

NUMERO DOPPIO

mondo sommerso

rivista
internazionale
del mare

N. 9/10 - SETTEMBRE/OTTOBRE 1979 - L.2.500

**NOVITÀ:
SUPPLEMENTO
VIAGGI**

**ANTEPRIMA:
SUB E NAUTICA
A GENOVA**

**ECCEZIONALE:
SOTT'ACQUA
CON LE BALENE**

**LE MERAVIGLIE
DEI FONDALI
ITALIANI**

MENSILE - Sped. in abb. post. gr. III/70

INTERVISTA CON IL DIRETTORE GENERALE DELLA PERKINS

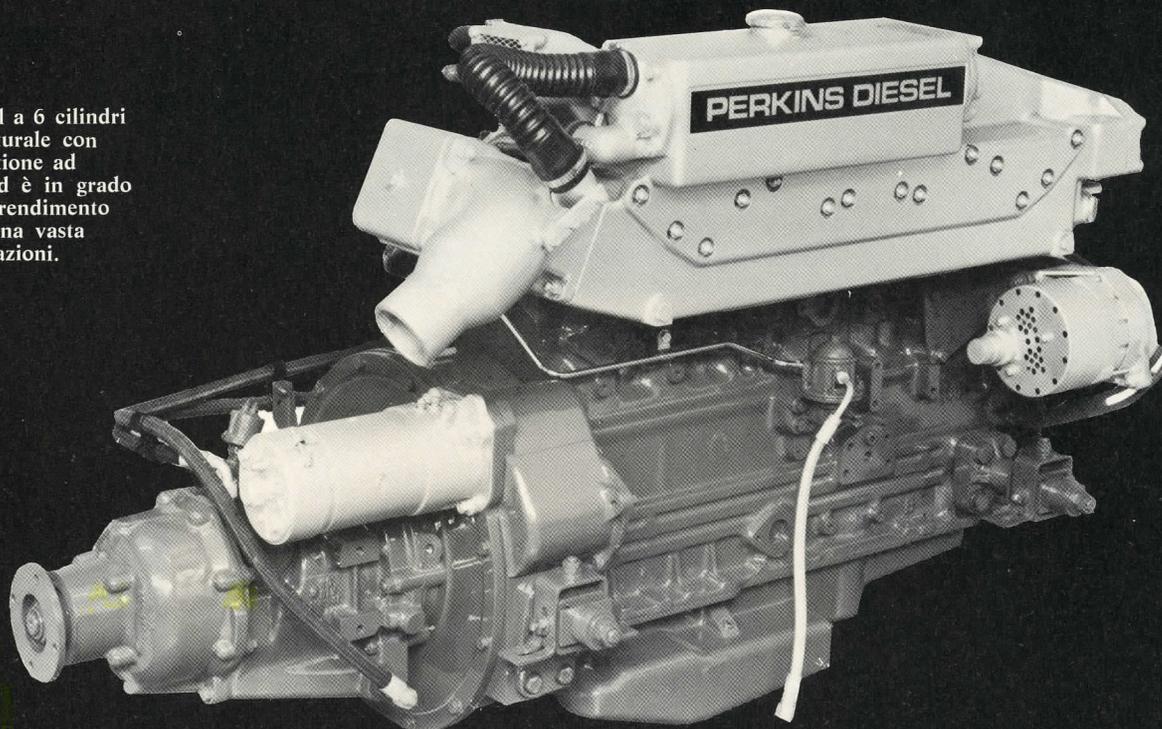
Mezzo milione di sterline per creare i nuovi Range

Al nuovo stabilimento della Motori Perkins di Luisago (Como), abbiamo intervistato il direttore generale della Perkins Italiana, l'ingegner Roberto De Liso: giovane manager, un posto di grande responsabilità; aria sorridente e grossi moustaches di sapore umbertino. Tutti i dati che seguono sono il frutto della lunga chiacchierata con l'ing. De Liso. Dunque, lo stabilimento sorge su un'area di 33.000 mq, di cui circa 8.000 coperti, ed ospita 70 dipendenti.

Il gruppo Perkins è il leader a livello mondiale nella produzione di motori da 50 a 300 hp, e la Perkins Italiana ha lo scopo di commercializzare nel nostro paese i motori fabbricati



È un motore diesel a 6 cilindri ad aspirazione naturale con sistema di combustione ad iniezione diretta ed è in grado di fornire un alto rendimento per l'impiego in una vasta gamma di imbarcazioni.



DATI TECNICI

N° cilindri: 6 in linea verticali
Alesaggio: 98,4 mm
Corsa: 127 mm
Ciclo: Diesel a 4 tempi
Cilindrata: 5800 cc
Rapporto di compressione: 15,5:1
Sistema di combustione: Iniezione diretta
Ordine di accensione: 1.5.3.6.2.4.
Aspirazione: naturale
Rotazione: sinistrorsa dell'elica
Raffreddamento: scambiatore di calore ad

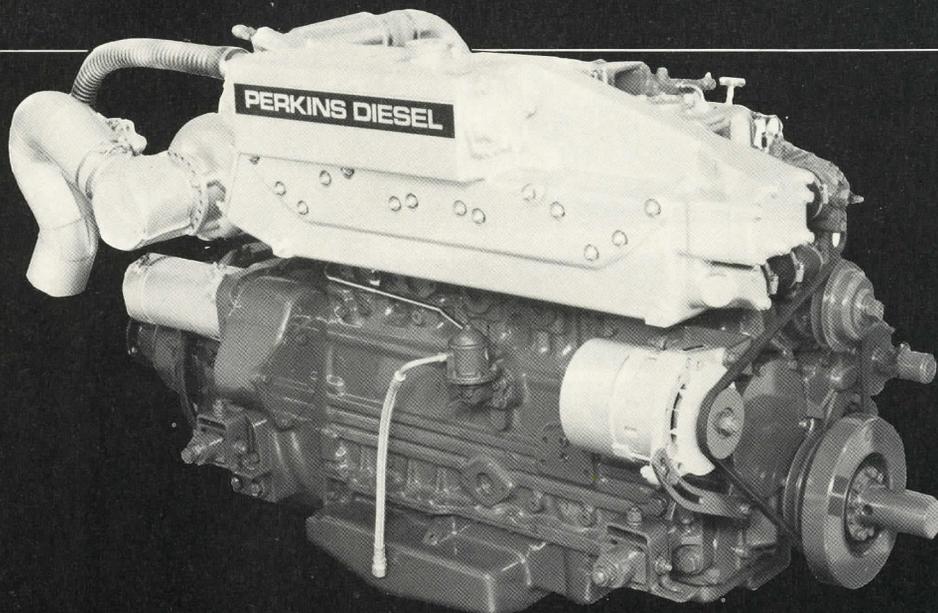
acqua di mare
Pompa d'iniezione: rotativa CAV
Tipo comando: meccanico
Impianto elettrico: 12 o 24 Volt
Peso: 661 kg con invertitore MG 506
Presa di forza: tutta la potenza del motore prelevabile dalla puleggia albero motore
Angolo di installazione: max da fermo 17°, in navigazione 20°
Invertitore: Borg Warner 72C con albero di uscita disassato modello 10-14
Self change MRF 350 HD Mk. 111b

Twin-disc: MG 502-506

APPLICAZIONI

Imbarcazioni da diporto: pesca sportiva, cruisers plananti o semiplananti
Imbarcazioni commerciali: pescherecci, barche da lavoro e da trasporto, lance di salvataggio, chiatte fluviali, lance per la polizia
Potenza: 124 bhp 92,5 kW
Potenza omologata R.I.Na.: 126 CV a 2800 g/m

È un motore diesel marino dotato di turbocompressore, a 6 cilindri in linea, interrefrigerato ad iniezione diretta. Il basso profilo lo rende ideale per applicazioni tradizionali con Vee drive o con piede poppiero. È disponibile in diverse tarature: 182, 173 e 139 shp.



