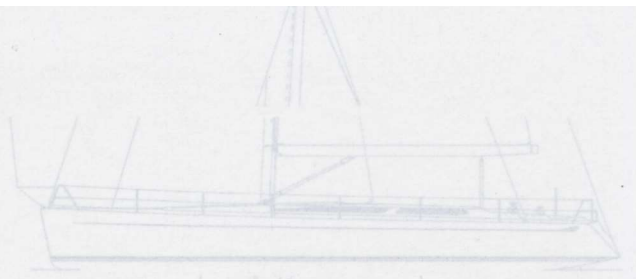


CRUISER-RACER

FARR 47





DI CRIS BORDIGNON

**Veloce e semplice da governare,
il Cookson 47 rappresenta la
nuova frontiera del cruiser-racer.
Armamento semplificato
e dislocamento leggero
i suoi elementi distintivi.**

Al primo sguardo lo scafo sembra un racer puro, ma osservandolo con attenzione si cominciano a notare le crocette fortemente angolate, il paterazzo sdoppiato e una serie di soluzioni che presentano chiaramente il vero scopo della barca: andare veloci con semplicità. E' da osservare che queste soluzioni conferiscono alla barca un rating non esagerato. Lo scafo, stretto al galleggiamento, ha un bordo libero importante e sono quasi assenti gli slanci di prua e di poppa. Le sezioni sono quelle di tutti gli scafi dello Studio Farr, realizzati proprio per competere secondo l'Ims: volumi di prua ridotti, con "quinti" sottili appena svasati, e larghezza massima in corrispondenza quasi del centro barca. Il piano di coperta prevede un grande pozzetto, con due ruote gemelle montate in posizione avanzata, proprio per concentrare i pesi a beneficio delle prestazioni. In crociera la parte posteriore del pozzetto (a poppavia della timoneria) è fruibile come zona per gli ospiti. Il paterazzo sdoppiato consente di accedere con semplicità al coronamento, semplificando la salita e la discesa da bordo. L'armamento è a 7/8, con un albero in fibra di carbonio attrezzato con due ordini di crocette acquaretate verso poppa, senza pennacchino né sartie volanti. L'unica regolazione è la tensione dello strallo di prua e il carico sul piede, che viene dato prima della regata per mezzo di una pompa idraulica manuale (mast jack).

Il piano velico prevede una randa di dimensioni considerevoli, la P è di 19,043 metri e la E di ben di 6,98 metri, mentre il genoa ha una sovrapposizione di solo il 110 % della base del triangolo di prua. Lo spinnaker, invece, è quello di un normale 7/8, che sfrutta un tangone al massimo della J. L'attrezzatura di coperta, ottimizzata per la regata, è stata anche realizzata per rendere gestibile lo scafo in crociera con equipaggio ridotto. A prua viene installato un avvolgi-fiocco a filo, e la randa, unica manovra oltre al timone per governare la barca, è estrema-



zie alla scotta che è rinviata su due verricelli autostrozzanti, situati dietro la timoneria. Le appendici, il bulbo ed il timone sono ad elevato aspect-ratio: la deriva è in piombo, mentre il timone ha l'asse in carbonio. Il dislocamento, in proporzione alla superficie velica, è ridotto in appena 6.950 chili: ciò è possibile sia grazie alla costruzione, estremamente sofisticata e leggera, dello scafo e della coperta, e sia grazie alle strutture che permettono di concentrare molto peso sulla deriva e sui pan di piombo in sentina. Il design è aggressivo e, all'apparenza, nulla è concesso per lo sfruttamento della barca in crociera. Dalle specifiche, invece, leggiamo che nel corredo dell'imbarcazione è previsto: il musone di prua con il passacatena per l'ancora e il sistema di fissaggio del bompresso per il gennaker. Per questa vela è montata una drizza in testa d'albero. Osservando con più attenzione lo scafo, si può notare che lo specchio di poppa ha un gradino (al pari delle classiche barche da crociera) estremamente utile per risalire dall'acqua. Gli interni del Cookson 47 sono molto interessanti: viene enfatizzata la valenza dei materiali di alto valore prestazionale, quali il carbonio e il Kevlar che, lasciati a vista con finiture lucide, ne migliorano il valore estetico. Il verdino del paiolato è il risultato di un sottile strato di Kevlar, sovrapposto al laminato in fibra di carbonio. A poppa sono sistemate due cabine "doppie" e a seguire, a destra, il tavolo da carteggio, con piano in carbonio, sotto il quale è montata la ghiacciaia. A sinistra, una vera e propria cucina con forno e piano di lavoro. Proseguendo verso prua, vi è la classica dinette con bagno e la cabina di prua. La parte impiantistica è curata molto bene, nonostante la sua semplicità.

