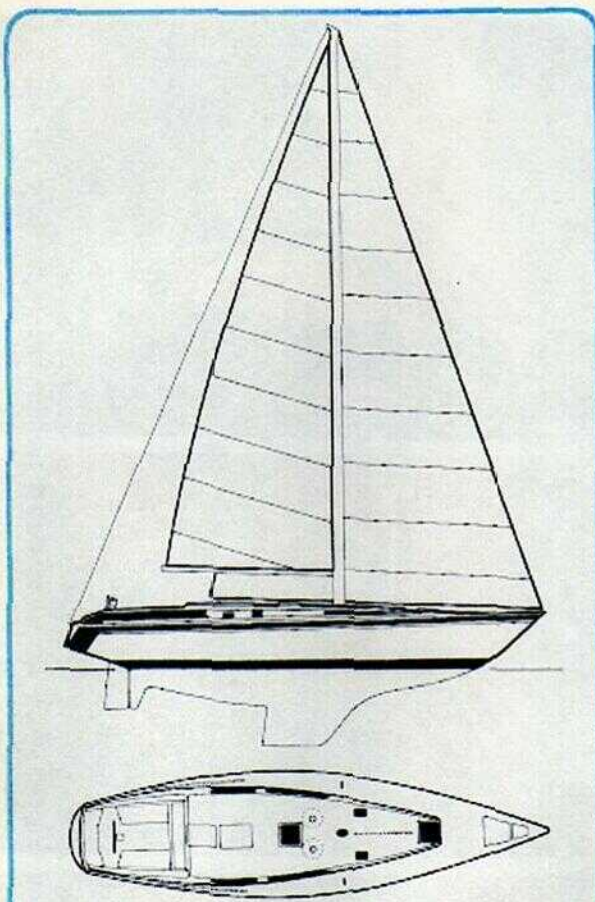




SCHEMA TECNICA

Progettisti: Sparkman & Stephens • Coppi • Marini • Costruttore: Cantiere del Trasmeno, Viareggio, tel. (0584) 30319 • Lunghezza l.: m 13,05 • Lunghezza al galleggiamento: m 9,15 • Larghezza max: m 3,50 • Pescaggio: m 2,08 • Dislocamento: t 8,5 • Zavorra: kg 4.175 • Stazza: t 11,8 • Superficie velica R.I.N.A.: mq 141,40 • Motorizzazione diesel: HP 50-MI • Serbatoio carburante: t 360 • Serbatoio acqua: t 540 •

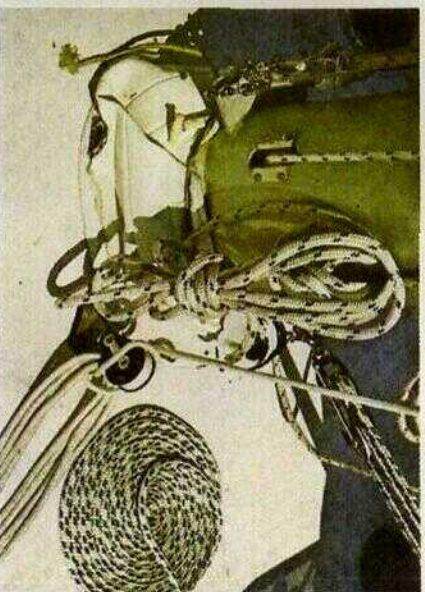
Uno dei più riusciti progetti dello studio americano, che dopo tanti anni è ancora all'avanguardia nell'ideazione di linee nuove per le imbarcazioni da diporto, è stato riadattato alle moderne esigenze del trocierista. Del 12.70 di Sparkman & Stephens sono rimaste intatte solo le linee d'acqua, mentre il piano di coperta e gli interni sono stati totalmente riprogettati da Antonio Coppi e disegnati dall'architetto Ennio Marini. Inoltre la barca, che viene stratificata nel cantiere di Cafarsi di Cecina e allestita nel Cantiere del Trasmeno

a Viareggio, è stato ridisegnato anche il bulbo, che ha ora un profilo NACA ed è stato alleggerito come conseguenza dell'alleggerimento di tutta l'imbarcazione, in seguito all'impiego di materiali particolarmente resistenti. Il CT 43 Hunraken, il cui nome significa uragano nello slang delle Maldive, ha infatti ottenuto il certificato di qualità superiore dato dall'ufficio del RINA di La Spezia, notoriamente molto rigido nei controlli, grazie anche al tipo di stratificazione usato. Lo scafo è infatti lavorato totalmente a mano, con rinforzi longitudinali in vetrore-