DATI TECNICI

N° cilindri: 6 in linea verticali
Alesaggio: 98,4 mm
Corsa: 127 mm
Ciclo: Diesel a 4 tempi
Cilindrata: 5800 cc
Rapporto di compressione: 15.5:1
Sistema di combustione: Iniezione diretta
Ordine di accensione: 1.5.3.6.2.4.
Aspirazione: con turbocompressore
Rotazione: sinistrorsa dell'elica
Raffreddamento: scambiatore di calore ad

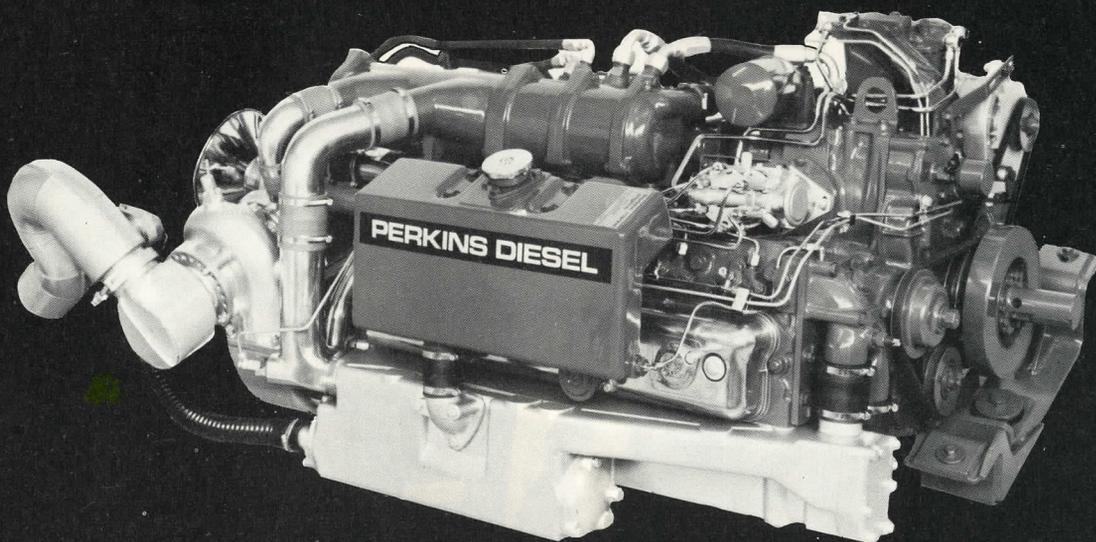
acqua di mare
Pompa d'iniezione: rotativa CAV
Tipo comando: meccanico
Impianto elettrico: 12 o 24 Volt
Peso: 688 kg con invertitore MG 506
Presenza di forza: tutta la potenza del motore prelevabile dalla puleggia albero motore
Angolo di installazione: max da fermo 17°, in navigazione 20°
Invertitore: Borg Warner 72C con albero di uscita disassato modello 10-14
 Self change MRF 350 HD Mk. 111b

Iwin-disc: MG 502 - 506

APPLICAZIONI

Imbarcazioni da diporto: pesca sportiva, cruisers plananti o semiplananti
Imbarcazioni commerciali: pescherecci, barche da lavoro e da trasporto, lance di salvataggio, chiatte fluviali, lance per la polizia.
Potenza: 185 bhp 138 kW
Potenza omologata R.I.Na.: 185 CV a 2400 g/m

È un motore con turbocompressore esterno, con preraffreddatore dell'aria ad iniezione diretta, costruito per impieghi prestigiosi. La disposizione orizzontale dei pistoni è stata progettata per soddisfare le esigenze di imbarcazioni da pesca ed altre imbarcazioni veloci che hanno altezza limitata nel vano motore.



DATI TECNICI

N° cilindri: 6 in linea orizzontali
Alesaggio: 98,4 mm
Corsa: 127 mm
Ciclo: Diesel a 4 tempi
Cilindrata: 5800 cc
Rapporto di compressione: 15.5:1
Sistema di combustione: Iniezione diretta
Ordine di accensione: 1.5.3.6.2.4.
Aspirazione: con turbocompressore
Rotazione: sinistrorsa dell'elica
Raffreddamento: scambiatore di calore ad

acqua di mare
Pompa d'iniezione: rotativa CAV
Tipo comando: meccanico
Impianto elettrico: 12 o 24 Volt
Peso: 698 kg con invertitore MG 506
Presenza di forza: tutta la potenza del motore prelevabile dalla puleggia albero motore
Angolo di installazione: max da fermo 17°, in navigazione 20°
Invertitore: Borg Warner 72C con albero di uscita disassato modello 10-14
 Self change MRF 350 HD Mk. 111b

Twin-disc: MG 502 - 506

APPLICAZIONI

Imbarcazioni da diporto: pesca sportiva, cruisers plananti o semiplananti
Imbarcazioni commerciali: pescherecci, barche da lavoro e da trasporto, lance di salvataggio, chiatte fluviali, lance per la polizia
Potenza: 185 bhp 138 kW
Potenza omologata R.I.Na.: 185 CV a 2400 g/m



dalla Perkins inglese, nei quattro settori: industriale, agricolo, veicoli e marino.

« Nel settore dei motori marini, che costituisce da solo l'8% della produzione globale Perkins — dice l'ing. De Liso — abbiamo progettato e costruito una nuova serie di motori diesel chiamata "Range 4", che si basa su quattro varianti di una nuova generazione di motori. L'obiettivo che la Perkins si è posta è quello di offrire agli utenti tecnologie e materiali avanzati, nonché la standardizzazione degli accessori. Cosa che si è ottenuta con questa nuova serie di motori ».

« Per la gamma "Range 4", la Perkins ha speso in ricerche e collaudi oltre mezzo milione di sterline, che aggiunte ai 50 anni di esperienza nel settore marino ed ai tre milioni di motori funzionanti, sono sufficienti garanzie per affermare che si tratta dei più moderni motori diesel marini, di media potenza, finora prodotti nel mondo. I motori "Range 4" possono essere forniti, sia in versione orizzontale che verticale, con aspirazione normale o savralimen-



L'ing. Roberto De Liso, direttore generale della Perkins italiana. In alto, una veduta interna dei nuovi stabilimenti di Luisago (Como).

tata ed hanno un nuovo sistema di raffreddamento con scambiatore di calore multiplo ».

La taratura ed il numero di giri danno la più ampia scelta possibile nell'accoppiare la potenza ai disegni di scafo più avanzati. Tutti i motori « Range 4 » sono a 6 cilindri, ad iniezione diretta per garantire la massima economia, una lunga durata di funzionamento e facilità di avviamento in qualsiasi condizione ambientale.

« Inoltre », dice l'ing. e Liso, « i risultati delle intense ricerche dei laboratori di studio della Perkins, per ridurre il rumore ed i gas di scarico, sono stati utilizzati in questa nuova serie di motori per produrre una potenza più pulita e silenziosa. Risultato: le esperienze fatte quest'anno dalla clientela con questa nuova serie di motori hanno dato così lusinghieri risultati ed apprezzamenti che ci fanno ben sperare per il futuro ».

La « Range 4 » è dunque una gamma costituita da tre tipi di motori, con potenza che va dai 125 ai 185 hp omologati R.I.Na.; ovviamente i motori possono

dare di più, ma la casa preferisce essere prudente nella potenza ed assicurare all'utente il massimo margine di sicurezza.

