolari, di cui uno dei lati veniva inferito direttamente sull'albero con anelli (oggi si usano garrocci), mentre l'al-

tro lato veniva fissato al boma. Venne chiamata così per la somiglianza di questa attrezzatura con le antenne e i cavi radio allora in pieno sviluppo. L'armo Marconi viene chiamato dagli inglesi armo bermudiano.

Aspasia

di Mileto è conosciuta soprattutto come l'amante straniera di Pericle, il grande statista dell'Atene del V sec. a. C. La tradizione antica, proveniente per lo più dalla commedia attica, ha visto in lei un'etera e un'ammaestratrice di ragazze da avviare alla stessa professione, ma altre fonti ci parlano di lei come riconosciuta maestra di retorica e intellettuale. Aspasia sarebbe giunta ad Atene al seguito di Alcibiade il vecchio, come sorella nubile della moglie del nobile ateniese. Pericle, anch'egli appartenente alla famiglia degli Alcmeonidi l'avrebbe allora incontrata frequentando il proprio clan familiare.

Astarte

divinità fenicia comune a tutti i popoli semitici, penetrata poi nel mondo greco-romano. Era la dea primigenia, la Terra Madre, progenitrice di tutti gli esseri viventi, signora di varie città (Tiro, Sidone, Biblo, Cartagine); il suo culto comprendeva la prostituzione sacra. Astarte era anche una divinità astrale. Con Astarte sono state identificate l'Afrodite greca, l'Iside egiziana e la Cibebe dell'Asia Minore.

Athena

dea guerriera, ma non della guerra brutale e sanguinosa di Ares, bensì della guerra ordinata, giusta e difensiva. Le ripugnava qualsiasi atto crudele ed era sempre dalla parte del bene e della giustizia. Era però anche la dea della sapienza, delle arti e dei mestieri. Inventò tantissimi oggetti utili all'uomo tra cui l'aratro, la squadra e la riga, la nave, il telaio, il flauto e la tromba. Divinità protettrice di Atene, ma venerata anche in molte altre città. Era una delle dodici grandi divinità olimpiche. Figlia di Zeus e di Metide, a sua volta figlia di Oceano e di Teti. Si diceva che fosse balzata fuori adulta e armata dalla testa di Giove. Nella gara fra lei e Poseidone (Nettuno) per stabilire chi avesse fatto il dono migliore alla nuova città fondata nell'Attica da Cecrope, risultò vincitrice perché, mentre Poseidone aveva fatto uscire dalla terra con un colpo di tridente un cavallo, Athena aveva fatto germogliare l'olivo, simbolo di ricchezza e pace. In suo onore la città venne chiamata Atene, e fu costruito il Partenone sull'Acropoli e si celebravano le Panatenee, grandissime feste che duravano più giorni. Athena non ebbe mai rapporti d'amore e rimase vergine. Una volta riuscì ad evitare un tentativo di violenza da parte di Efesto, ma non poté impedire che il suo seme cadesse sul terreno. Dalla terra così fecondata nacque Erittonio, che Athena affidò alle figlie del re di Atene, Cecrope. Dai romani veniva venerata come Minerva.

Attica

regione della Grecia in cui si trova Atene.

Auriga

la costellazione del cocchiere, una delle più antiche costellazioni del cielo boreale. Raffigura un uomo che tiene sul braccio sinistro una piccola capra, mentre con la mano destra impugna una frusta. Le interpretazioni mitologiche sono molteplici, la più comune è che si tratti di Erittonio, un leggendario re di Atene, figlio di Efesto (Vulcano), il dio del fuoco, prediletto dalla dea Athena. In suo onore Erittonio istituì delle festività chiamate Panatenee. Athena insegnò a Erittonio come addomesticare i cavalli. Egli fu il primo uomo capace di attaccare quattro cavalli a un carro, a imitazione del carro del Sole (trainato da quattro cavalli), guadagnandosi così l'ammirazione di Zeus che gli assicurò un posto fra le stelle. Molto probabilmente la capretta che tiene in braccio è Amaltea, la capra che allattò lo stesso Zeus.

Aurora

(Eos) figura della mitologia romana che deriva dal mito della dea greca Eos. Figlia di due titani Iperone e Teia, sorella di Elio (il Sole) e di Selene (la Luna). Ebbe molti mariti e vari figli, fra cui i quattro venti: del nord (Borea), dell'est (Zefiro), dell'ovest (Euro) e del sud (Notò), e Memnone, ucciso da Achille durante l'assedio di Troia. Si dice che da quel giorno la dea dell'aurora piange inconsolabilmente il proprio figlio ogni mattina, e le sue lacrime formano la rugiada. Innamoratasi del principe troiano Titone, giovane e bellissimo, lo rapisce e chiede per lui a Zeus l'immortalità. Ma si dimentica di chiederne anche l'eterna giovinezza, così, Titone rimane accanto a lei per sempre, ma invecchiando ogni giorno di più.

b

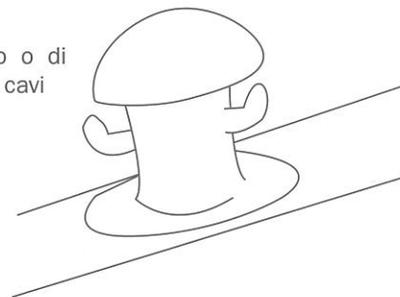
Bittone di prora

una robusta colonna verticale, di legno o di metallo, posta a prua a cui si dà volta ai cavi di ormeggio.

