



### I CONTROLLI

- L'armo e tutta l'attrezzatura di coperta, specie se sono quelli originari (nella foto, uno dei miglioramenti possibili, l'aggiunta di un vang rigido);
- I problemi d'osmosi e di delaminazione della coperta (abbastanza rari, ma talvolta riscontrabili);
- Gli arredamenti interni;
- L'impermeabilità degli obli;
- Il motore;
- Il circuito elettrico.



### IL CANTIERE

Reso famoso con la costruzione di barche come Freya, il Cantiere Benello di Livorno ha continuato a produrre il C&C 37 fino alla fine del cantiere. Alcuni esemplari furono costruiti in laminato pieno e altri in sandwich, sempre con grande cura.

### LA QUOTAZIONE

Da 40.000 a 50.000 euro

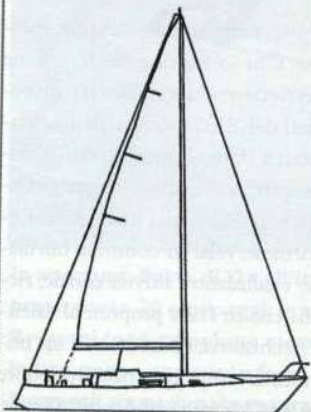
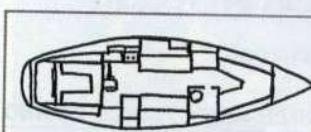
## IL BROKER CI HA DETTO

"Il C&C 37, come gli altri modelli del cantiere Benello, è una barca riconosciuta nella storia della nautica nostrana, e come tale il suo valore rimane alto non solo per le sue qualità ma soprattutto per la sua scarsa reperibilità. Non ci sono quindi problemi di rivendibilità. Ovviamente il suo valore cambia in funzione dello stato di conservazione. Fra i pregi della barca, ci sono le sue caratteristiche marine e le performance in grado di soddisfare quegli armatori che vogliono fare sia regate di circolo che crociere. Dal punto di vista crocieristico però, l'abitabilità è ridotta e gli interni sono piuttosto spartani. Con qualche adattamento, si può comunque prevedere crociere a medio e lungo raggio."

## L'ARMATORE CI HA DETTO

"La barca è del 1972, l'abbiamo comprata all'inizio degli anni '80 (è diventata poi una comproprietà, soluzione che garantisce alla barca di navigare al massimo, oltre che il migliore modo per curarla e mantenerla in buono stato). Fra i lavori che abbiamo fatto c'è un trattamento antiosmosi (5 anni fa) e qualche intervento per rendere la barca più confortevole. Abbiamo ricavato un gavone a prua per l'ancora e il salpancora (inizialmente lo stivaggio dell'ancora era centrato all'interno al piede d'albero). Abbiamo trasformato il paranco per la scotta di randa, conservandone il trasto, e installato una plancetta sullo specchio di poppa. Sono stati rifatti i due serbatoi rigidi situati sotto le panche del quadrato e, ultimamente, abbiamo rinnovato la tappezzeria interna."

1. La coperta in navigazione;
2. Rivestito di teak, il pozzetto è diviso in due dal trasto di randa;
3. Il quadrato e l'ottima soluzione per il tavolo della dinette;
4. Il carteggio di buone dimensioni;
5. L'angolo cucina è ricco di numerosi stivaggi



### SCHEDA TECNICA

#### Architetti

Cassian & Cuthbertson

#### Costruttore

Cantiere Benello di Livorno

Materiale	Poliestere	
Lunghezza f.t.	11,18	m
Lunghezza gall.	10,10	m
Larghezza	3,40	m
Pescaggio	1,83	m
Sup. Velica	85,70	mq
Dislocamento	5.600	kg
Cuccette	7	
Motore Volvo Penta	25	hp
Serbatoi Acqua	2 x 120	l
Serbatoi Gasolio	100	l



**SEMPREVERDI**

di CHRISTOPHE JULLIAND

# C&C 37

**Frutto della collaborazione fra due progettisti canadesi e del cantiere Benello, questo 11 metri è uno dei miti della nautica moderna**

