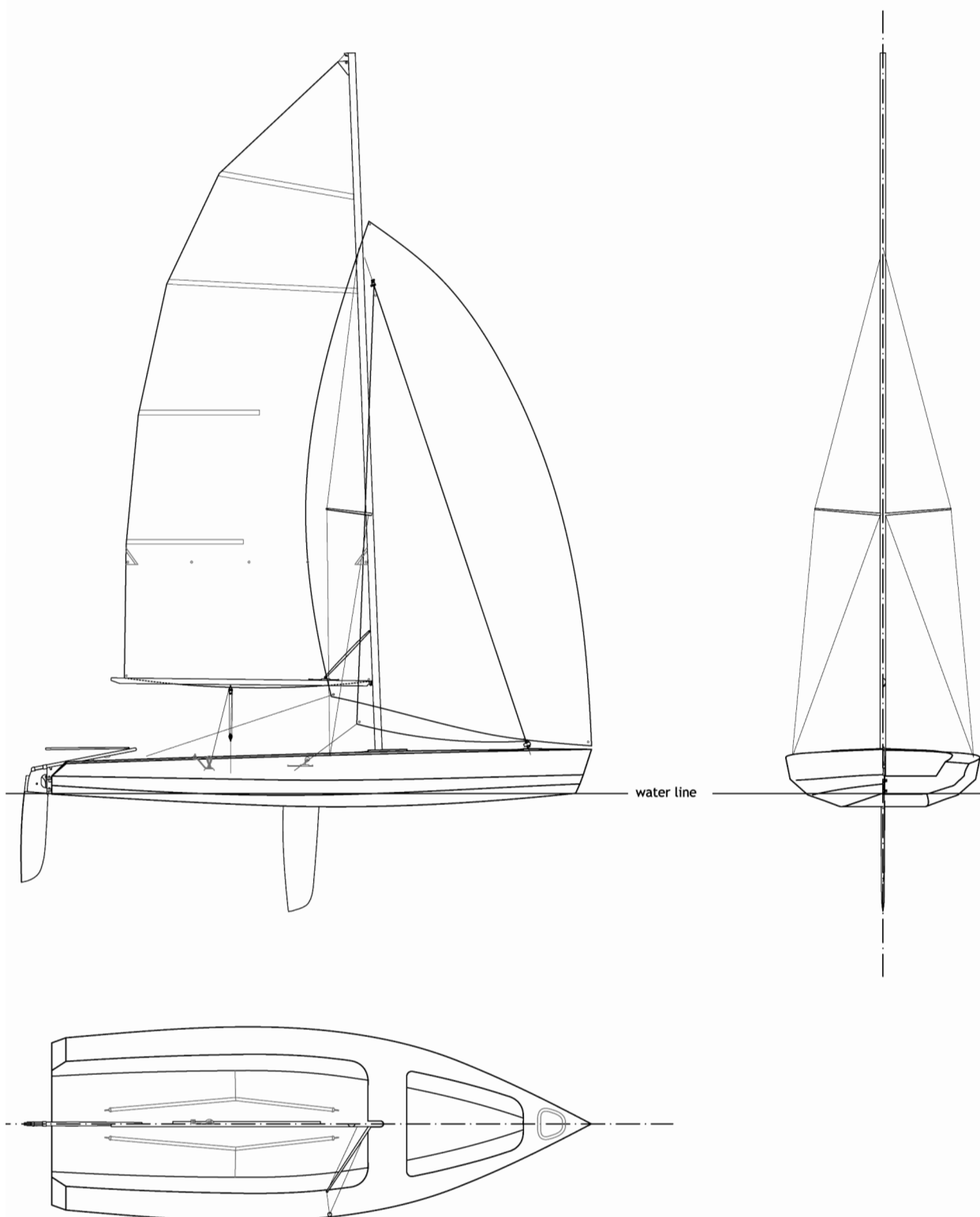


BRIO 555 è quella che viene oggi definita, con un termine che non mi sembra molto felice, una deriva "collettiva" (o addirittura "deriva di istruzione collettiva"). Si intende con questo una deriva adatta all'uso in scuole vela, dove si è soliti portare in barca molti allievi con un solo istruttore. Per quanto la denominazione sia nuova il concetto non lo è: antesignana di tutte le derive collettive è il Caravelle, disegnato da Herbulot nel 1952, su cui intere generazioni di velisti hanno fatto i loro primi bordi. Da qualche anno la fisionomia delle derive collettive, così come quella di molte tipologie di barche, è completamente cambiata, evolvendosi verso forme più affinate e verso un rapporto superficie velica/dislocamento più elevato. In sintesi mentre le derive sportive di un tempo si sono evolute verso gli acrobatici ed estremi skiff le derive collettive sono diventate simili a quelle che un tempo erano considerate derive sportive. Basta confrontare i dati del Caravelle con quelli del BRIO 555 per rendersi conto della differenza. Con una lunghezza di 4,60 m il Caravelle aveva una larghezza di 1,80, un peso di 210 kg e una superficie velica di 12 mq. Il BRIO, lungo 5,55 m, è largo poco meno di 2 m, ha un peso di 160 kg e una superficie velica di 16,2 mq. Già questi dati bastano per far capire che le prestazioni sono assai più brillanti di quelle di un Caravelle. Assomigliano piuttosto a quelle di un Flying

Dutchman, la tipica deriva sportiva della passata generazione. A parità di peso e di superficie velica il FD ha però una larghezza inferiore (1,80 m) e un piano velico più allungato ed è quindi più instabile e nervoso. Il BRIO 555 può quindi considerarsi come un FD un po' addomesticato, veloce ma abbastanza stabile e sicuro da poter essere portato anche da un equipaggio numeroso e non molto esperto. Con due persone a bordo diventa una deriva sportiva non estrema ma di prestazioni decisamente brillanti, capace di fare esaltanti planate anche con vento moderato. Dato l'uso "collettivo" a cui è destinato il pozzetto è molto ampio e si estende anche a prua dell'albero. Se si prevede di usare la barca solo in due persone può convenire pontare la prua fino all'albero. Nella panca in corrispondenza dell'albero è comunque previsto un gavone per lo stivaggio di effetti personali, parabordi, ecc. La costruzione è in cucì e incolla per la versione con carena a spigolo e in strip planking per quella a carena tonda. Quest'ultima versione richiede certamente più tempo e maggiori capacità tecniche e dal punto di vista delle prestazioni non presenta differenze sostanziali. La scelta si giustifica dunque più per ragioni estetiche che per ragioni funzionali. In entrambe le versioni la costruzione, pur non presentando particolari difficoltà tecniche, richiede tempi abbastanza lunghi.





**scafo:**

**capacità richiesta:**

scafo a spigolo  
scafo tondo

**sistema di costruzione:**

scafo a spigolo  
scafo tondo

Tondo o a spigolo

Poca esperienza  
Media esperienza

Cuci e Incolla  
Strip Planking

**lunghezza f.t.:**

m 5,55

**larghezza:**

m 2,00

**peso:**

kg 490

**superficie velica:**

randa  
fiocco

m<sup>2</sup> 12,40

m<sup>2</sup> 3,800

**Piani:**

n° 10 tavole  
formato A3  
istruzioni  
lista materiali