Bolinare

andare di bolina.

[→ **Andature**]



Bompreso

asta orizzontale che sporge di prora destinata a sostenere il lato inferiore dei fiocchi.

Bordi

quando un'imbarcazione a vela ha il vento contrario alla rotta è costretta a percorrere rotte a zigzag intorno a quella voluta stringendo il vento e virando spesso. Questo percorso viene detto "bordeggio" e i singoli tratti "bordi".

C

Calcolo dei compensi

[→ Rating]

Carena

(o **opera viva**) la parte sotto la linea di galleggiamento dello scafo.

[→ Piano di galleggiamento]

Catboat

«[...] sloop di Cape Cod, con deriva mobile. Sua principale caratteristica è l'attrezzatura a vela unica, con albero quasi sulla ruota di prora. Nato come barca da pesca fu usato molto spesso come yacht [...] si tratta [...] di barche molto caratteristiche larghe quasi la metà di quanto erano lunghe, involatissime, di grande stabilità di forma. Così come sono nate non sono mai state modificate [...]» C. Sciarrelli *Lo Yacht*

Centro di carena

(o **centro di spinta**) punto su cui converge la spinta di galleggiamento (diretta sempre verso l'alto)

[→ Altezza metacentrica]

Centro di gravità

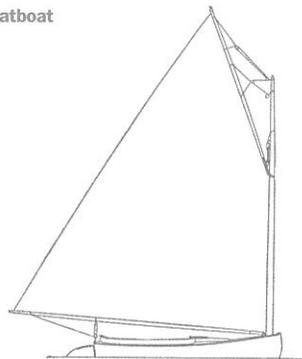
(o **baricentro**) punto di applicazione della risultante costituita dai vari pesi che compongono la barca e il suo carico.

[→ Altezza metacentrica]

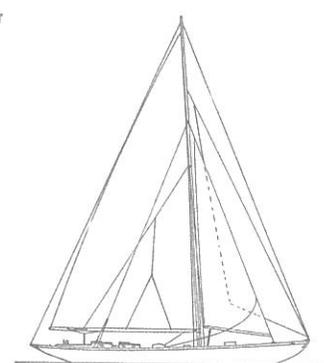
Chirone

[→ Sagittario]

catboat



cutter



Coppale

vernice trasparente per legno.

Cruiser-Racers

termine inglese che indica imbarcazioni a vela da crociera-regata.

Cutter

Cutter Marconi, Imbarcazione a vela dotata di un albero posizionato poco più a prua del centro, armato con un secondo strallo a poppavia del primo, sul quale viene inferito un secondo fiocco più piccolo detto trinchetta (trinchettina). In questo caso il fiocco principale si chiama yankee.

Cutter aurico o inglese «[...] è per definizione il veliero ad un albero degli inglesi. Il termine deriva da una delle imbarcazioni di bordo delle navi maggiori. Si trattava di una lancia di solito ad otto remi, lunga attorno ai nove metri, con la poppa a specchio, di linee molto fini [...]. Il termine cutter per tale venne usato dalla seconda metà del XVIII secolo in poi [...]. I primi cutter-yacht nascono dai tipi migliori dei velieri usati per la guerra, la pesca e soprattutto per la repressione al contrabbando. Di questo tipo erano anche gli yacht costruiti apposta per regatare nella seconda metà del secolo precedente [...]» C. Sciarrelli *Lo Yacht*

d

Delfinatura

(o **delfiniera**) simile al bompreso ma non così lungo, in genere a tavola. Fa parte della struttura della barca.

Despina

ninfa, figlia di Poseidone e Demetra. Secondo la mitologia greca, Poseidone tentò di possedere Demetra. Per sfuggire ai suoi approcci la dea si trasforma in una giumenta, ma Poseidone la riconosce e a sua volta si trasforma in uno stallone riuscendo a farla sua. Dall'unione nacquero due figli: Despina e Arione un cavallo dotato del dono della parola. Despina è anche un personaggio (la "servetta" di Dorabella e Fiordiligi) dell'opera lirica *Così fan tutte* di Mozart.

Dislocamento

è, di fatto, il peso dell'imbarcazione, poiché corrisponde al peso dell'acqua spostata – dislocata – dalla sua immersione. In base al Principio di Archimede infatti "qualsiasi corpo immerso in acqua riceve una spinta verso l'alto pari al peso del volume di acqua spostato". Il dislocamento viene espresso in chili o tonnellate.

