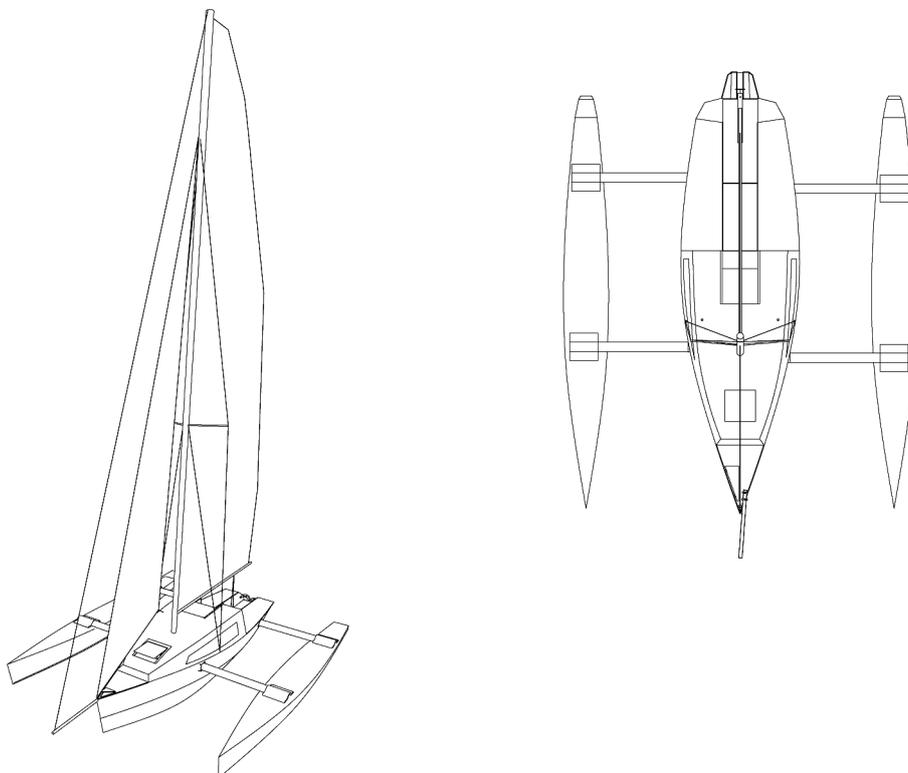
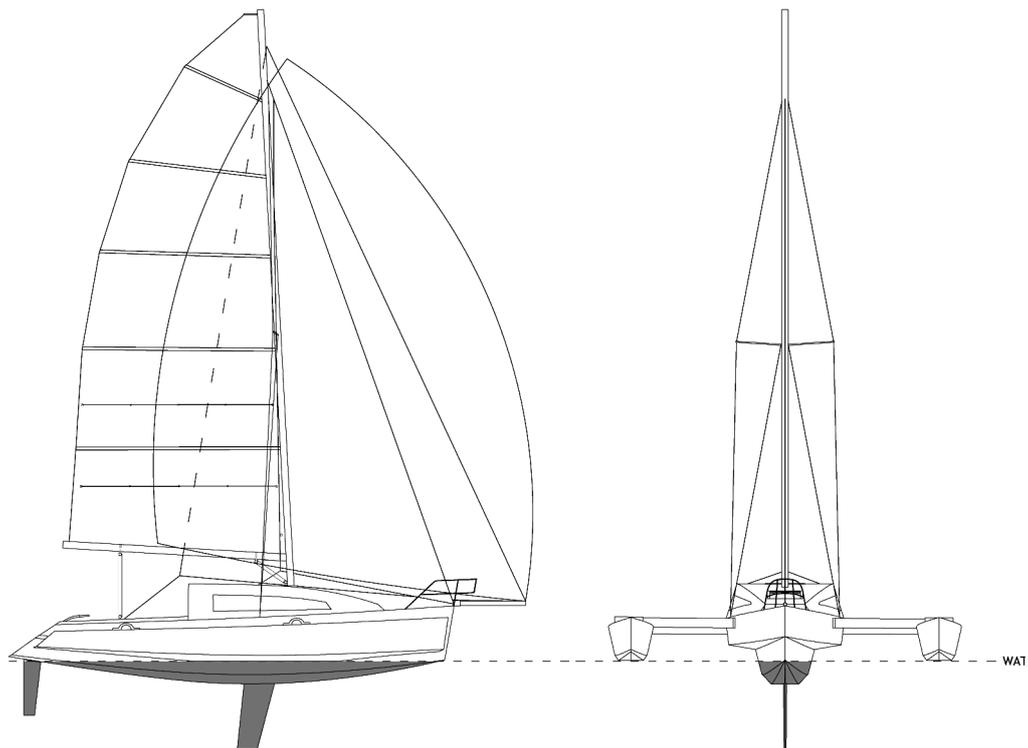


