

Il fatto di avere la carena moncedrica, che peraltro a prua estrema diventa estremamente affilata, come una spada, invece di avere una carena a geometria variabile, aumenta notevolmente la stabilità della barca evitandone il beccheggio; ciò in quanto la barca è sempre appoggiata, anche quando si muove con il moto ondoso, su un angolo costante, che è quello di 17 gradi.

Al contrario le carene a geometria variabile, sotto la spinta del mare, cercano continuamente il loro baricentro su sezioni di barca con V diverso, il che contribuisce ad aumentare il beccheggio (mostrare con le mani la V che si chiude della geometria variabile).

Nelle carene ad angolo variabile il centro laterale della barca si muove nel senso prua-poppa, in modo più vistoso determinando una instabilità di rotta quando si naviga con mare molto mosso.

Infine il progettista ha utilizzato un rapporto di riduzione di 2 a 1 invece che di 1.5 a 1: ciò conferisce alle eliche un moto più lento che viene compensato da una maggiore dimensione delle eliche, che sono da 62 invece che da 55/57. La barca è quindi meno veloce alla velocità di punta ma ha una grandissima trazione a velocità di crociera quando, secondo quanto da noi richiesto, deve affrontare la resistenza idrodinamica delle onde di un mare molto mosso.

Ulteriore scelta progettuale è stata quella di posizionare i timoni dietro le eliche sotto la carena e non sullo specchio di poppa; ciò al fine di farli lavorare sempre in acqua priva di turbolenza. Essi mordono sempre l'acqua anche con mare di poppa.

I timoni sotto la carena non "succhiano" aria dall'alto quando sono alla banda. I timoni esterni vanno sopra di loro il pelo libero dell'acqua e possono avere questo fenomeno (ventilazione).

In sostanza, da un punto di vista tecnico-progettuale, la barca è fornita di grande potenza a regime di crociera, ha un centro laterale (lateral center) molto stabile, che si sposta nell'arco di meno di un metro lungo l'asse longitudinale della barca, il che conferisce grande stabilità di rotta in navigazione. Inoltre con il floatation center (centro figura di galleggiamento) molto spostato a poppa il beccheggio è rapidamente smorzato.

Questa prua leggera ed affilata penetra nelle onde senza nessuna difficoltà, non batte, proprio per la sua leggerezza, così come non può battere un martello che sulla punta avesse una piuma invece di un pezzo di ferro. Per questo la barca penetra con dolcezza nell'onda, la apre, la divarica e la spiana senza battere.

Ulteriore elemento caratteristico del progetto è la sottile pinna sotto la carena, che è destinata a dare maggiore stabilità all'imbarcazione con i mari di poppa fino al traverso. La superficie della pinna è lavorata secondo sofisticate leggi idrodinamiche.

Infine, il V di poppa, che è sempre di 17 gradi, dopo la pinna è stato leggermente arrotondato, come viene fatto sulle ultime progettazioni Magnum effettuate da Wynne. Questo contribuisce a rendere la barca molto rapida e le dà anche la possibilità di salire in planata a bassa velocità.