Dulcinea

(Dulcinea del Toboso) la donna amata di Don Chisciotte della Manca, il personaggio immaginario dello scrittore spagnolo Miguel de Cervantes.

f

Forme stellate

sono le parti dello scafo che partendo dalla zona centrale vanno a rastremarsi verso la poppa e la prua. Si dice anche di sezioni con forma a "V".

g

Gavone di prua

è lo spazio interno compreso fra l'estrema prua e la stiva.

Giardinetto

la parte estrema ed arrotondata della poppa dell'imbarcazione o, anche l'andatura di gran lasco (a tre quarti in poppa). [→ **Andature**]

Goletta

(o **Schooner**) veliero armato con due alberi, leggermente inclinati a poppa, di uguale altezza o con l'albero prodiero (albero di trinchetta) leggermente più basso.

i

Immersione

(o **pescaggio**) è la profondità dello scafo sotto la linea di galleggiamento. È la misura di quanto lo scafo è immerso sotto il livello dell'acqua. Si chiama pescaggio quando si misura a partire dal punto più basso dello scafo.

Insellatura del cavallino

il cavallino è la curvatura della coperta di uno scafo vista in proiezione laterale. Il cavallino influenza in una certa misura il bordo libero, cioè l'altezza della coperta sull'acqua. Con un cavallino molto insellato, decisamente concavo, il bordo libero sarà basso a mezza nave, e salirà decisamente verso prua e verso poppa. Un tempo si credeva, e tale credenza permane tuttora, che un cavallino molto insellato rendesse la barca atta a tenere il mare, ed era abituale che le barche da crociera avessero linee di insellatura di questo tipo, mentre le barche da regata non avessero cavallino. Negli ultimi anni il cavallino si è appiattito, e il vecchio tipo con le estremità alte e il basso bordo libero a mezza nave è stato sostituito da profili rettilinei che implicano un bordo libero più alto e un'imbarcazione più asciutta. Ultimamente si sono moltiplicati i casi di cavallini diritti (rettilinei) e rovesci (convessi). Di fatto, una delle tendenze più caratteristiche nella moderna progettazione di yacht è stata l'aumento generalizzato del bordo libero; molte piccole imbarcazioni da crociera e da regata d'altura hanno oggi a mezza nave un bordo libero doppio, rispetto alle vecchie barche di lunghezza equivalente. Questo è, in parte, il risultato di una minore insellatura.

I.O.R.

(International Offshore Rule), regolamento internazionale di stazza per le regate d'altura adottato a partire dal 1970 dopo l'unificazione fra la formula R.O.R.C. (Royal Ocean Racing Club), e quella del C.C.A. (Cruising Club of America), con l'intento esplicito di promuovere la competizione di yacht di vari disegni, tipi e costruzione, sulla base di un equo e giusto spirito sportivo. Il regolamento fu introdotto dall'Offshore Rating Council (ORC) istituito nel 1969.

k

Ketch

termine inglese che indica un'imbarcazione a vela da diporto con due alberi. L'albero prodiero (maestro) è più alto, con randa maestra, l'albero poppiero (di mezzana) non molto inferiore, posto davanti all'asse del timone, con relativa randa di mezzana (mezzanella).



l

Larghezza

larghezza fuori tutto è la massima larghezza misurata sulla sezione maestra; larghezza al galleggiamento è misurata sulla sezione maestra intersecata con il piano di galleggiamento.

Lunghezza

lunghezza fuori tutto è la massima lunghezza dall'imbarcazione, misurata dalla parte più sporgente della prua a quella più sporgente della poppa; lunghezza al galleggiamento è la misura della lunghezza dell'imbarcazione riferita al piano di galleggiamento.

lll

Mascone

zona prodiera della fiancata.

Metacentro

[→ **Altezza metacentrica**]

Murata

sono i fianchi dello scafo ovvero la parte emersa.

n

Numeri di Reynolds

(Re) è un gruppo adimensionale, una quantità che descrive un determinato sistema fisico, ed è un numero puro, senza alcuna unità fisica. Usato in fluidodinamica è dato dal rapporto tra le forze d'inerzia e le forze viscosive. Esso permette di valutare se il flusso di scorrimento di un fluido è in regime laminare o turbolento.

o

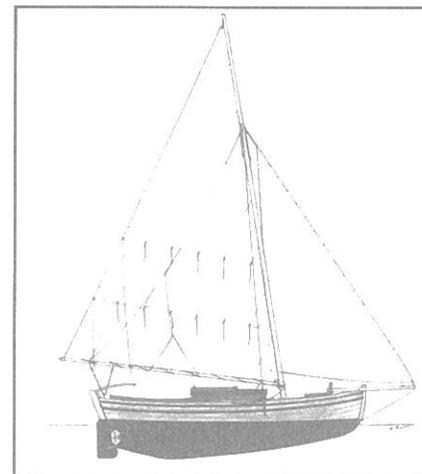
One Ton

classe di imbarcazioni da regata omogenee tra loro, con cui si correva la "One Ton Cup" con classifica in tempo reale. Negli anni '60 con la formula di stazza RORC gli "one tonner" erano barche di circa 11 metri di rating pari a 22 piedi, con la stazza IOR il rating fu fissato in 27.5 piedi, in seguito fu fissato a 30.5.