PROGRAMMI FUTURI

Al Salone nautico di Genova vengono presentati due modelli nuovi (tra cui un 220 hp turbo), ed a Southampton per la prossima primavera, altri tre modelli.

Il grosso sforzo sul quale si è impegnata la casa è concentrato nella volontà di offrire all'utente motori sempre più affidabili, dal ridotto consumo, che richiedano la minima manutenzione, tenendo conto anche del breve tempo di utilizzo, che in pratica si risolve nei tre mesi estivi. La Perkins desidera anche creare in Italia e nel mondo una più fitta e capillare rete di assistenza tecnica, adeguata al parco dei suoi motori e delle barche che li utilizzano. A Tampa, negli USA, centro di maggiore produzione di barche, il 90% degli scafi montano motori Perkins.

Lucio Coccia

LE NOVITÀ DELLA NAUTICA RIO

Il 480 fisherman mette il diesel

Il Rio 480 è una barca nata per essere sostanzialmente aperta e si è cercato di realizzare uno scafo che, pur avendo una misura inferiore ai cinque metri, non soffra troppo della instabilità da fermo al rollio. È stato dotato quindi di una carena mista così composta: nella zona prodiera ad ala di gabbiano con due chiglie laterali che si interrompono bruscamente verso metà scafo e che conferiscono, da fermo, stabilità da trimarano.

Nella zona poppiera invece è disegnata una chiglia sostanzialmente a V, ideale per la planata e per le alte velocità.

Queste soluzioni tecniche hanno la costruzione di un modello versione diesel del 480 Fisherman, che è una versione propriamente destinata alla pesca ed ai relativi lavori. L'installazione di un motore Arona da 20 hp, permette di guidare anche senza patente, di beneficiare dell'Iva ridotta del 14%; la velocità massima che si raggiunge con tale motorizzazione è quella degli 11-12 nodi, ovvero al limite della planata.

L'equipaggiamento standard comprende: battagliola e pulpito, bitte a prua e poppa, consolle di guida centrale, ganci traino, gavoni a prua e a pop-

pa, gavone centrale attrezzato sotto il paiolato, fanaleria, gancio d'accosto, parabordo completo, poltrona pilota trasformabile in sedia da combattimento, due portacanne pesca, remi e scalmi, sedili di poppa, tappo scarico sentina, timone di guida con timoneria monocavo, timone azionabile anche con barra manuale. In più, per la versione diesel: avviamento elettrico, batteria, linea asse con elica, pompa di sentina elettrica automatica, serbatoio da litri 60, strumentazione, telecomandi.

Un piano di calpestio unico, completamente aperto, rende agevole ogni operazione di ca-

rico e scarico dell'equipaggio: da pesca, bombole, sacche sub e attrezzature fotografiche.

La barca è carrellabile. Un motore come il diesel permette lunghe ore di navigazione a basso costo e di questo modello una imbarcazione sicura, nata per chi ama veramente la pesca, sia essa a traino, sub o con le reti.

L. C.

Nella foto sotto, la versione diesel di uno scafo già affermato: il 480 fisherman.





SCHEDA TECNICA: RIO 480

Lunghezza	m 4,80
Larghezza	m 1,95
Peso tipo fuoribordo	kg 270
Peso tipo diesel	kg 470
Portata persone	n. 4
Motore fuoribordo	da 10 a 90 hp
Motore diesel	Arona 20 hp
Prezzo	L. 6.900.000 + Iva 14%

INTERVISTA A SCARANI: la linea "ottanta"

Sistemato in un verde e limpido fiordo del lago d'Iseo, c'è uno dei cantieri nautici più importanti nella costruzione di barche da diporto e in materiale plastico, il cantiere della Nautica Rio. Siamo andati ad intervistare i titolari di questa azien-

da, i signori Scarani, due laboriosissimi fratelli, dei quali uno si occupa della parte commerciale e l'altro della parte progettazione. Alla serie delle nostre domande, ha risposto il progettista, l'ingegner Carlo Scarani, dandoci in sintesi le notizie che riguardano il cantiere, la sua attività e la produzione dei vari modelli di imbarcazione.

Nato nel 1963 col nome di Avionautica Rio, il cantiere si è dedicato per lungo tempo alla duplice attività di costruzione di barche e di alianti. Sorge su una superficie di 50.000 mq, di cui la metà costituiscono un



internazionalmente affermati.

Sull'idea della nautica popolare sono dunque nate serie di imbarcazioni che vanno sostanzialmente dai 3 ai 6 metri, non escludendo però anche quelle più importanti sui 12-14 metri. L'impiego dei materiali è sempre stato accurato e va dalla termoformatura, ovvero l'ABS, per le barche fino ai 4 metri, alla vetroresina per le barche di misure superiori. Sono state adottate soluzioni di avanguardia per rendere le strutture più leggere, elastiche e resistenti, adottando gli stessi accorgimenti tecnici già sperimentati in campo aeronautico.

LA LINEA DI SVILUPPO

Sotto il marchio Rio c'è uno slogan che dice: « tutto il panorama barca », ebbene questo è il programma del cantiere, naturalmente parlando di barche a motore per la nautica da diporto. Si parte dal piccolo scafo che può essere trasportato sul tetto dell'auto o carrellato, fino all'imbarcazione di 14-15 metri. E non perché tecnicamente non si possa andare oltre, ma perché l'ubicazione geografica del cantiere, non permette di trasportare su strada, misure di imbarcazioni maggiori di quelle indicate.

PROGRAMMI FUTURI

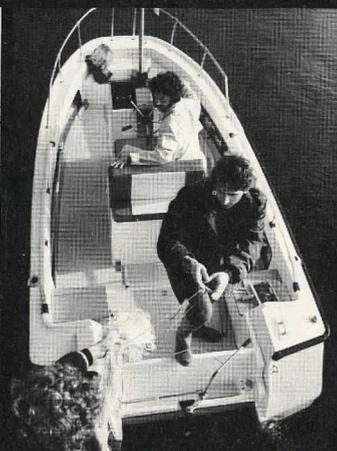
Il programma del cantiere è quello di raccordare la linea delle grosse barche (10-14 metri), a quella delle piccole barche sui 4-5 metri. Costruire quindi una fascia di barche intermedie, una ogni anno, al fine di colmare lo spazio vuoto. È nata così la cosiddetta linea « Ottanta », ovvero la serie di imbarcazioni « 480 » e « 580 », a cui dovranno seguire nel giro di tre anni, gli altri modelli che completeranno le richieste di mercato.

Se un modello inoltre risulterà molto successo, sarà differenziato ancor più dettagliatamente, in maniera da offrire, come avviene per il modello 480, varie versioni a seconda dell'impiego.

CARATTERISTICHE

Le caratteristiche più importanti del cantiere Rio, sono quelle di costruire le barche con la tecnologia più adatta alla misura, ovvero adoperando la termoformatura per le piccole e la vetroresina per le altre più grandi.

Altra caratteristica fondamentale di tutte le imbarcazioni è la loro inaffondabilità. Ovvero con la creazione di zone totali nelle piccole barche, parziali nelle grandi, in cui viene iniet-



Il 480 fisherman, che nella versione fuoribordo ha avuto larga diffusione, offre prestazioni eccellenti anche con il venti cavalli Arona diesel. Nelle foto: alcune immagini dello scafo.

tato del poliuretano espanso, in maniera tale che le imbarcazioni, anche se piene d'acqua e sommerse, restano in perfetto e stabile equilibrio.

LE BARCHE LEADER

Chiaramente se si parla di grosse barche è il 14,20 metri, se si parla delle barche più piccole è l'ultima nata, ovvero il 5,80 metri; un piccolo cabinato dalla linea fresca e piacevole, adatta alle piccole crociere costiere, una barca spaziosa, abitabile, che dà il gusto alla vita in mare.

