

**in crociera
a 12 nodi**

c.b.s. 38' motorsailer



La grande novità di CBS è una realizzazione radicalmente innovativa rispetto ai tradizionali motorsailer.

Offre buone prestazioni a vela e 14 nodi a motore, grazie alla chiglia e al timone retrattili e a un diesel da 220 HP.

E insieme un livello di abitabilità interna inusitato, per risolvere in uno tutti i problemi del classico cruising estivo in Mediterraneo.

DUE



La filosofia seguita dal cantiere C.B.S. di Fiumicino nell'impostazione del nuovo 38', il primo motorsailer messo in produzione dalla casa, si ispira a una concezione completamente nuova della barca da «diporto

puro». Non un motorsailer nel senso usuale della parola, ma due imbarcazioni, una a vela e una a motore, racchiuse in un unico oggetto. Tutto in questo disegno di Renai appare con una dimensione logica, priva di

compromessi; è un mezzo destinato a un ampio ventaglio di richieste, sia per facilità di gestione, che per rapidità ed economicità d'uso. Non si tratta infatti «soltanto» di uno scafo a vela soddisfacente che grazie a un abile studio

delle linee di carena, alzati chiglia e timone, raggiunge, con un assetto semidislocante, i 14 nodi a motore, ma anche di un insieme di ambienti interni e di comodità normalmente impensabili in uno scafo di queste dimensioni

IN UNO



Chiglia e timone retrattili richiedono solo 60 cm d'acqua; consentono quindi di andare ovunque, e aumentano così la comodità e le opportunità d'uso. Così, navigando a motore, si ha l'impressione di stare su di una pilotina,

andando sottocoperta si trovano gli spazi di un trawler ma è quando si va (continua)

Alessandro Cavalletti

A doppia pagina CBS 38' con vento leggero. Nella foto piccola, la timoneria.

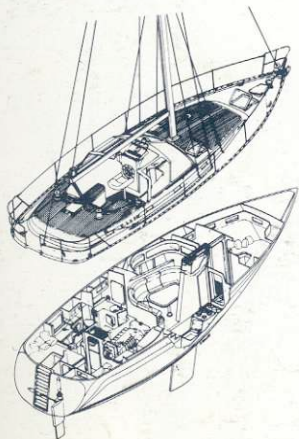


DUE IN UNO

(segue)

a vela che si apprezza la completezza del progetto. L'avvolgifiocco (di Canclini, come anche alberatura, tangone e sartame), un ampio piano di calpestio intorno alla base dell'albero, il vericello dei terzaroli, posizionato sull'albero e non sul boma, e un pozzetto ben protetto invitano a utilizzare tutti i 74 mq di vela a ogni minimo alito di vento, anche quando si è soli o con un

equipaggio ridottissimo, senza per questo diminuirne le prestazioni veliche. La linea del motorsailer con le ampie linee portanti di poppa, per altro addolcita da due grandi bande colorate laterali, consente la presenza di un grande prendisole ricoperto di teak; pure in teak sono le panche-gavoni del pozzetto, il piano dello stesso e il tetto della tughetta, appena rialzata dal



SCHEDA TECNICA

lunghezza ft **m 11,54**
lunghezza al gall. **m 10**
larghezza **m 3,70**
slancio di prua **1,54**
pescaggio con deriva mobile
abbassata **m 2**
pescaggio con deriva
mobile alzata **m 0,60**
dislocamento **t 7,4**
zavorra nella deriva **kg 1000**
zavorra in sentina **kg 700**
materiale di costruzione **VTR**
motorizzazione **FIAT Aifo 8061**
SRM 220 HP
serbatoio acqua **litri 400**
serbatoio nafta **litri 400**
superficie velica **mq 74**
Cantiere C.B.S. Nautica spa, Via
Castagnevizza Fiumicino (Roma),
tel. (06) 6450740/6450704





ponete, a prua del parabrezza e dell'albero. Sulla prua, dopo l'avvolgifiocco, vi è il verricello elettrico dell'ancora da 1000 W di potenza, per recuperare agevolmente 80 m di catena da 8 Ø e una CQR da 35 libbre, alloggiata su di un musone a bilancere per facilitarne la calata. Continuando verso poppa, si trova dietro l'albero il grande parabrezza in plexiglas, che ripara il timoniere, la stazione di governo e il tambuccio, che può essere così lasciato aperto ad areare l'interno anche con mare mosso. Il parabrezza ripara an-