p

Passera

«[...] rappresenta in Alto Adriatico la classica imbarcazione tradizionale di Lussino, che ha introdotto allo yachting generazioni di velisti tra i quali Agostino Straulino. Le sue origini risalgono alla seconda metà dell'Ottocento proprio quando i famosi capitani lussignani trafficavano in merci nell'Atlantico e incrociavano tra l'Irlanda e la Gran Bretagna. Qui ebbero modo di conoscere le imbarcazioni utilizzate a bordo dei clipper inglesi come lance, estremamente sicure e con un'ottima tenuta di mare [...] Le portarono in Adriatico e i maestri



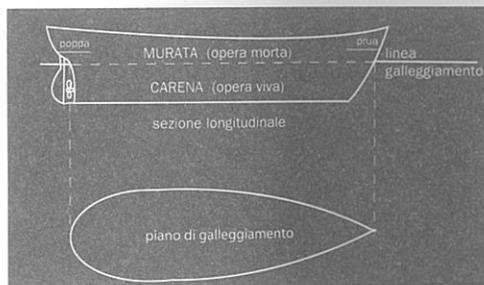
d'ascia di Lussino le adattarono poi alle esigenze marine locali dando origine alla passera. Queste barche venivano usate per la pesca, ma anche per mini crociere [...] erano caratterizzate da grandi capacità di carico, una notevole larghezza in rapporto alla lunghezza e con un'ottima tenuta in mare. Non solo. Le passere si facevano apprezzare anche per la loro manovrabilità. All'inizio del Novecento questi scafi trovarono un naturale sviluppo nello yachting, in quanto erano dotati di linee sempre più spinte e in grado di raggiungere buone velocità. Con attrezzature veliche ardite [...] le passere riuscivano a competere in velocità con le più moderne Star.» M. Marzari, *A vela proprio come nell'Ottocento*, Yacht Digest anno XIV, n. 104 novembre - dicembre 2000

Persefone

(Proserpina) figlia di Zeus e Demetra (Cerere). Venne rapita da Ade (Plutone) che se n'era invaghito mentre raccoglieva fiori ai piedi dell'Etna insieme alle altre ninfe. Divenne così dea regina dell'inferno. La madre, disperata, cercò la figlia per nove giorni, al decimo decise che per vendicarsi nessun frutto della terra sarebbe stato più commestibile per gli umani, così la razza umana si sarebbe estinta e gli dei non avrebbero più avuto chi sacrificava per loro doni. Insensibile ai lamenti degli umani e alle ire degli dei proseguì nel suo intento finché Zeus non intercesse per lei e convinse Ade a restituire la figlia alla madre. Questi acconsentì, ma con l'inganno. Prima di far uscire Persefone dagli inferi la obbligò a mangiare un melograno, i cui semi non avrebbero permesso alla ragazza di vivere per lungo tempo lontano da lui. La madre accortasi tardi del sortilegio decretò che nei sei mesi in cui Persefone stava nel regno dei morti, nel mondo sarebbe calato il freddo e la natura si sarebbe addormentata, dando origine all'autunno e all'inverno, mentre nei restanti sei mesi la terra sarebbe rifiorita, dando origine alla primavera e all'estate.

Piano di galleggiamento

piano d'acqua o piano d'immersione. È l'intersezione dello scafo con il piano dell'acqua. Separa la parte immersa (opera viva) da quella emersa (opera morta).



Piano velico

progetto dell'armo della superficie velica di una barca, con indicata la forma e la posizione delle varie vele e la forma e le dimensioni degli alberi.

Pilotina

piccola imbarcazione da diporto

a motore con carena semidislocante che si ispira alle barche usate dai piloti dei porti.

Pozzetto

spazio situato in coperta, al centro o a poppa delle barche da diporto per permettere all'equipaggio di sedere ed essere riparati in caso di maltempo; vi si trovano la barra o la ruota del timone, la bussola e vi arrivano le principali manovre correnti; sui bordi del pozzetto sono di solito posizionati i verricelli delle scotte.

Q

Quadrato

sulle navi militari il luogo destinato alla mensa e al ritrovo di ufficiali e sottufficiali; nelle imbarcazioni da diporto è luogo dove mangiano e si rilassano l'armatore e i suoi ospiti.

Quarter Ton

classe di barche da regata IOR di circa 8 metri, con la quale si correva la "Quater Ton Cup" in tempo reale. Il rating era di 18 piedi.

R

Rating

ricavato dalle misure di stazza [→ **Regolamento di stazza**], il rating viene utilizzato nelle formule di regata per trasformare il tempo realmente impiegato da un concorrente in un "tempo compensato" confrontabile con quello degli altri partecipanti su un piano di maggiore equità.

Regata a bastone

sono caratterizzate da un percorso andata e ritorno, dalla boa di partenza si va ad una boa controvento e poi si torna indietro con il vento a favore.

Regolamento di stazza

regole per calcolare le misure di stazza di regata; è il numero che si ottiene dal calcolo di una formula empirica nella quale compaiono le dimensioni dello scafo e delle vele e altri elementi a seconda del regolamento seguito.