Se parliamo poi di barche specialistiche per la pesca, con alloggiamento predisposto, con motorizzazione diesel o fuoribordo, allora dobbiamo volgere la nostra attenzione verso l'intera linea del 480.

Lucio Coccia



parco meraviglioso non edificabile, e dei restanti 25.000 mq solo 8-10.000 sono coperti da capannoni e palazzina uffici.

I dipendenti sono 120, tra operai ed impiegati, ai quali bisogna aggiungere unità esterne che hanno lavoro per appalto o per commessa, portando così il numero a circa 200 persone tra collaboratori diretti ed indiretti.

Creando poi un sistema capillare di centri di distribuzione, la Nautica Rio oggi dispone di una rete di 250 punti vendita in Italia e di 150 nel resto dell'Europa (soprattutto in Francia), che rendono i suoi prodotti

A COLLOQUIO CON IL RESPONSABILE DELLA MAX - IN - MARE

Perché le nostre tavole sono diverse dalle altre

Luciano Baserga titolare della società « Rotoresina ». È uno dei più apprezzati costruttori di windsurf. Siamo andati a trovarlo presso il suo stabilimento a Caronno Pertusella, vicino Varese.

— Quali sono i motivi per i quali ha iniziato a costruire windsurf?, gli abbiamo chiesto.

« Sembrerà strano, ma a volte per aprire una fabbrica di windsurf basta fare un viaggio in Martinica! Un bel giorno ho deciso di fare un viaggio di riposo nella famosa isola caraibica, mentre ero lì che mi godevo il mare e il sole dei tropici, vidi sfilare davanti a me quei temerari e funanbolici pazzi delle tavole volanti. Ne rimasi affascinato. Vidi subito la possibilità di uno sviluppo futuro, lo sport era giovane come mio figlio Massimo di 20 anni, oggi titolare della Max-in-mare la società che distribuisce i windsurf ».

« Io era già un produttore di materie plastiche e più precisamente mi occupavo della produzione di poliuretano flessibile, in uso nell'industria della poltrona. Mi associi allora con un altro esperto, l'ing. Diana, molto esperto nel campo del polietilene, altro componente necessario per la fabbricazione delle tavole a vela, dando così vita a questo stabilimento di 2.000 mq che produce solamente surf ».

— Qual'è la differenza tra i suoi windsurf e quelli della concorrenza?

« I windsurf della Max-in-mare si differenziano dalla maggior parte dei surf in commercio fatti in ABS o vetroresina, perché formati da una scocca esterna in polietilene e da una anima interna di poliuretano espanso ».

— Perché il polietilene?

« Sono stati fatti diversi studi e si è visto che gli altri materiali plastici danno degli inconvenienti, ad esempio l'ABS si scolla facilmente a meno che non si usino incollatrici ad ultrasuoni, apparecchi costosissimi e rari. La vetroresina non dà una distribuzione uniforme del peso, a parte l'elevato costo della manodopera per applicarla, mentre con il polietilene si ha la possibilità di realizzare un surf monolitico, senza giunzioni di sorta, è un materiale elastico che può sopportare gli

urti, è un materiale leggero che ha un peso specifico inferiore a quello dell'acqua e conseguentemente ha già una sua galleggiabilità naturale. Il poliuretano è un riempitivo della scocca monolitica in polietilene e per realizzare pezzi di 4 metri di lunghezza, sono necessari degli impianti specifici che abbiamo dovuto far costruire. La prima macchina è già in funzione ed altre sono in fase di approntamento ».

— Ci sono in Italia e all'estero altri costruttori che adoperano la vostra stessa tecnica?

— Sì. La più importante fabbrica di surf, la Wind-surf, che ha uno stabilimento in Olanda, uno in Giappone ed un altro negli Usa, produce anch'essa in polietilene. C'è poi un'altra fabbrica in Germania, una in Francia ed unica la « Rotoresina » in Italia, poiché ci siamo avvalsi di tutte le altre esperienze europee ed extraeuropee. Oggi i nostri impianti sono quasi tutti automatizzati e la Rotoresina ha in programma a partire dal 1980, di produrre dalle 7 alle 10 mila tavole all'anno ».

— Qual'è la vostra linea di sviluppo?

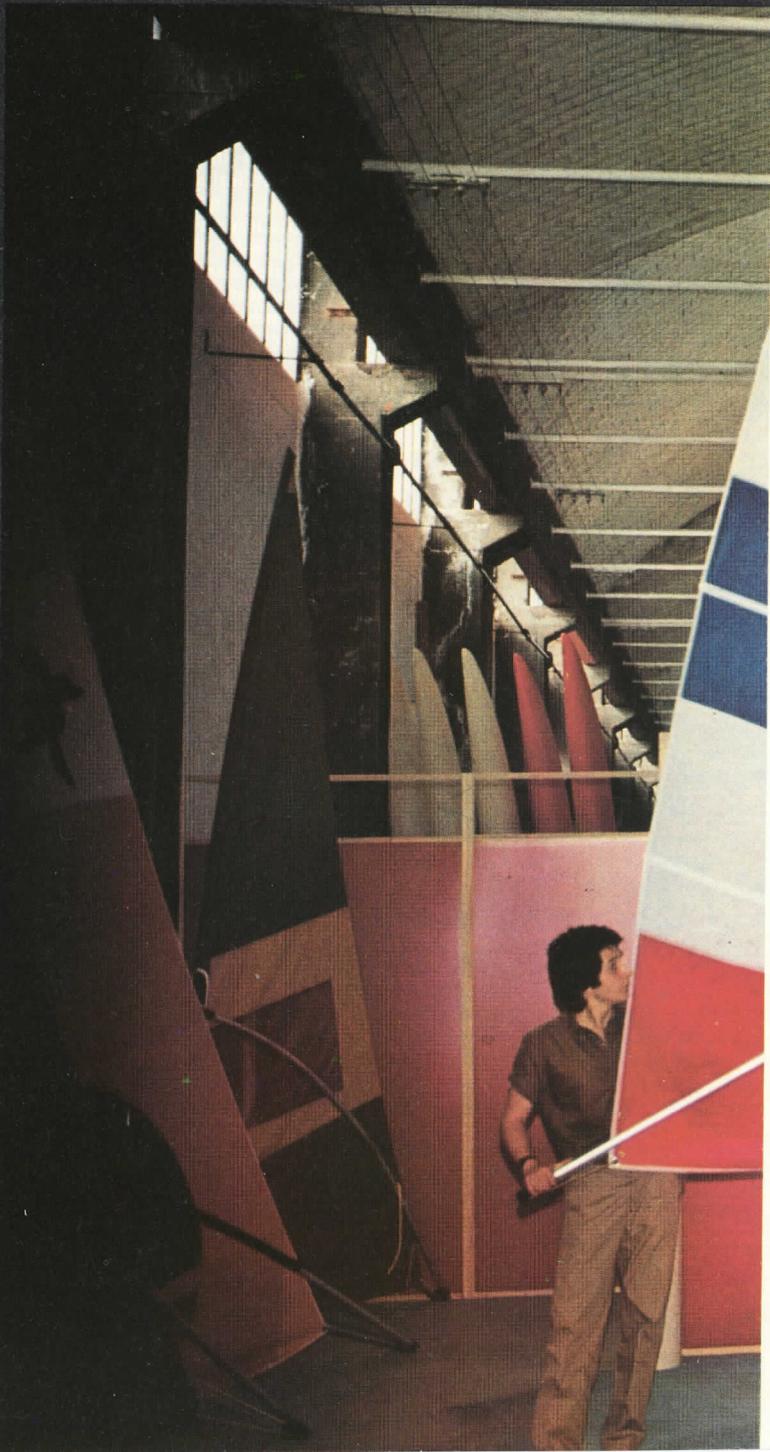
« Dato che mano a mano che il surfista acquista capacità ed abilità, aumentano le sue esigenze ed egli pretende tavole che gli diano sempre più possibilità di azione, oggi abbiamo messo in produzione diverse tavole da surf. Abbiamo studiato un surf per ragazzi, un surf per scuola e turismo il modello X-5, l'X-9 in vetroresina ma che non costruiremo più ed infine un surf da competizione come l'X-7, con una linea d'acqua meno stabile, più penetrante, ma ad uso e consumo di chi ha veramente della stoffa. A Genova poi la Max-in-mare presenta un nuovo windsurf: l'X-11, che è quanto di meglio si possa trovare sul mercato europeo del surf. Ma non ci fermiamo qui: abbiamo anche una bellissima canoa in polietilene anche questa nuova di zecca ».