che tutto il pozzetto, notevolmente incassato, al di sotto del piano di coperta. Il pagliolo è facilmente asportabile per permettere un comodo accesso al motore nonostante il discreto ingombro di questo, un Aifo sovralimentato da 220 HP. Sempre nella stessa area, tra i due gavoni-sedili chiusi, vi è, nascosto ma accessibile, l'autogonfiabile. Usciti dal pozzetto, dopo la rotaia della randa e il sun deck, si incontra il pulpito con l'alloggiamento per quattro parabordi. Sullo specchio di poppa, infine, vi è una scaletta scorrevole nel

senso alto-basso, per il bagno.

* * *

Un attento uso di teak per le pareti e mogano filettato in acero chiaro, e un accurato studio nella disposizione delle paratie, degli stipetti, dei letti e di tutti i volumi riescono a fondersi in un insieme di ambienti di spaziosità decisamente singolari in una barca di soli undici metri e mezzo. La cabina di prua, servita da passo d'uomo e oblò laterali nella tuga, è fornita di due letti disposti a V, facilmente trasformabili in un unico letto doppio. Procedendo

verso poppa si entra in un ambiente passante, dove, a murata, è situato il tavolo da carteggio; contrapposto a questo si trova l'accesso a un bagno. Sempre a paratia vi è anche la zona cucina, con forno e fornelli basculanti (continua)

Alessandro Cavalletti

A doppia pagina, una veduta generale dal quadrato verso la zona carteggio e la cabina di prua. Nelle foto piccole, dall'alto: il vasto living, uno scorcio dalla cucina verso il passaggio a poppa, un bagno, la cabina di poppa.

DUE IN UNO

la trasformazione in un letto a due piazze. Sul fianco della scassa della deriva vi è una finestratura in plexiglas trasparente da cui controllare l'esatto funzionamento della pinna. Un piccolo

pendente; il tutto con ampia dotazioni di armadi e cassetti.

Anche nell'impiantistica non si riscontrano compromessi; viene utilizzata a



(segue)

due lavelli, ricopribili in modo da poter formare un unico piano da lavoro, il frigorifero e un'abbondante stipetteria. La scassa della chiglia retrattile, 1000 kg a cui se ne aggiungono altri 700

presenti in sentina, crea un semidiaframma fra cucina e living, dove spazia un divano a U con relativo tavolo; quest'ultimo può essere fornito anche abbassabile e di misura adeguata per