Resistenza d'attrito

nasce al contatto fra il fluido e la superficie del corpo lambito dove avviene direttamente la dissipazione di energia.

Resistenza d'onda

nasce dall'energia spesa per generare il sistema d'onda che circonda una barca in movimento.

R.O.R.C.

(Royal Ocean Racing Club), sistema di misurazione utilizzato dall'omonimo Yacht Club e ripreso poi in tutta Europa fino all'inizio degli anni '70. Promuoveva barche relativamente strette e con ampi slanci e quindi poca lunghezza al galleggiamento, barche forse non velocissime in assoluto, ma di sicuro molto marine, certamente più di tanti velieri moderni. Il RORC si prefiggeva, infatti, di dare dei criteri e delle regole affinché venissero progettate barche per regate oceaniche. [→ I.O.R.]

3

Sagittario

costellazione introdotta nello zodiaco ellenico da Cleostrato di Tenedo alla fine del VI secolo a. C. Secondo la mitologia greca Crono, per eludere la gelosia della moglie Rea, si tramuta in cavallo e rapisce la ninfa Filira (figlia di Oceano e Teti). Dalla loro unione nasce il centauro Chirone. Respinto dalla madre, una volta adulto Chirone, si ritira in una grotta sul Monte Pelino. Immortale per dono divino, Chirone è di carattere mite, dotto, esperto di medicina, astronomia e arti marziali, amato maestro di molti dei ed eroi come Ercole, Achille e Asclepio (Esculapio). Durante il combattimento contro i Giganti, Ercole accidentalmente ferisce con una freccia avvelenata il ginocchio del suo maestro. Travolto dal dolore, Chirone si trascina fino alla sua grotta, senza speranza di guarire né di morire, implora Zeus di revocargli il dono dell'immortalità, e di restituire in cambio la libertà a Prometeo. Per onorarne la saggezza e generosità, Zeus lo accolse nei cieli in forma di costellazione.

Scafo

parte principale della barca. Lo scafo presenta l'aspetto di un corpo solido, di forma irregolare ma simmetrica rispetto al piano diametrale, internamente cavo, costituito da un complesso d'ossature che gli assicurano la necessaria robu-

stezza e da un involucro esterno (fasciame o altro) impermeabile all'acqua.

Schooner

goletta di tipo americano. [→ Goletta]

Schutter

«[...] Schutter, parola nuova, va pronunciata all'inglese (leggere *scatter*). L'ho inventata per definire l'imbarcazione che avevo in mente da molto tempo di far costruire per me. [...] La parola è la fusione dei termini schooner e cutter [...]. Lo schutter è uno schooner a cui sia stato tolto l'albero di trinchetto, lasciando inalterato quasi il resto. [...] Naturalmente tale attrezzatura vuole sotto uno scafo da schooner.» C. Sciarrelli, *Uno Schutter*, in *Vela Motore* n. 4, 1965, Milano

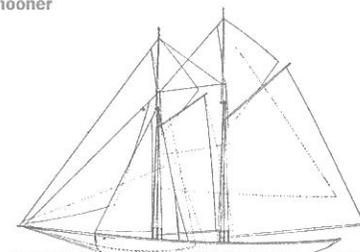
Sloop

sloop Marconi: imbarcazione a vela con un solo albero con randa e fiocco. Sloop aurico «Nel XVIII il termine indicava una delle imbarcazioni di bordo, lo stesso caso del cutter. Il termine è comune anche alle altre marinierie: i francesi lo chiamavano "challop", gli italiani "scialuppa" [...]» C. Sciarrelli, *Lo Yacht*.

Stabilità di forma

è la stabilità che si ottiene con una particolare forma dello scafo nei casi in cui il baricentro sia sopra il centro di carena. Questo accade ad esempio nei traghetti o nelle derive

schooner

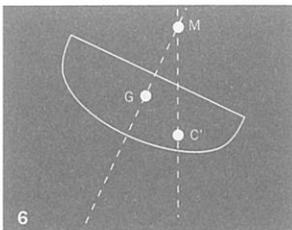


schutter



sloop





in cui il peso tende ad essere dislocato nella parte alta dell'imbarcazione e quindi il baricentro sta sopra il centro di carena; in questi casi solo uno scafo sufficientemente tondeggiante e capace di garantire una altezza metacentrica positiva impedisce il rovesciamento di una imbarcazione (fig. 6).

Stabilità di peso

è la stabilità che si ottiene aggiungendo peso nella parte più bassa dell'imbarcazione in modo da spostare il più in basso possibile il baricentro; ciò accade ad esempio nelle barche a vela con bulbo; si ha stabilità di peso se il baricentro è sotto il centro di carena. E in questo caso il rollio aumenta necessariamente la coppia raddrizzante perché il metacentro non può mai andare sotto il baricentro. Una barca con stabilità di peso è irrovesciabile a

meno che un'onda si franga sulla barca alzando il baricentro o forzando la coppia raddrizzante (fig. 7).