— Qual'è il significato della lettera X seguito da un numero?

« La lettera X sta come simbolo della Max-in-mare, è una x formata da due gomene quasi a chiudere un nodo. Le cifre dispari sono dovute invece alla mia natura superstiziosa da gio-



Il simbolo del modello da cm 388. Sotto: un surf della Max in Mare con la vela MC1 di 6 mq. A destra: una serie di boma a sezione ovale e in alluminio anodizzato.





I SURF A VELA DELLA MAX in MARE

MAX IN MARE X 5

Materiale: Polietilene
(scafo monolitico)

Lung. cm 378

Larg. cm 67

Peso kg 22 ca.

Superficie velica 6 m²

Prezzo listino L. 570.000
+ Iva

MAX IN MARE X 7

Materiale: Polietilene
(scafo monolitico)

Lung. cm 378

Larg. cm 62

Peso kg 20 ca.

Superficie velica 6 m²

Prezzo listino L. 620.000
+ Iva

MAX IN MARE X 9

Materiale: Vetroresina

Lung. cm 388

Larg. cm 62

Peso kg 19 ca.

Superficie velica 6,3 m²

Prezzo listino L. 700.000
+ Iva

MAX IN MARE X 11

Materiale: Polietilene
(scafo monolitico)

Lung. cm 378

Larg. cm 63

Peso kg 20 ca.

Superficie velica 6,3 m²

Prezzo listino L. 800.000
+ Iva

Inoltre tutti i modelli
sono dotati di:

- Pinna inseribile dall'alto
- Deriva basculante
- Albero in resina eposi
- aggancio rapido
boma-albero
- Protezione per scassa
di deriva
- Foro anteriore per traino

CANOA DA SLALOM E DA TURISMO

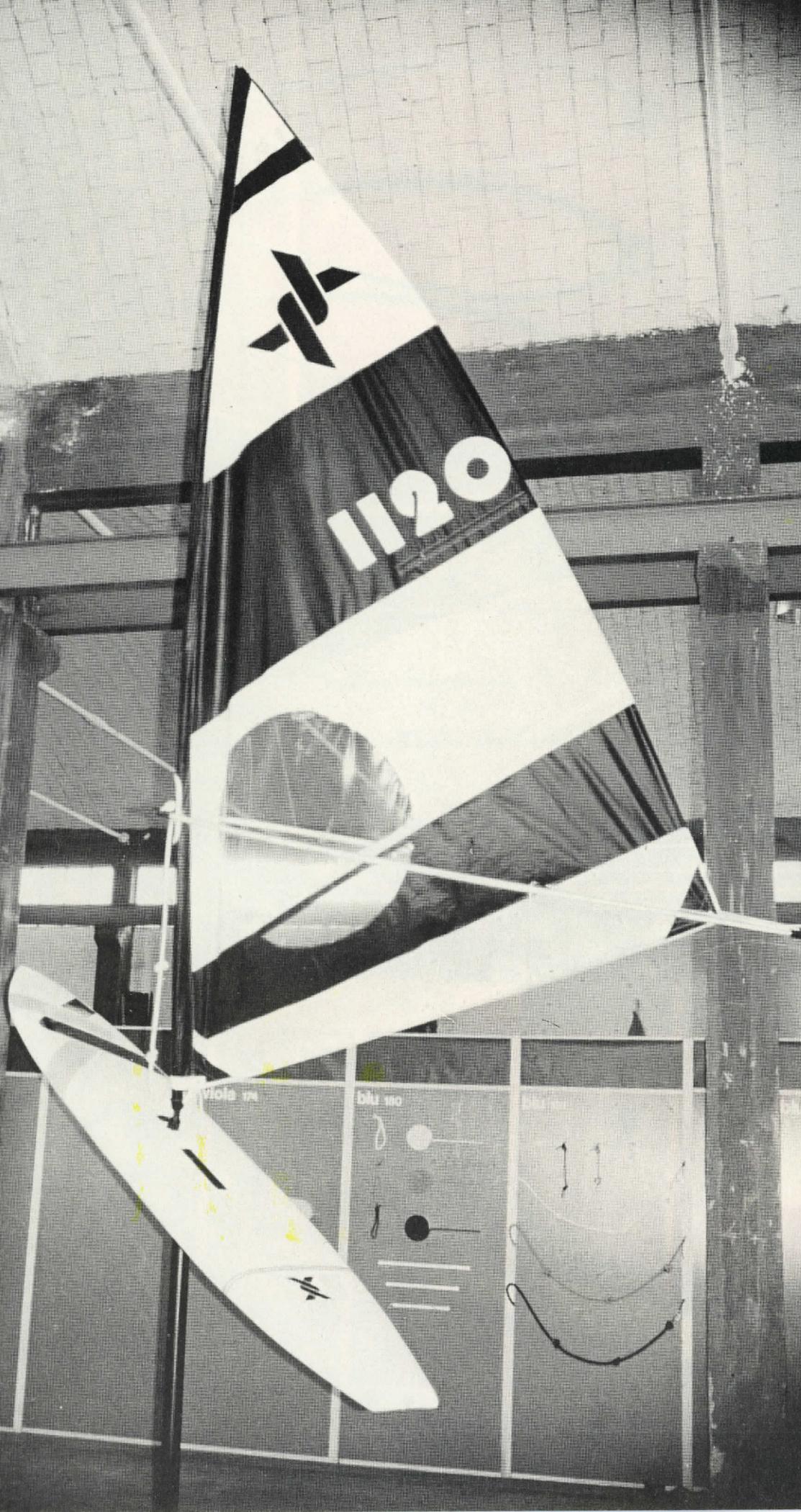
Materiale: Polietilene

Lung. cm 378

Larg. cm 60

Peso kg 18 ca.

Poggia piede regolabile in
alluminio



catore di roulette che non ama i numeri pari».

