

RACER

B&C 52





DI CRIS BORDIGNON

Pensata solo per regatare, *Caixa Galicia* si propone come novità nel panorama agonistico 2001. Ha fatto il suo esordio a Punta Ala, al Campionato del Mediterraneo, dove ha impressionato per la velocità e per l'accuratezza della sua costruzione.

Finalmente una barca da regata vera e propria. Poppa aperta, (con la mancanza della coperta dietro le ruote, stile Coppa America), albero con le crocette in linea, (tre ordini) e volanti strutturali. La ricerca è rivolta verso il massimo delle prestazioni, ovviamente sotto l'egida del Regolamento Ims.

L'imbarcazione è molto stretta sia al galleggiamento che sul baglio massimo, le sezioni sono a U e con l'assenza quasi totale di svassature. Lo scafo ha un puntale piuttosto deciso, con bordi liberi alti e la quasi assenza di tuga. Gli slanci sono al minimo, mentre l'altezza dello spigolo inferiore dello specchio di poppa è abbastanza alta. Questo elemento evita le turbolenze, che si formano quando lo specchio si immerge in acqua, e sono la dimostrazione che il puntale è abbastanza pronunciato. Il dislocamento è medio, 10.070 chilogrammi, secondo la tendenza voluta sempre dal Regolamento, e consente alla barca, nonostante l'abbondante superficie velica, di planare alle portanti solo in condizioni di vento sostenuto. Il pozzetto è al massimo come dimensioni, per quanto previsto dall'Ims, ed è estremamente comodo per regatare. Doppia ruota in carbonio, per ottimizzare la visuale, e tastiera a centro pozzetto per il randista che dispone di cunningham, tesa-base e volante bassa. I due coffee-grinder a centro pozzetto, rispettivamente per i primari del genoa e per la randa, sono in fibra di carbonio, così come la trasmissione che li unisce ai vericelli. Da notare (ormai è un classico, ma comunque sempre bello da vedere), è la scotta randa alla tedesca, che passa sotto coperta per fuoriuscire in prossimità del winch. L'albero è in fibra di carbonio ed è un progetto custom di Scoot Fergusson (famoso progettista di alberi per l'America's Cup *Ndr*), ha tre ordini di crocette in linea e due ordini di volanti strutturali.



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

Qui sopra, Caixa Galicia nell'attimo subito dopo l'issata dello spinnaker. Da osservare, la scia assente da turbolenze. A fianco, le lande in composito per le volanti. Sotto, la coperta vista da poppa, da notare l'assenza di "coperta" dal trasto randa fino allo specchio. In basso, tre particolari della coperta: la ruota del timone, la colonnina del grinder e le rotelle del genoa.

contro tendenza rispetto alla moda attuale, sono le crocette assai strette, che consentono di utilizzare genoa con sovrapposizioni anche del 150 % della J. Per questioni di stazza, il genoa massimo ha una Lpg del 134% della base del triangolo di prua, che consente all'imbarcazione di non soffrire di bolina in condizioni di vento leggero e onda. La costruzione è stata effettuata in Inghilterra, nel Cantiere Hutton, ed è veramente impeccabile: nulla è lasciato al caso, dalla porta-maniglia in Kevlar, a ridosso della postazione del drizzista, alle rifiniture interne senza la minima sbavatura. Scafo e coperta sono in sandwich: Kevlar per le pelli e Pvc foam per il core.

La fibra di carbonio è utilizzata solo per i rinforzi, oltre che per l'asse del timone. Scendendo sotto coperta si osserva l'accuratezza della disposizione degli strati a vista: per risparmiare peso e per evitare l'assorbimento da parte delle fibre, a protezione del laminato, è stata data solo una mano di vernice trasparente. Le sistemazioni prevedono otto cuccette, nella parte centrale-posteriore dell'imbarcazione, una "consolle", dove è raggruppata l'elettronica per la navigazione, e tre fornelli con bombola integrale al posto della cucina. Estremamente veloce in condizioni di vento medio sia di bolina che alle portanti, *Caixa Galicia* rappresenta un'interessante interpretazione del Regolamento Ims e la sua applicazione ad una barca da regata vera e propria.



FOTO DE MARIA

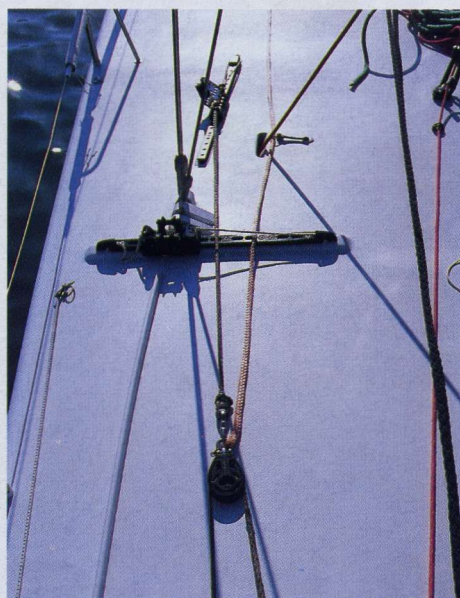


FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Botin & Carkeek

Costruttore: Neville Hutton

Tipo: B.C.52

Numero velico: ESP-5757

Lunghezza f.t.	15,50	m
Larghezza	4,003	m
Immersione	3,276	m
Dislocamento	10.724	kg
Superficie vel. Randa+genoa [134%]	161,05	mq
Randa	85,60	mq
Genoa [134%]	74,45	mq
Genoa [100%]	52,61	mq
Spinnaker	193,66	mq
Ig	19,810	m
J	5,390	m
Spl	5,670	m
P	21,180	m
E	6,380	m
Superrficie bagnata	48,83	mq
Peso equipaggio	1.070	kg
Gph	527,30	

ATTREZZATURA

- Albero in Fibra di carbonio Fergusson Design.
- Crocette n° 3 in linea.
- Volanti 2 coppie.
- Boma fibra di carbonio.
- Tangone fibra di carbonio.
- Winch Harken.
- Attrezzatura di coperta Harken.
- Rotaia genoa con carrello regolabile dal pozz.
- Stopper Spinlock XT
- Timoneria a due ruote in fibra di carbonio.

COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich con pelli in fibra di Kevlar in matrice di resina epossidica e anima in schiuma espansa a cellula chiusa.
- Rinforzi strutturali in fibra di carbonio.
- Coperta in sandwich con pelli di Kevlar in matrice di resina epossidica e anima in schiuma espansa a cellula chiusa.
- Timone con asse e pala in fibra di carbonio in matrice epossidica
- Bulbo in piombo.
- Interni in composito.
- Sistemazioni per 8 persone.
- Dotazione vele: 4 genoa, 3 fiocchi, 4 spi.
- Strumentazione elettronica B & G.
- Vele North Sails.

PER INFORMAZIONI

Marcelino Botin

Tel. 0034 942282687

Fax 0034 942290372

Dall'alto, in senso orario, una cuccetta in prossimità del pozzetto, il locale bagno con il peel play, ancora montato sulla laminazione. L'albero, con tutti i paranchi, per le demoltipliche delle manovre relative alla randa e alle volanti basse. L'asse del timone in carbonio con il settore dello stesso materiale. La "cucina" a tre fuochi. La prua vuota.