Stazza

è la misura del volume interno dell'imbarcazione. Viene espressa in tonnellate di stazza 2,832 m³.

t

Tuga

sovrastuttura come un casotto, posta al di sopra del ponte.

v

Varea

estremità di un pennone, antenna o albero.

w

Wave-form

teoria formulata da Scott Russel nella seconda metà del XIX secolo secondo cui lo scafo perfetto è quello che "sposa" l'onda che crea. Se i pieni dello scafo corrispondono ai vuoti dell'onda ci sarà una perfetta armonia tra i due elementi.

y

Yankee

fiocco di forma allungata e con la bugna di scotta particolarmente alta.

Yawl

termine inglese che indica un'imbarcazione a vela da diporto con due alberi. L'albero prodiero (maestro) è più alto, con randa maestra, l'albero poppiero (di mezzana) molto inferiore, posto dietro all'asse del timone, con relativa randa di mezzana (mezzanella).



Fonti iconografiche e testuali

Franco S. Bonafede, *Vele vento mare*, Sperling & Kupfer Editori, Milano, 1957

Capitano Black, *Yachting*, U.S.V.I., Genova, 1948

Howard I. Chapelle, *Yacht Designing and Planning*, W. W. Norton & Company INC, New York, 1936

Flavio Guglielmi, *Guida al diporto nautico, tutto per le patenti e la navigazione*, Edizioni Nautiche F. Guglielmi, San Benedetto del Tronto, 1999

Mario Caporilli (a cura di), *Dizionario Enciclopedico Marinaresco*, Mursia, Milano, 1972

Capt. Paasch, *From Keel to Truck. Marine Wörterbuch Englisch-Französisch-Deutsch-Spanisch-Italienisch*, Eckardt und Messtorff, Hamburg, 1908

Giuseppe Petronio, *Tecnica marinaresca e manovra delle imbarcazioni*, CEDAM, Padova, 1947

Salvatore Pugliesi, *Dizionario Marinaresco Illustrato ad uso della gente di mare e degli studenti nautici*, Riposto Tip. "Dante Alighieri", 1921

Carlo Sciarrelli, *Lo Yacht, origine ed evoluzione del veliero da diporto*, Mursia, Milano, 1970

Marco Tibiletti, Claudio Santelia, *La patente nautica di diporto - senza limiti*, Mursia, Milano, 1996

Commento di CARLO SCIARRELLI

L'idea generale dello scafo nasce come realizzazione possibile di una idea che da tempo il mio vecchio amico (con cui ho fatto molte navigazioni in regate d'alto mare) Ing. Giorgio Galletti, titolare di uno studio di progettazione idraulica, mi ha rivelato e che e' perfetta ed affascinante.

A me e' stato richiesto di darle una forma navale pratica e realistica, e la mia parte e' la tavola a fianco che propone un taxi con dislocamento a mezzo carico di 2,8 tonnellate, con velocita' di lavoro ottima di 9 nodi.

Uno scafo che non produce assolutamente alcuna onda, beve l'acqua nel suo interno e la risputa fuori a poppa. Puo' con opportuni filtri, anche pulire lo sporco altrui in sospensione nell'acqua.

Il principio e' geniale, perfetto e semplicissimo.

Uno scafo tradizionale ha un suo volume che in movimento deve aprire l'acqua con la prua, acqua che poi si deve richiudere a poppa.

Piu' va veloce piu' la cosa e' violenta e quindi le onde. Se lo scafo non ha nessun volume ed e' perfettamente rettilineo cio' non succede. Ma allora in pratica basta fare lo scafo con la parte esterna rettilinea, un tubo, ed al suo esterno non ci saranno onde.

Il volume della carena quindi si svolgera' all'interno del tubo.

All'entrata, l'orlo dello scafo-tubo e' tagliante, non ha spessore e l'acqua entra senza problemi. Cosi' all'uscita a poppa. Al centro invece ci sara' una strettoia dove tutte le energie delle onde che non ci sono all'esterno tendono a rifiutare parte dell'acqua che entra e rigettarla fuori di nuovo a prora e formare tutte le onde che sappiamo.

Ma se nella strettoia ci sono le eliche che sono state calcolate con le caratteristiche di diametro, passo e giri adatto, tutta l'energia si trasforma in velocita' dell'acqua nella strozzatura al centro dello scafo ed in spinta in avanti.

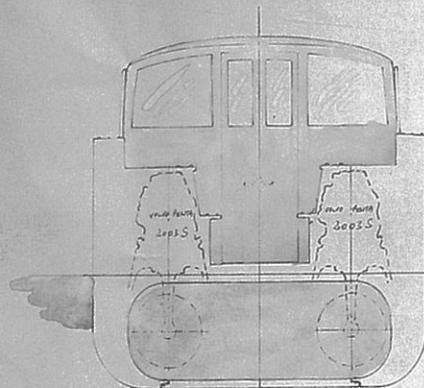
Non e' una novita'. Succede in tutte le turbine ad elica. L'acqua entra ed esce dallo scafo-tubo come in tutte le macchine a fluido.