**C**ostruito dal cantiere Benello, il C&C 37' prende il nome dai suoi progettisti George Cassian e George Cuthbertson, una coppia canadese che ha ottenuto parecchi successi negli anni '70. Si tratta del primo C&C 37, - altri modelli più recenti riprenderanno la stessa sigla -. Concepito circa trent'anni fa, agli albori della stazza Ior, la **filosofia progettuale** di questo sloop di oltre 11 metri è centrata sulla regata, senza però che si sentano le forzature che l'Ior doveva provocare nel concepire le barche negli anni successivi. Innovativo per quel periodo, il progetto rimane tutt'oggi performante, equilibrato ed esteticamente piacevole. Per questa barca, il Cantiere Benello di Livorno introdusse per la prima volta la tecnica di laminazione a balestra che consente di ottenere uno spessore variabile dello scafo: maggiore in sentina che sulle murate. **Design ed estetica** dello scafo sono caratterizzati da un cavallino molto pronunciato con una prua alta, slanciata e leggermente svasata. Le linee si allargano fino ad un baglio massimo contenuto (solo 3,40 m) e abbastanza arretrato. Caratteristica innovativa al momento della sua nascita, la carena presenta delle uscite quasi piatte a poppa. La chiglia ha una pinna di deriva zavorrata in piombo con un "tallone" allungato verso poppa. Preceduta da un tipo di skeg, la pala del timone è poco profonda ma anche qui si sviluppa verso poppa. La tuga si raccorda in coperta con dei bordi tondeggianti, una soluzione gradevole all'occhio ma che presenta una superficie scivolosa per i piedi. I passavanti sono abbastanza larghi nonostante la presenza delle sartie (in coperta) e dei due trasti per la regolazione del punto di scotta di genoa e fiocco. Le drizze si trovano a piede d'albero, in pozzetto si regolano le vele con l'aiuto di due paia di winch per scotte di genoa e spinnaker;



## I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP.VEL.	PREZZO	ANNO
COMET 12	Comar	12,00	3,90	7.500	96,00	93.000	1985
GS 38	Del Pardo	11,90	3,74	6.500	81,70	111.000	1992
ALPA 11,50	Alpa	11,56	3,20	6.200	74,50	44.000	1975
CANADOS 37	Canados	11,28	3,63	5.700	87,50	51.645	1984

altri due winch si trovano sulla tuga. Questi verricelli originali sono senza self tailing e sono stati attaccati dalle correnti galvaniche. Con un classico armo in testa, il **piano velico** è tipico della sua epoca: randa armata su un boma relativamente corto e genoa potente a forte sovrapposizione. L'albero è molto robusto, passante, appoggiato direttamente sulla chiglia e sostenuto da un paio di sartie alte e due basse. Nell'insieme risulta una barca estremamente boliniera capace di ottimi angoli al vento. Accelera nella raffica anche con vento leggero, la carena è vivente e presenta una grande stabilità di rotta. Nelle andature più larghe diventa fondamentale trovare la giusta regolazione delle vele. Spartani è la prima parola che viene in mente per quanto riguarda **gli interni**. Distribuiti in modo classico, non vi sono cabine di poppa, ma una sola cuccetta del navigatore ricavata sotto il banco sinistro del pozzetto. Il quadrato è formato da due paia di cuccette a castello lungo le murate, quelle più alte sono più adatte a un bambino che un adulto. Intelligente la soluzione del tavolo che si ripiega verticalmente contro l'albero consentendo di avere una vasta zona calpestabile tra le due banchette. La zona di prua presenta il bagno sulla sinistra, un grande armadio per le cerate di fronte e una cuccetta a V a tutta prua. A destra della discesa l'angolo cucina, a sinistra una vera zona per il carteggio con tanto di stivaggi a cassetti. La **motorizzazione** standard è assicurata da un Volvo Penta da 25 cavalli. Malgrado un'abitabilità ridotta, le prestazioni offerte dal C&C 37 ne fanno un'ottima barca sia per la crociera che per le regate di circolo...un vero mito.