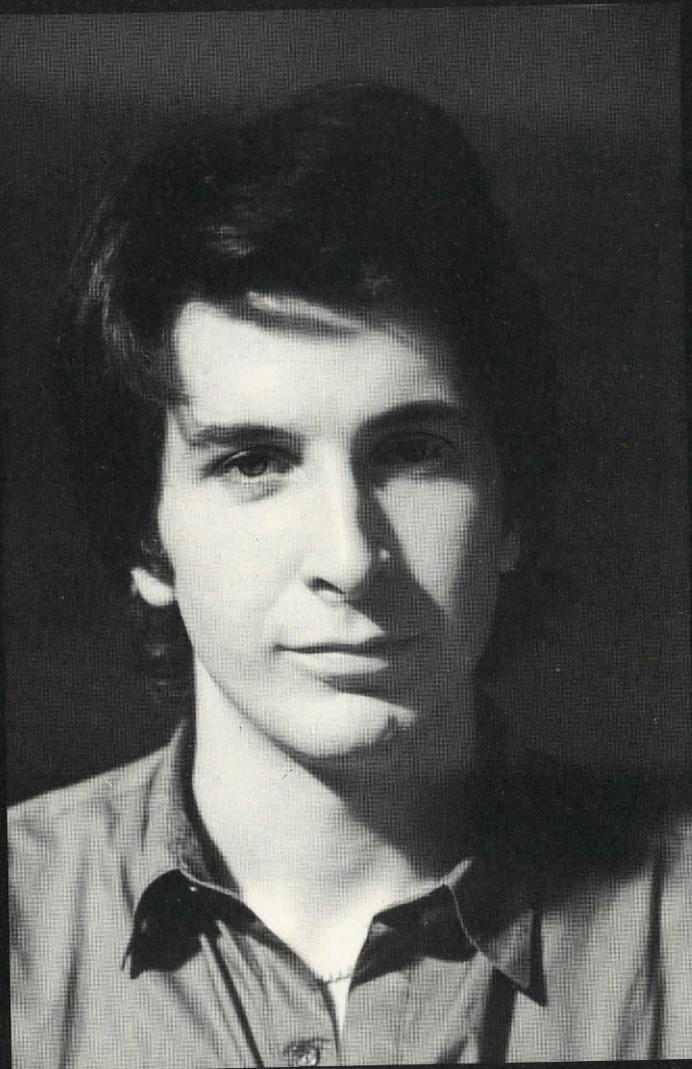
— Quali sono i vostri programmi futuri?

« Debbo dirle che ultimamente abbiamo interpellato grossi nomi nel campo della progettazione nautica, per vedere se quanto abbiamo fatto fino ad oggi è il meglio o se ci sono delle possibilità di arrivare a delle realizzazioni più avanzate. La loro risposta è che ciò sarà possibile ».

— Quali sono le caratteristiche più importanti della vostra produzione?

« La costruzione di un surf, vista così superficialmente, può apparire una cosa molto semplice; ma la realtà è ben diversa. Prendiamo ad esempio la deriva. I nostri surf saranno provvisti di una deriva piroetante o basculante, ovvero una deriva che a contatto col fondo si solleva automaticamente. Ebbene il suo studio non è stato una cosa facile, ma noi ci siamo riusciti, oggi poi stiamo cercando di fare così anche la pinna direzionale. Questo perché? Perché dato l'alto costo del surf, vogliamo che esso duri il più a lungo possibile. La deriva

Il titolare della Max in Mare, Massimo Baserga. Sotto: derivate e pinne montate sulle tavole della ditta lombarda.



e la pinna fissa sono molto spesso causa di danni irreparabili, tali da comportare l'intera sostituzione dello scafo. Un'altra caratteristica importante dei nostri surf, sono gli snodi. Come tutti sanno i primi snodi erano cardanici, ovvero in metallo ricoperto di gomma, ma ciò risultava molto pericoloso per l'incolumità personale. Allora noi anche se non per primi, abbiamo pensato di dotare i nostri surf di snodi completamente in gomma, con assoluta assenza di parti metalliche e di facile manovra rispetto agli altri.

« Molte aziende estere specialmente le francesi, sono interessate alla nostra produzione, sia per il materiale impiegato (polietilene), sia per le soluzioni tecniche da noi adottate. C'è anche un ultimo particolare, molto curioso: i nostri surf costano meno, parlo di quelli prodotti in Italia. Vuole sapere il perché? Quando l'americano Schwarz depositò il brevetto della sua invenzione, dimenticò o sottovalutò di coprire anche questo piccolo territorio a forma di stivale. La conseguenza è che oggi noi italiani possiamo produrre surf a costi inferiori a quelli di qualsiasi altro paese europeo. Difatti credo che ammonti a 50.000 lire la royalty che gli altri costruttori debbono versare a Mr. Schwarz, ogni qual volta sfornano una tavola a vela dai loro stabilimenti ».

— Qual'è il vostro modello di windsurf più richiesto?

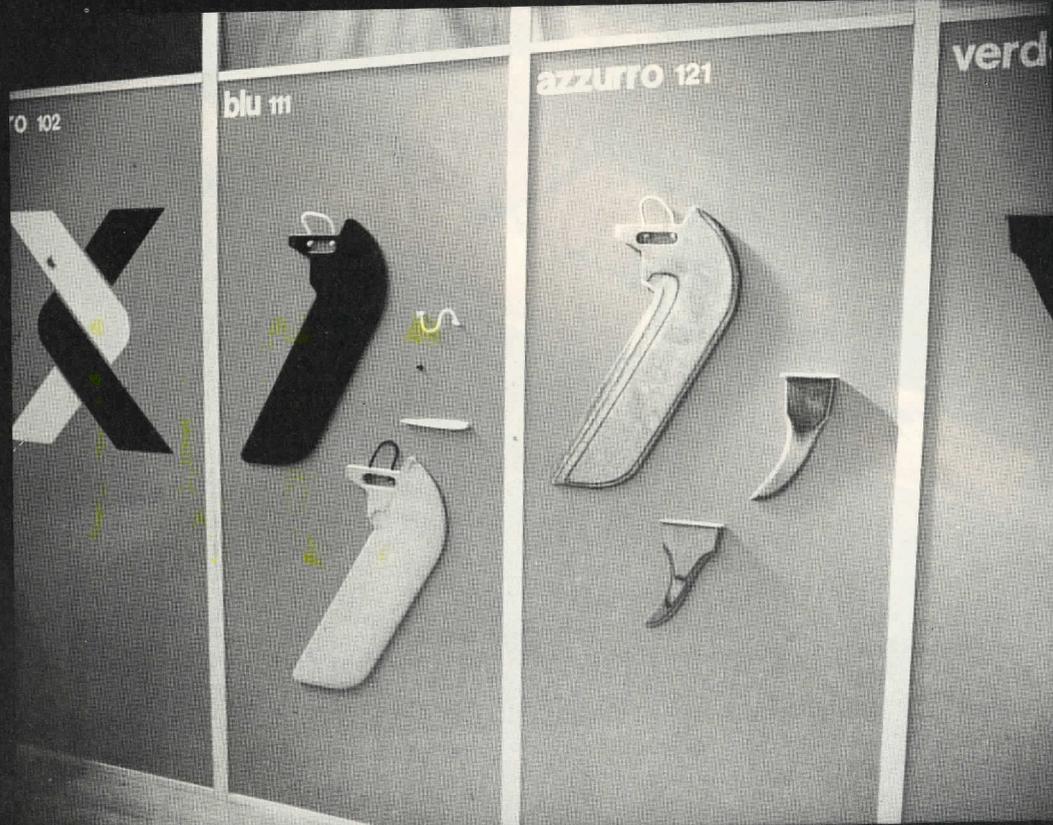
« Naturalmente è il modello X-5 perché è lo scafo per iniziare, è uno scafo carenato, che misura metri 3,78 di lunghezza, con un peso attorno ai 21 kg, molto stabile ed ideale per lo stile libero. Inoltre tutti gli scafi godono di un trattamento antisdrucciolo particolare, ovvero una speciale sabbiatura dello scafo, né troppo marcata né poco, ma tale da permettere un'ottima aderenza sia con l'uso delle scarpe che a piedi nudi.

— E delle vele cosa può dire?

« Abbiamo una veleria speciale che ci servirà per fare dei servizi ai clienti che vorranno delle vele particolari per gareggiare. È un velaio che proviene dalla Nord-Sail americana e che lavora a Milano. Per le vele di serie invece ci rivolgiamo a velaio qualificati. Abbiamo poi un programma interessante per la vela, ma questo fa parte del « top secret » e riguarderà il 1980 ».