Entrata senza urti, uscita senza velocita'. Al centro nella zona delle eliche, la trasformazione in energia di moto della barca.

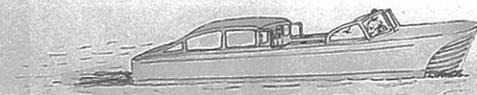
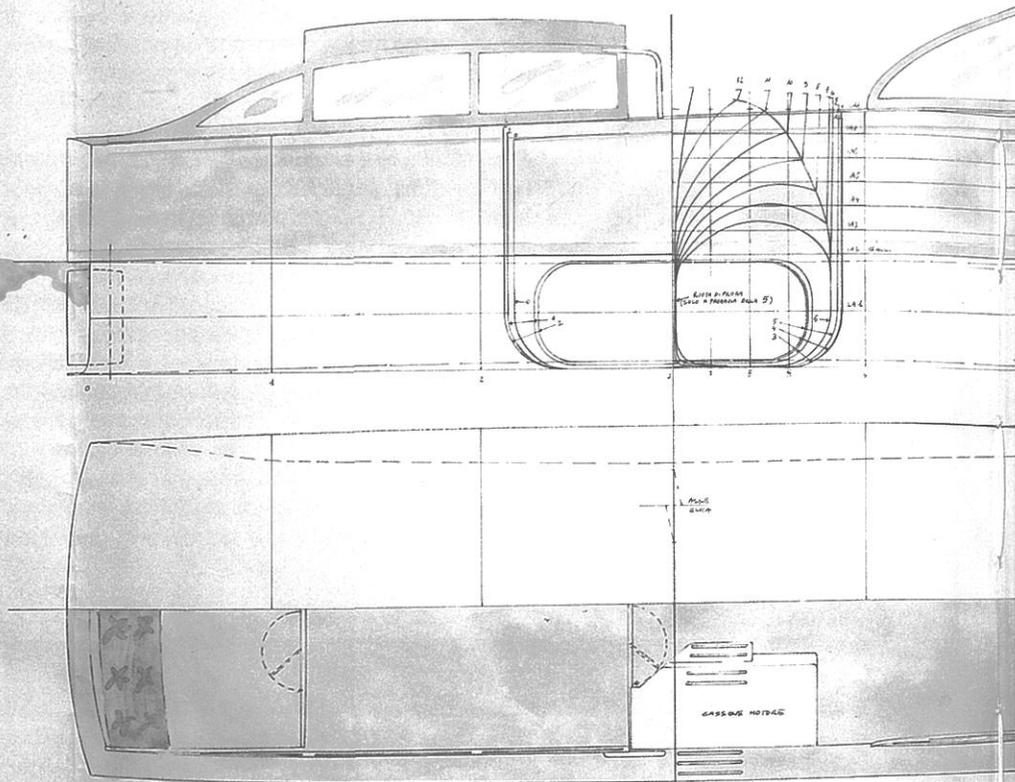
Una cosa semplicissima e nuova.

Sono molto contento che il mio studio sia stato scelto dall'amico Giorgio Galletti per collaborare con lui per una possibile realizzazione pratica di un'invenzione che puo' dare dei risultati rivoluzionari.

CARLO SCIARRELLI



VEDUTA FRONTALE
 2002 S
 LUNGO L'INSTRUMENTALE
 NEL MOVIMENTO CON LE SEL. 2.4 G



Considerazioni idrauliche - ing. Giorgio Galletti

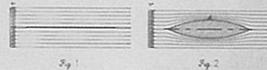
Si consideri un campo di moto bidimensionale a pale libere, animato da una velocità uniforme v , in ipotesi di fluido perfetto, e si immagini di immergere una lamina rettilinea, liscia e perfettamente piana (fig. 1).

Evidentemente la sua presenza non influenza il campo di moto, poiché in un fluido perfetto non si sono attriti, e le linee di corrente procedono rettilinee e parallele in ogni punto del campo.

Si consideri ora il solido simmetrico di fig. 2 immerso nello stesso campo di moto.

Da il carattere del moto rimane laminare le linee di corrente avvolgono il solido assumendo l'andamento rappresentato in fig. 2.

Scelte se si considera un tubo di flusso che circola nel solido, si nota che esso si restringe gradualmente fino al punto A, contemporaneamente la velocità aumenta sino a la portata di un tubo di flusso v' costante; dal punto A verso valle il tubo di flusso si allarga, sempre gradualmente, fino a raggiungere nuovamente la velocità originaria, e la velocità diminuisce di conseguenza fino al valore di portanza v .



In base al teorema di Bernoulli, immutando l'energia cinetica lungo una linea di corrente, gli aumenti di velocità sono accompagnati da diminuzioni del termine $(\rho + \gamma h)$.

Così si produce in una diminuzione della quota del pale libero lungo il profilo del solido (fig. 3) e poiché ogni modificazione della quota liquida induce la generazione di un'onda, una scopa sottomarina in tal guisa necessariamente provoca al suo passaggio l'energia di perturbazione ondata.