Foto sopra. L'imbarcazione vista da poppa: da osservare i due paranchi rossi a riposo, che sono utilizzati per portare il carrello del trasto randa sopravvento, in caso di poco vento. Ciò è necessario in quanto il paranco principale non arriva sopra la mezzera. A seguire, le due ruote gemelle e sullo sfondo la tuga. A destra, la prua, tipica di un'imbarcazione da competizione. Sotto, a destra, una delle due ruote del timone. Sotto, uno scorcio parziale del pozzetto con in primo piano il winch primario self tailing. Sullo schienale della panca due strozzatori: uno per il barber dello spi, l'altro per la regolazione del punto di scotta del genoa.





Sopra, una delle due cabine di poppa ai lati del pozzetto. Sotto, la cucina con piano di lavoro e macchina del gas a tre fuochi più forno. A lato, la parte dell'albero sottocoperta con le due barre di tondino per scaricare la coperta in prossimità dei bozzelli di rinvio delle drizze. A lato, la zona carteggio. Sotto, le porte in carbonio e la sentina. Il colore verdino è determinato dal kevlar sopra il carbonio.



SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Farr Yacht Design

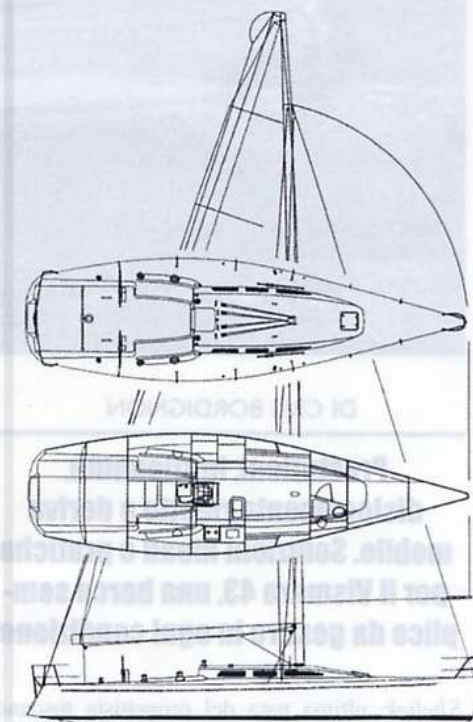
Lunghezza f.t.	14,32	m
Larghezza	3,89	m
Immersione	3,04	m
Dislocamento	6.904	kg
Superficie vel. Randa+geoa 100%]	126,21	mq
Randa	78,58	mq
Genoa 110%]	54,77	mq
Genoa 4	43,60	mq
Spinnaker	159,64	mq
Motore Volvo MD 2030	28	hp
Serb. nafta	90	l
Serb. acqua	254	l
GPH	ca 632	sec/m

ATTREZZATURA

- Albero Matrix Masts NZL in fibra di carbonio, con due ordini di crocette senza pennacchino.
- Boma e tangone Matrix Masts NZL.
- Winch Harken.
- Attrezzatura di coperta Harken.
- Rotaia genoa con carrello regolabile dal pozz.
- Stopper Spinlock XT
- Timoneria a due ruote.

COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich con pelli in fibra di carbonio in matrice di resina epossidica e anima in schiuma espansa a cellula chiusa.
- Coperta in sandwich con pelli in fibra di carbonio in matrice di resina epossidica e anima in schiuma espansa a cellula chiusa.



PER INFORMAZIONI

Cookson Boat Ltd Nuova Zelanda

www.cooksonboats.co.nz

Per l'Italia: Lapo Ancillotti

Tel. 0348 8942474

E-mail: ancilmini@lunet.it