

Innamorati del made in *Italy*

Dal Maine alla Toscana dove nascono yacht classici ispirati alle famose aragostiere. Reinterpretate da Fulvio De Simoni ne conservano lo stile retrò che trasmette solidità e robustezza.

Oggi la gamma comprende sette modelli da 36 a 72 piedi

testo e foto di Piero Ragazzi



La barca che abbiamo visitato in cantiere è il quarto esemplare del 64 Fly, un 20 metri con due Man da 1.200 cv in V-Drive capace di navigare a una velocità di crociera di 28 nodi e una massima di 33 con una autonomia 300 miglia marine. Gli interni sono pensati per offrire volumi generosi con tre cabine con servizi e doccia privati oltre a una cabina marinaio. Un altro particolare che si discosta dalle linee classiche delle imbarcazioni di queste dimensioni è la presenza sul fly, anziché del classico rollbar, dell'alberetto porta antenne.

A lato in alto, un altro modello di punta il "piccolo" AP 36 e un'immagine dell'unità produttiva che sorge in Località Tombolo in provincia di Pisa. www.austinparker.it

Le lobster, barche spartane, essenziali, nate per un lavoro duro in un ambiente che non perdona errori sono immagini agli antipodi rispetto al moderno diporto, ma rappresentano la base più corretta per stabilire le priorità ed indirizzare le scelte di un progetto vincente in un mercato tanto vasto da soddisfare ogni desiderio con molti modelli.

È questa la convinzione che portò il cantiere toscano Austin Parker a orientare tutta la produzione sulla rivisitazione in chiave moderna delle aragostiere dei Banchi del Maine. Gli esemplari varati tra la fine

degli anni '90 e i primi del 2000 erano esteticamente affini alle barche da lavoro da cui avevano preso origine e, pur riconoscendo la concretezza e l'affidabilità delle scelte tecniche, nel primo decennio di produzione non si era creata una reale frattura stilistica tra antico e moderno.

Le lobster targate Austin Parker erano considerate barche ben costruite e marine, ma forse condizionate da un aspetto un po' troppo tradizionale per competere con il design più attuale dei concorrenti che erano entrati nel settore. La svolta avviene nel

2008 con il rinnovamento della struttura societaria e la decisione di porre in gioco anche sul piano stilistico le proprie capacità. Nasce così la collaborazione con Fulvio De Simoni che travasa nelle linee dei nuovi modelli la sensibilità stilistica e la capacità d'innovazione che lo hanno reso famoso nel mondo.

La rivoluzione stilistica e non solo

Il 42 Open del 2009 è una rivoluzione su tutti i fronti, la linea del cavallino si "rovescia", le prue diventano importanti e la tuga arretra: le pacifiche aragostiere delle prime serie non erano certo barche capaci di navigare solo in dislocamento, ma la nuova gamma conquista anche gli appassionati più sensibili al design.

Con l'apertura verso nuovi mercati mediterranei la gamma si amplia con il 42 Sport ed il 42 Sedan, il 52 Open, il 54 Fly, il 72 Fly ed il 64 Fly, vincitore del Premio Barca dell'Anno di Vela e Motore nel 2014. Dopo aver percorso le tappe fondamentali della storia del marchio, esaminiamo le particolarità di queste barche che si



discostano dalla produzione tradizionale anche per le scelte tecniche adottate in costruzione.

La prima caratteristica di spicco è che, già dal 2008, la realizzazione dello scafo avviene per infusione. La tecnica della laminazione sottovuoto permette l'ottimizzazione del rapporto tra fibra e resina e consente quindi tanto di ottenere un laminato molto leggero quanto di abbattere la quantità di difetti rispetto alla laminazione tradizionale a mano. Naturale abbinamento con questa tecnica di stampaggio è l'adozione della costruzione in sandwich per le murate e la scelta della balsa quale core consente di raggiungere risultati di rigidità preclusi a un single skin di tipo tradizionale.

Dal punto di vista ambientale l'infusione è un processo che permette di ridurre drasticamente le emissioni di gas in atmosfera e, per la ridotta pericolosità nei confronti della salute dei resinatori.

Una scelta inusuale per la nautica è poi quella di utilizzare il gelcoat neopentilico-isoftalico trasparente per controllare anche visivamente la qualità del manufatto.

Un elemento che negli ultimi anni ha assunto un peso non trascurabile è il livello di comfort in navigazione e possiamo considerare che questo dipende principalmente da due fattori: le qualità marine e di navigazione e il livello di rumore percepito dagli ospiti. Le qualità delle carene di AP sono note da tempo e, se a questo aggiungiamo che una barca leggera è uno yacht che si muove veloce senza impattare pesantemente sulle onde, otterremo una navigazione con consumi e rumorosità contenuta.

A completare il quadro la capacità fonoassorbente del sandwich dello scafo e l'adozione per pavimenti e compartimentazione di pannelli in sandwich di compensato marino e materiale fonoassorbente. ■



1



2



3



4



5

1. L'allestimento dell'imbarcazione che abbiamo visitato è in fase avanzata e si ha già la sensazione del lavoro quasi ultimato.

2. Il gelcoat trasparente permette di esaminare anche visivamente la qualità dei laminati.

3. Lo scafo è pronto per la lucidatura.

4. Il controstampo sul pavimento del salone già predisposto in origine per l'alloggiamento degli impianti.

5. Razionalità e semplicità sono la caratteristica dei sistemi di bordo e ciò significa grande sicurezza in ogni situazione.