— Programmi futuri in campo sportivo?

« Sì, avremo per il 1980 un "team" di atleti italiani, per partecipare a tutte le gare nazionali ed internazionali con la nostra marca Max-in-mare ».



Lucio Coccia

INTERVISTA CON GIUSEPPE FIGL DELLA METZELER ITALIANA

Sicurezza e divertimento con il gommone a vela

Il dottor Giuseppe Figl è il consigliere delegato della Metzeler Italiana spa. Lo abbiamo incontrato a Milano sede della società che nel campo dei gommoni sta svolgendo una nuova importante opera di espansione.

— Quali sono, dottor Figl, le finalità della Metzeler Italiana?

«Preciserò subito che la Metzeler Italiana è la consociata della Metzeler tedesca di Monaco, la quale a sua volta è una consociata al cento per cento del gruppo Bayer. I compiti della Metzeler Italiana sono molteplici. In primo luogo, la distribuzione di pneumatici per moto, ovvero per ciclomotori, moto da cross e da velocità. Poi distribuisce articoli tecnici in gomma e gomma-metallo in uso nell'industria degli autoveicoli. Quindi, prodotti creati per

il cosiddetto tempo libero, ovvero battelli pneumatici. In questo ultimo settore del tempo libero la Metzeler si avvarrà oltre che della sua produzione caratteristica, anche di quella di alcune consociate estere, come la Nemrod spagnola che produce articoli subacquei e la Sidep-Piel francese che produce mute in neoprene. A partire dalla fine del '79, la Metzeler Italiana curerà, dunque, anche la distribuzione in Italia dei prodotti di queste ultime due società».

— Qual'è l'obiettivo della Metzeler nel settore della nautica?

«La Metzeler si occupa da moltissimo tempo della costruzione di battelli di gomma, ed è senz'altro fra i tre più grossi complessi mondiali con la Zo-

diac e l'Avon. La nostra casa fabbrica battelli pneumatici da oltre 20 anni e dispone di una vastissima e riconosciuta esperienza in questo settore».

— Quanti battelli avete prodotto?

«Fino ad oggi abbiamo prodotto più di 300.000 battelli. Solamente noi e la Hutchinson francese usiamo il sistema della vulcanizzazione automatica a caldo, mentre le altre case usano l'applicazione a freddo delle sostanze incollanti. Questo significa costanza nella qualità, nelle misure e nella durata».

— E il vostro obiettivo commerciale?

«La Metzeler punta, come obiettivo commerciale, all'uso del battello pneumatico in tre diversi sistemi: con pagaia, con motore e a vela. Sull'uso del

canotto con la vela noi crediamo molto, sia per motivi ecologici, i laghi interni di molti paesi sono già stati chiusi al traffico motore, sia per motivi economici. Puntiamo anche sulla produzione di kayak e canoe canadesi, imbarcazioni rivelatesi di estremo interesse per paesi e regioni ricche di acque interne (il Canada è un nostro ottimo cliente), dove tale genere di natante è facilmente trasporta-

L'Elefant, uno tra i gommoni più resistenti e veloci sul mercato.

A destra, lo Juca a vela.

La Metzeler è particolarmente specializzata per l'armamento a vela di battelli pneumatici con ottimi risultati.





bile. Il modello Indio pesa solo 27 kg ed il Tramper 13 kg! Il loro montaggio è semplice ed il costo più che accessibile. Pagaiare le tranquille acque di un lago, fare una gita lungo il fiume, oppure una emozionante discesa di un torrente, tutte queste sono cose facilmente realizzabili con le nostre canoe.

— Quanti tipi di battelli in gomma offre la Metzeler?

« Possiamo dire che la nostra gamma comprende ben 27 tipi di imbarcazioni e quindi non siamo in fatto di scelta secondi a nessuno. Inoltre la collaborazione con la nostra casa madre la Bayer, ci permette di usufruire della tecnologia migliore per la scelta dei materiali da impiegare, sia per il tessuto che per il paiolame. Il nostro indirizzo è verso il grosso pubblico, verso il capitano del fine settimana, quindi verso quella fascia di clienti che desiderano un canotto facilmente trasportabile, che abbia il fondo gonfiabile e non complicate chiglie rigide da montare ».

— E in questa direzione cosa è stato fatto?

« Su tale ottica abbiamo sviluppato la serie di canotti come lo Juca, Aztek, Maja, ecc. Altra linea che abbiamo sviluppato molto è stata quella dei "pram", ovvero dei piccoli canottini che servono per fare spola tra una grossa barca e la riva. Sono nati così i nostri modelli Tender I e Tender II. Infine vorrei sottolineare che siamo gli unici produttori di battelli di gomma a vela, il nostro « Brigant S » è una chiara dimostrazione delle infinite possibilità d'uso di questa applicazione. Abbiamo già ricevuto lusinghieri apprezzamenti, sia dalla stampa specializzata che dall'utenza. Vorrei suggerire che questo tipo di battello, potrebbe essere tra l'altro uno stupendo mezzo di salvataggio, poiché l'uso della vela permetterebbe allo sfortunato naufrago di dirigersi verso la costa e mi sembra che la recente vicenda di Fogar ne sia la dimostrazione.

— Quali sono le caratteristiche più importanti della vostra produzione sia dal punto di vista tecnico che della sicurezza?

« Possiamo affermare che i nostri battelli offrono una sicurezza ottimale sotto ogni punto di vista. Questa sicurezza comincia proprio dalle camere d'aria, normalmente in numero di tre o quattro, che rendono il battello pneumatico superiore, sotto certi aspetti, a quello rigido. I nostri battelli pneumatici sono costruiti in tessuto Trevira-Lip-Stop, che evita la propagazione di ogni strappo, inoltre non si scheggiano e non sono porosi. Non restano mai completamente in panne, perché sono utilizzabili anche quando le camere d'aria sono danneggiate. Non si capovolgono



neanche se tutto il carico si trova da uno stesso lato. Non affondano e restano manovrabili anche se pieni d'acqua. Il colore stesso dei nostri battelli è stato scelto per corrispondere ai criteri di sicurezza: un arancione luminoso garantisce ai battelli Metzeler una visibilità elevata anche con cattivo tempo e scarsa visibilità. Il problema della sicurezza per noi è quotidianamente oggetto di studio e di cura, anzi vorrei dire che in Germania abbiamo attivamente partecipato alla stesura delle norme D.N., che regolano la sicurezza dei battelli sportivi, tanto di considerarci dei pionieri in questo settore di attività ».

— Quali sono i programmi futuri delle Metzeler?

« I programmi futuri sono

quelli di rendere sempre più vivace e forte la nostra presenza all'estero, specialmente sul mercato europeo e degli Usa.

— Qual'è la barca leader della vostra produzione?

« Attualmente siamo molto interessati alla diffusione del modello "Brigant 5", perché molto versatile in quanto può essere usato a motore o a remi e a vela. Ha già una lunghezza ragguardevole di metri 3,85 e può portare fino a 4 persone ».

— La Metzeler Italiana cosa presenta al Salone di Genova?

« Tutto quanto è nei nostri listini. Siamo presenti sia come espositori di battelli pneumatici per la nautica, sia come distributori dei prodotti Nemrod e Piel per lo sport subacqueo ».

La Metzeler offre una buona scelta di canoe pneumatiche le quali presentano una rigidità ottimale. In alto: un'altra immagine dell'Elefant, uno dei punti di forza della ditta tedesca.