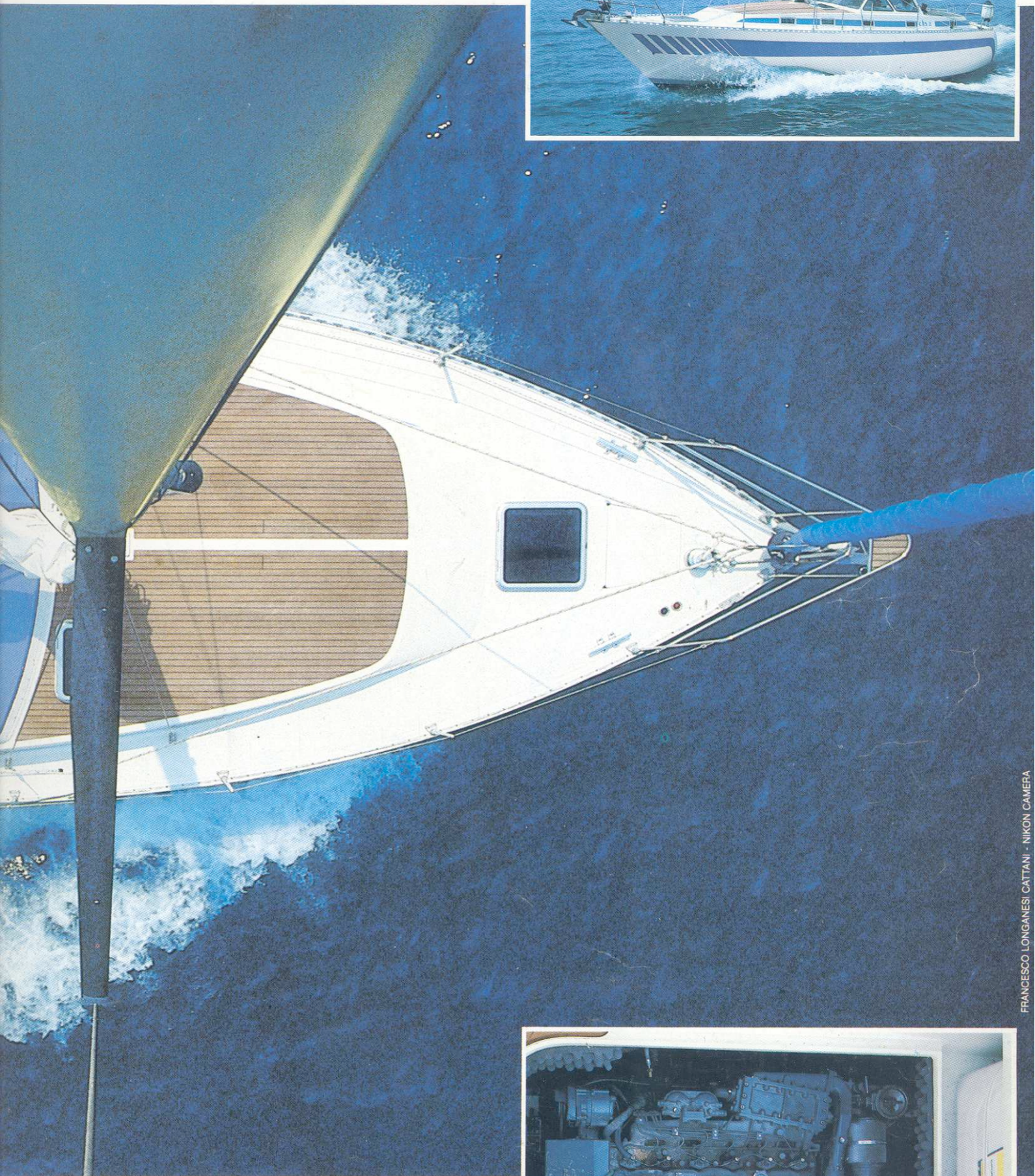
corridoio con armadi, cassetti e portello per l'ispezione delle batterie porta all'entrata di una cabina singola e di quella armatoriale, con letto matrimoniale, toilette-scrivania e bagno indi-

pieno la presenza di un motore importante. Oltre all'alternatore per la carica delle batterie, infatti, sono collegati a esso la pompa idraulica per il sollevamento della deriva (che in caso di

bisogno può essere comandata anche a mano), il sistema di raffreddamento del frigorifero e quello di riscaldamento dell'acqua per mezzo di uno scambiatore di calore.

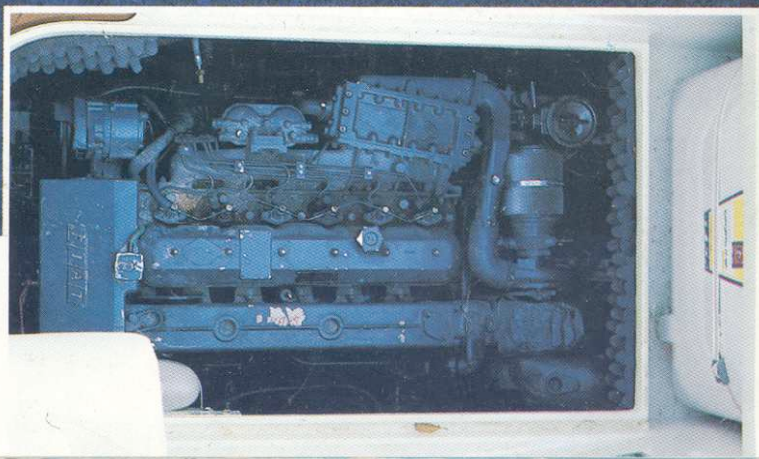
VHF e log, sia come vele, lascia all'armatore che lo desidera solo la possibilità di aggiungere uno spinnaker, del disegno e dei colori preferiti.