Per chi progetta barche destinate all'autocostruzione il piccolo trimarano da crociera è un tema fra i più complessi e stimolanti. La sfida è quella di rendere di semplice concezione e di facile costruzione un'imbarcazione che per sua natura è complessa. E' evidente che rispetto allo studio di un monoscafo quello di un trimarano è più laborioso, dal momento che ci sono due scafi e due traverse in più. I problemi si complicano ulteriormente se queste traverse devono essere rapidamente smontabili per agevolare il trasporto e retraibili per ridurre l'ingombro all'ormeggio. Al di là di questo quasi tutti i problemi che si incontrano in ogni progettazione nautica sono per questa tipologia di barca esasperati e di più ardua soluzione. Si pensi per esempio all'esigenza di coniugare alte prestazioni e buon comfort in navigazione (con spazio interno disponibile più ridotto che su un monoscafo), leggerezza e solidità strutturale, oppure ai problemi di sicurezza connessi ai rischi di ingavonamento e rovesciamento. Ce ne sarebbe abbastanza per scoraggiare il progettista dal dedicarsi a questo tipo di barca. Se abbiamo voluto, malgrado tutto questo, affrontarlo è per due motivi: il primo è che in navigazione poche altre barche possono dare le stesse emozioni e soddisfazioni di un trimarano. Nessun monoscafo cabinato di caratteristiche e dimensioni analoghe è in grado di competere in quanto a prestazioni velocistiche con un multiscafo e rispetto al catamarano il trimarano è più agile, divertente da portare, evolutivo, veloce con venti deboli. Lo consideriamo quindi la barca ideale per crociere veloci e divertenti. Lo spazio interno non è molto (meno che su un monoscafo e che su un catamarano) ma è compensato dal poter usufruire di ampi spazi esterni, sia in pozzetto sia sui teli. Quanto alla sicurezza ci sono per i multiscafi dei pro e dei contro rispetto ai monoscafi. Senza entrare in dettagli ci limitiamo a osservare che per un trimarano non estremo quale il TRILLO i margini di sicurezza sono elevati e per riuscire a rovesciarlo si devono commettere grossi errori o imprudenze. Naturalmente in condizioni critiche il timoniere dovrà saper capire quando è il momento di ridurre la vela ma

questo vale per qualunque tipo di barca. Se barche dalle caratteristiche tanto positive non sono molto diffuse né fra gli utenti né fra gli autocostruttori è perché le complessità progettuali di cui si è detto si traducono il più delle volte in costi elevati e in difficoltà costruttive. Con il TRILLO riteniamo (ed è questo il secondo motivo che ci ha spinto a progettarlo) di poter offrire qualcosa di più semplice, economico e facile da costruire di gran parte di quello che offre il mercato. Ci sono in commercio eccellenti trimarani di queste dimensioni e non riteniamo che rispetto ad essi il nostro presenti né per quanto riguarda l'estetica né per quanto riguarda le prestazioni o la funzionalità nulla di particolarmente innovativo o migliorativo. Quello su cui abbiamo concentrato i nostri sforzi è nello studiare per ogni scelta progettuale la soluzione più semplice e pratica per l'autocostruttore. Per esempio per quanto riguarda le traverse riconosciamo che la nostra soluzione (traverse telescopiche) appare meno elegante di altre basate su sistemi più sofisticati. E' tuttavia la più facile da fare per il dilettante e la più funzionale. Lo stesso vale per il tipo di traverse scelte (semplici tubi in alluminio), per la deriva, il timone e per ogni altro dettaglio. Malgrado questa ricerca della massima semplicità la barca risulta di aspetto moderno, gradevole e discretamente aggressivo, come si conviene a un multiscafo dal carattere abbastanza sportivo. Presentiamo due versioni, una a carena tonda e una a spigolo. La differenza in termini di tempo di esecuzione e di capacità richiesta al costruttore non è molta, ma non è molta nemmeno la differenza fra l'uno e l'altro per quanto riguarda le prestazioni, che naturalmente sono un po' migliori per lo scafo tondo. Lo scafo a fondo piatto presenta qualche vantaggio per quanto riguarda l'abitabilità interna. Pro e contro nel complesso si compensano e la scelta fra l'uno e l'altro dovrebbe essere guidata soprattutto da criteri estetici.



scafo:
 attrezzatura velica:
 sistema di costruzione:
 capacità richiesta:

Carena a spigolo
 Sloop Marconi
 Cuci e Incolla
 Buona esperienza

Piani: n° 34 tavole
 formato A3
 istruzioni
 lista materiali
 Prezzo: 220,00 euro