Lucio Coccia

LA PROVA

Dopo anni di studi e di prove la Metzeler ha perfezionato per cinque dei suoi gommoni, una apposita attrezzatura velica completa di randa e fiocco che conferma una volta di più la grande versatilità della produzione di questa ditta.

Una particolarità che contraddistingue tutti i gommoni della Metzeler è la forma. Questa non corrisponde ai canoni tradizionali, ma è il frutto di studi che hanno portato la casa tedesca a costruire battelli veramente diversi. La prua risulta molto più rialzata rispetto agli altri e protegge egregiamente dagli spruzzi anche alle alte velocità; il diametro dei tubolari è inferiore alla media ma non per questo l'abitabilità e la sicurezza vengono compromessi anzi, sono più leggeri e facili da trasportare. I coni di poppa, che possono lasciare a prima vista perplessi, non terminano a punta come siamo abituati a vedere, ma terminano in acqua allargandosi leggermente: questa soluzione permette di ottenere una ancor maggiore stabilità dato che hanno la funzione di deriva che consente, anche in presenza di forte vento laterale, una notevole precisione di andatura.

La costruzione di barche a vela rigide è un'arte tradizionale e antica. La Metzeler ha voluto invece imporsi sui principali mercati mondiali con idee nuove e giovani per le quali ha appunto ideato soluzioni tecniche d'avanguardia. Bisogna dire che l'utente medio italiano ha dei gusti abbastanza tradizionali in fatto di imbarcazioni a vela e ciò è dovuto principalmente al fatto che ha una scarsa conoscenza delle possibilità che può offrire il gommone a vela diffuso ed apprezzato da francesi e tedeschi. I problemi legati alla nautica a vela di piccolo cabotaggio, hanno tenuto lontano da questo sport molti appassionati. Con i gommoni questi problemi non esistono: niente verniciatura periodica dello scafo, niente rimessaggio invernale, nessun problema di trasporto.

È proprio per ovviare al problema del trasporto, la Metzeler ha realizzato una particolare attrezzatura velica che ha negli alberi (che di solito sono la parte più ingombrante), la soluzione più nuova. Essi sono infatti scomponibili, leggeri, facili da assemblare e, una volta smontati, occupano pochissimo spazio.

Il montaggio dell'attrezzatura velica non presenta grosse difficoltà grazie alle soluzioni tecniche adottate. Un particolare sistema di ancoraggi delle sartie al pagliolo del gommone

dove sono saldamente imbullonate due staffe di alluminio, evita che la forza del vento eserciti pressione sui tubolari che, anche in presenza di vento forza 6/7, non subiscono deformazioni e sollecitazioni di sorta.

Nel corso di una prova effettuata a mare in una giornata di sole, ma con mare forza 4 e vento forza 4/5, il battello in esame, un « Brigant S » con oltre 9 metri quadrati di velatura, si è comportato come una barca rigida anche in mano a « colaudatori » inesperti. Notevole la sensazione di sicurezza dovuta alla grande stabilità che ha reso superfluo compiere pericolose acrobazie fuori bordo per mantenere l'assetto del battello che si è dimostrato docile ad ogni manovra e che ha « perdonato » anche qualche errore.

R. d. A.

METZELER STORY

Nel 1863 il contabile di bottega Robert Friedrich Metzeler aprì a Monaco di Baviera un « Negozio specializzato in gomma, guttaperca e merci di gomma elasticizzata ». La vasta gamma di prodotti offerti si estendeva dagli articoli tecnici e chirurgici ai giocattoli e chincaglierie fino al vestiario impermeabile, nonché agli articoli di consumo ermetici all'aria ed all'acqua.

Nel 1871 il commerciante, originario di Memmingen, costruì i suoi primi locali di fabbricazione, che si rivelarono ben presto troppo angusti. Pertanto acquistò un nuovo terreno nella Westendstrasse, dove nel 1887 sorse una fabbrica per quei tempi assai moderna, che contava inizialmente 250 collaboratori. Questa fabbrica rappresenta ancora oggi la Casa Madre dell'attuale complesso industriale.

Intorno al 1980 Metzeler sviluppò un procedimento per la gommatura a più strati di tessuti di lino e cotone. Questi ed i prodotti successivamente messi a punto da Metzeler rappresentarono il contributo fondamentale allo sviluppo dell'aeronautica. Quando nel 1892 la bicicletta divenne popolare, Metzeler iniziò la produzione di pneumatici per i veicoli a due ruote. Egli prese parte fin dall'inizio allo sviluppo ed alla produzione dei pneumatici per automobile e motociclette.

Il Brigant S a vela è un battello dalle prestazioni sorprendenti, ottimo sia di bolina che nelle andature portanti.





CARATTERISTICHE E PREZZI

BATELLI CON PAGLIOLO

		MARKANT S	BRIGANT S
Dimensioni esterne	cm	326x149	385x152
Dimensioni interne	cm	235x 70	281x 72
Peso	kg	47,1	54,3
Potenza max motore	hp	12	25
Portata	kg	400	450
Tempo di montaggio		15'	20'
Superficie velica	m ²	8	9,4
Prezzo battello	L.	846.000	1.130.000
Prezzo attrezzatura velica completa	L.	530.000	685.000

BATELLI CON FONDO GONFIABILE

	AZTEK	MAJA	JUCA
Dimensioni esterne mm	280x123	332x140	390x145
Dimensioni interne mm	195x 56	240x 65	285x 63
Peso	kg 19	23,8	29
Potenza max motore	hp 4	4	5
Portata	kg 300	450	500
Tempo di montaggio	10'	15	20'
Superficie velica	m ² 5,2	6,6	7,8
Prezzo battello	L. 550.000	755.000	895.000
Prezzo attrezzatura velica completa	L. 300.000	460.000	490.000
Prezzi Iva esclusa.			

Il dottor Giuseppe Figli della Metzeler Italiana. Due altre immagini di gommoni a vela. Il Brigant S è ormai diventato un classico.

E gli stabilimenti Metzeler crebbero ancora. Dapprima grazie ai successi ottenuti nella produzione dei pneumatici. I vincitori di molte corse automobilistiche e motociclistiche usavano pneumatici Metzeler. Negli anni '30 ben 173 records mondiali furono ottenuti con pneumatici Metzeler. Intorno al 1933 iniziarono le prime prove con la gomma sintetica Buna, sviluppata dalla IG-Farben. La Metzeler fu la prima azienda tedesca a produrre un pneumatico in Buna praticamente utilizzabile.

Ma crebbe anche il bisogno di articoli per il tempo libero. L'esperienza decennale nella lavorazione di tessuti gommati portò allo sviluppo ed alla produzione di una intera flotta di battelli pneumatici. Tessuti gommati sintetici e naturali furono continuamente perfezionati. Alla fine della guerra mondiale gli impianti e le attrezzature della Metzeler erano distrutti per i due terzi. È l'epoca della ricostruzione. Tra il 1957 ed il 1973 la Metzeler acquisisce diverse partecipazioni, sia in Germania che all'estero. Nel 1974 la Bayer AG rileva le società di produzione della Metzeler, fra cui la Metzeler Kautschuk Ag.

Il rapidissimo sviluppo tecnico a cavallo tra i due secoli, porta l'azienda ancor giovane ad espandersi sempre di più. Quando nel 1910 muore, Robert Friederich Metzeler lascia ai suoi successori un'impresa di solida costituzione, assai nota in tutto il mondo per la sua attività pionieristica nel campo dei materiali per aerostati, aeroplani, pneumatici di bicicletta, motocicletta ed auto. Con un capitale sociale di 2,8 milioni di marchi e 1.000 dipendenti la società Metzeler & Co. rientra tra le prime 8 grandi imprese del settore nel Reich.