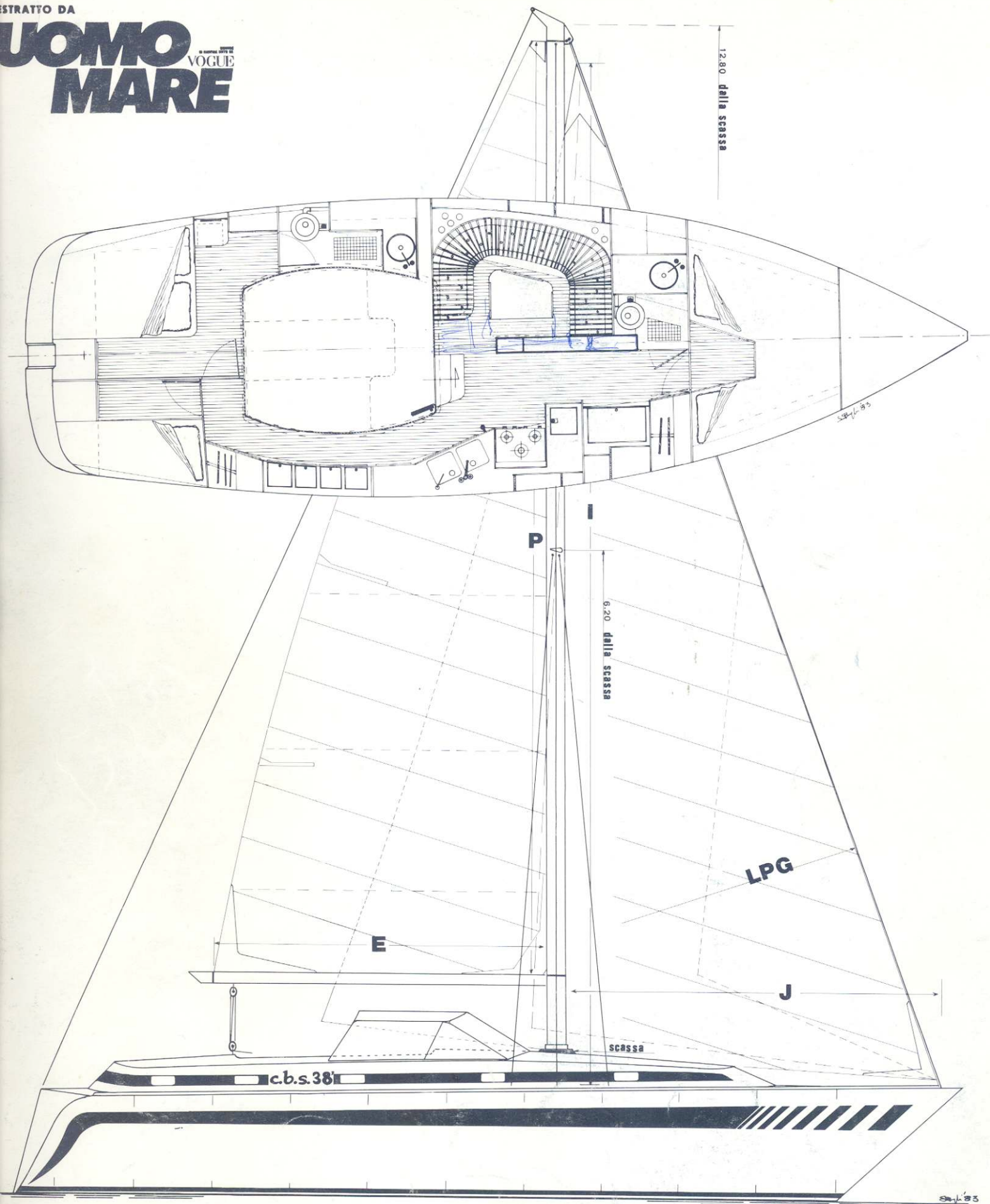
Alessandro Cavalletti



Sempre nell'ottica del minimo sforzo e della facilità d'uso, oltre che della sicurezza, la timoneria è comandata idraulicamente. La dotazione di serie, sia come strumentazione, completa di

Nelle foto, due significative immagini di navigazione a motore; sotto, la «sala macchine».





c.b.s. nautica

VIA COSTALUNGA, 21 - ISOLA SACRA FIUMICINO (Roma) - Tel. (06) 6450740 - 6450704 - Telex 612586 GBS I