sina. La resina utilizzata è della Savid ed è un particolare tipo di materiale a bassa instaurazione, con altissime caratteristiche meccaniche e a basso assorbimento di acqua. Il numero degli strati varia da un minimo di 10 ad un massimo di E4 nei punti di maggiore sforzo. La coperta è invece in sandwich, con anima in balsa e rinforzi in compensato marino, annessi nella doppia stratificazione. Le paratie sono in compensato marino, fissate con stratificazioni in vetroresina, mentre le lante, in acciaio inox AISI 316, sono imprigionate tra paratia e controparatia e imbullonate. Il bulbo, realizzato in fusione di ghisa, è fissato allo scafo per mezzo di perni passanti in acciaio inox. Gli interni, ben rifiniti, sono realizzati in compensato marino e massello di teak. Scendendo attraverso il tambuccio, ci si trova subito nel locale riservato alla cucina e al tavolo di carteggio; sulla sinistra, due cuccette sovrapposte completano l'ambiente che potrebbe essere quello a disposizione di chi si occupa della navigazione. Verso poppa, sulla destra si apre la porta della toilette con doccia e WC marino; sulla sinistra si accede alla cabina di poppa, dove sono installate due cuc-

cette sovrapposte per gli ospiti. Verso prua, attraverso una porta scorrevole si entra nel soggiorno, un vero e proprio salotto formato da un divano a U trasformabile in letto matrimoniale, al cui centro è sistemato un tavolo apribile. Di fronte, un altro divano, trasformabile in due cuccette sovrapposte, completa la dinette. Più avanti, separato da una porta, troviamo un piccolo corridoio, sulla cui sinistra si apre la porta del secondo bagno, anch'esso con doccia; sulla destra è sistemato un capiente armadio, mentre verso prua si accede nella cabina armatoriale. In essa troviamo un sufficiente piano di calpestio, un armadio e varie sistemazioni per la notte; si può infatti inserire a trapezio nella cuccetta inferiore, trasformandola in una matrimoniale, oppure alzando la spalliera di destra, avere due cuccette singole separate. La coperta, molto pulita, ha ampie superfici prendisole, ed è caratterizzata dalla presenza di una filante tuga a scomparsa, che continua verso poppa con un utilissimo paraspruzzi. L'attrezzatura è tutta della migliore qualità; l'albero della Nemo ha una particolare struttura interna che impedisce alle infiltrazioni d'acqua, che inevitabil-



A sinistra, L'Alitalo: la cabina di prua nelle sue diverse sistemazioni. Sopra: particolare del piede d'albero. A destra: il tangone messo a riposo, sulla coperta, fissato alla base di un arditello delle sartie.



mente entra attraverso le carole delle drizze, il passaggio all'interno dello scafo, i wipch, tutti surdimensionati, solo della Barbatossa; la timoneria è meccanica a setto o circolare, con ruota in acciaio inox e colonna in lega leggera. Uscendo dal porto di Viareggio, in una afora è ornata di giulio, dispera- l'uso della presenza del vento che per tutta la mattinata era stato completamente as-

serne. Il motore del C 43 Hunnaken bo ha tava sommessamente, spingendo l'imbarcazione tra i canali. Una volta fu c. fortissima. mente il mare leggermente increspato ci annunzia la presenza di una rettoleba di un filo di nod. forista, di ve ti più consistenti avvicinando alla zona che dal colore e dell'acqua sembra essere più ventoso abbiamo modo di provare l'efficienza del

motore. La barca a vela, spinta da una vela cava del propulsore, senza alcuno sforzo e nonostante la mancanza di messa a punto, a duemila giri si superano abbondantemente i sei nodi. Ciononostante la zona più aerata issiamo le vele; la barca avanza lentamente, con un vento apparente intorno ai sei nodi che non ci consente di superare i tre nodi. Vento ci ha fortunatamente le brezze aumentano e lo scafo si solleva; più rapido, senza lasciare alcun segno del suo passaggio sull'acqua. Proviamo qualche manovra, i ventcelli rispondono egregiamente e il genoa, nonostante il vento in aumento, vi costringe a bordare con facilità e senza eccessivi sforzi. Contro il dal continuo aumento di aria, issiamo lo spi. È bava, nonostante che di lascio il vento apparente diminuisca notevolmente, continua a

marciare a una velocità più che accettabile. Il timone è sufficientemente sensibile e anche quando, completamente stralati, proviamo un traverso molto stretto, non accenna minimamente ad andare in stallo, mentre la barca rimane totalmente neutra. Possiamo dire che, nonostante la poca forza del vento, la barca ha dimostrato di averci un ottimo passo che, a nostri occhi, dovrebbe notevolmente migliorare le condizioni del vento più sostenute. Nel complesso l'Hunnaken ci è sembrato equilibrato a d'equilibrio, una certa cura nei particolari, oltre mille scie con l'adozione specializzata e con miscelazione per la lavorazione del legno di grande pregio, quel quelle di cui dispone il Cantiere del Trasimeno nella sua nuova sede di Viareggio.