Si immagini di separare il solido ora considerato lungo il piano di simmetria, e si immagini il risultato così ottenuto nello stesso campo di moto.

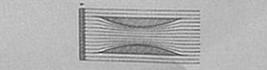
Dalla parte dove il contorno ha curvatura variabile (l'avanzamento delle linee di corrente verso il pale libero) si genera un'onda di portanza, mentre lungo la faccia opposta esse procederanno rettilinee e parallele, come nella corrente uniforme che investe il simulacro (fig. 4).

Naturalmente l'andamento del pale libero lungo il profilo a curvatura variabile sarà simile a quello descritto in precedenza, e questo comporterà l'energia di una forza P , analoga a una portanza, come indicato in fig. 4.



Si può pensare di separare due di questi simulacri come in fig. 5, e si immagini che essi siano solidati.

L'andamento delle linee di corrente sembrerebbe poter essere quello rappresentato in fig. 5, per cui si potrebbe dedurre che una scopa di questo tipo non induce l'energia di perturbazione ondata.



In un moto a pale libere la diminuzione del termine energetico $(\rho + \gamma h)$ comporta un abbassamento del pale libero tra i due elementi (fig. 6).

Stretto il campo di moto non è bidimensionale, linee bidimensionali per cui il tracciamento delle linee di corrente come rappresentato in fig. 5 non è concettualmente valido.

In realtà si producono delle correnti secondarie che tendono a compensare il deficit tra la quota del pale libero nella zona compresa tra i due elementi e l'altitudo (fig. 7).



Questa richiesta d'acqua è causa dell'insorgere di una perturbazione ondata che si propaga all'altitudo del solido, per cui anche una scopa con questo tipo di sezione produce delle perturbazioni ondate.

Il modello di scopa proposta in questa progetto si propone di ovviare a questi problemi.

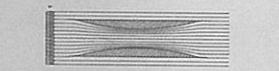
La scopa adottata (fig. 8), inferiormente chiusa, impedisce il riflusso laterale.



Tal campo ondata alla scopa si sviluppa un moto in pressione e non più a pale libere.

Il moto entro il tunnel è perciò assimilabile al moto in un tubo a sezione variabile, mentre all'altitudo la corrente liquida lambisce la scopa senza indurre di perturbazioni di alcun tipo.

L'andamento delle linee di corrente è correttamente riprodotto in fig. 9.



All'altitudo della scopa è previsto un sistema propulsivo in grado di:

- a) vincere la resistenza di attrito interno ed esterno del solido in movimento per la velocità v della scopa profilata;
- b) far defluire all'interno della scopa una portata Q pari alla velocità v del canale moltiplicata per la sezione massima (uguale alla sezione d'entrata e a quella d'uscita del tunnel).

In pratica entro la scopa sarà sistemata una pompa di portata Q e prevalenza H tale che la sua potenza $\gamma \cdot Q \cdot H / \eta$ sia uguale alla potenza richiesta per vincere gli attriti interni P_i e quelli esterni, P_e , dove:

$P_i = \gamma \cdot Q \cdot h_i$
 h_i = perdita di energia entro il tunnel
 $P_e = P_{e1} + P_{e2}$
 P_{e1} = risultante degli attriti esterni
 v = velocità di traslazione della scopa

Essendo poi la portata entro il tunnel pari alla velocità v della scopa per la sezione di entrata (e di uscita) del tunnel, avviene che sia nella sezione di presa che in quella di scarico la velocità assoluta del fluido, pari alla somma della velocità relativa dell'acqua entro il tunnel ($-v$) e della velocità della scopa ($+v$), è nulla.

In conseguenza l'energia trasmessa dallo scopa al fluido circostante è nulla, per cui non c'è generazione di onda.

DISCIPLO U. 115

UNO SCAFO PER VENEZIA

SCALA 1:15

LUNGHEZZA	a	9-
LARGHEZZA	a	2.20
PROFONDITÀ	a	.70
INCLINAMENTO TRAVE		2.8

Progetto: uno scafo per Venezia. Concorso internazionale, 1989. Gruppo di progettazione Sciarrelli, Galletti.

Crediti fotografici

La provenienza delle immagini e i relativi autori sono desunti dalle informazioni reperite sugli originali fotografici. Ci scusiamo di eventuali errori o omissioni.

Le immagini provengono dall'archivio Sciarrelli messo gentilmente a disposizione dagli eredi, tranne quelle alle pagine:

14, 15, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 85, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 108, 110, 116, 196, 197: © Mario Sillani

27: © Franco Pace, Archivio Silvio Spagnul

28, 150: © Antonio Mannu

36: © Bert Richner

39, 41: © Mario Marzari, Fondo Marzari

40: Archivio Alessandro Covilli

50: Archivio Cantieri Navali Mancini

50: Archivio Florangela Lenardon

52: © Roby Blasina

131, 136: Archivio Silvio Spagnul

151, 153: Archivio Renato Pirota

152: © Armando Pietrangela, Archivio Pirota

161: Archivio Guglielmo Danelon

164: © Graziella Miletta

169: © Gianni Mangiagli