



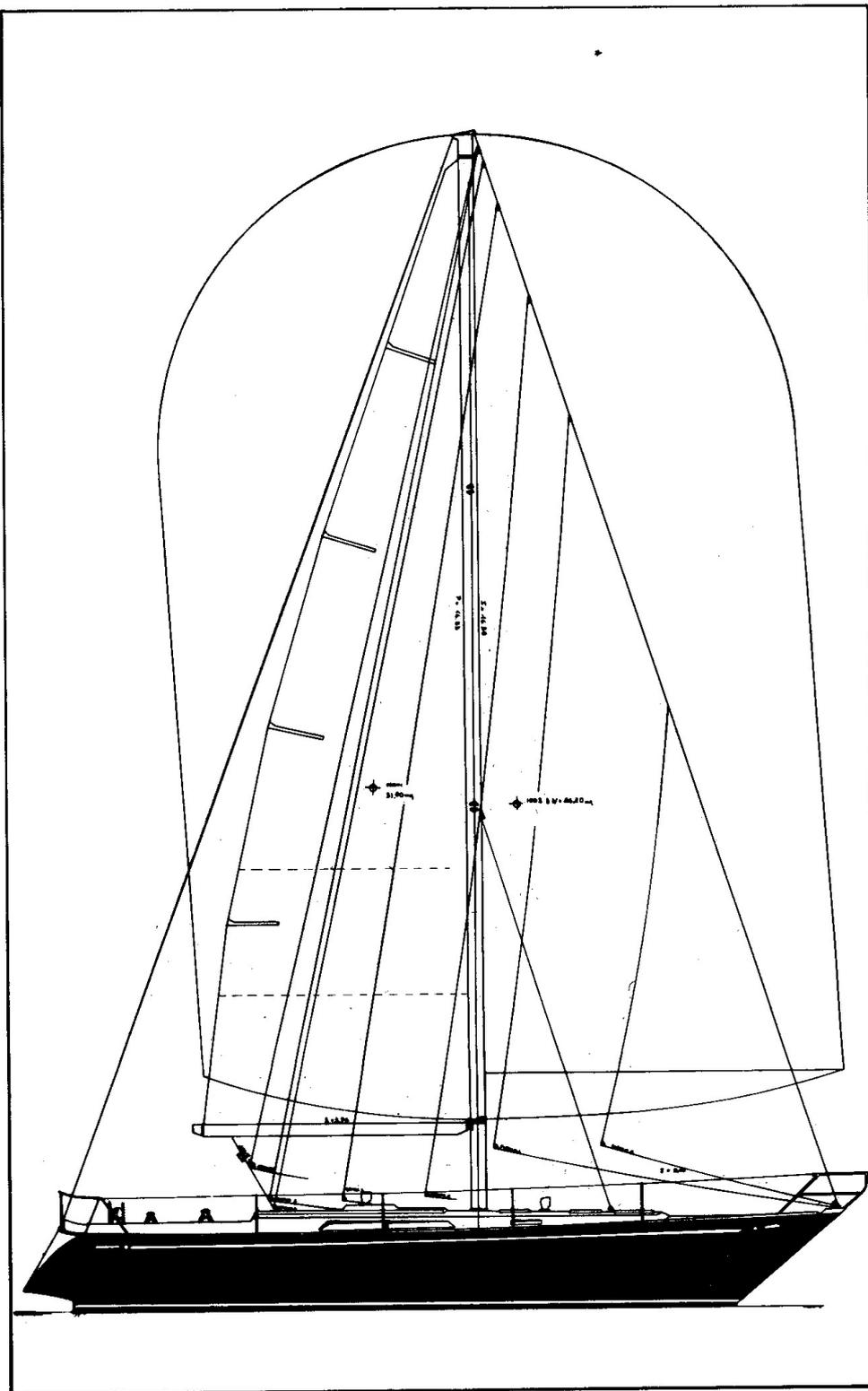
Una barca da sognare

Impala 41

A partire da questo numero vi presentiamo una "barca da sognare" e ritorneremo a questo appuntamento più volte durante l'anno. Quello che vorremmo precisare è il significato che intendiamo dare a questa definizione. Per noi, come per la maggior parte di voi, la barca di sogno è un'imbarcazione che siamo costretti semplicemente a sognare, soprattutto per il suo alto costo d'acquisto e di mantenimento. Ma non bisogna disperare... il prossimo 13 potrebbe essere nostro.



Impala 41



L'idea dell'Impala 41 nasce da un disegno dello studio Sparkman & Stephens del 1978; Niccolò Puccinelli, infatti, dopo il successo dell'Impala 35, si era rivolto nuovamente ai noti progettisti americani per una barca più grande ma con le stesse caratteristiche.

L'Impala 35, che conosciamo benissimo per averci percorso sopra più di 20.000 miglia, ha caratterizzato un'epo-

ca della nautica italiana ed è tuttora una barca attuale per le sue caratteristiche marine e per la bella linea classica. L'Impala 41 ha mantenuto del disegno originale le sole linee d'acqua, mentre gli interni e la coperta sono stati riprogettati all'interno del Cantiere per adeguarli alle mutate esigenze del mercato. Il risultato è una barca lussuosa, molto abitabile per le sue dimensioni e che si propone per la cro-

ciera veloce oltre che per la regata non impegnativa.

Scafo e coperta sono in vetroresina e vengono stratificati dalla RPD di Cividino (BG), una ditta specializzata nella realizzazione di grossi gusci per altri cantieri italiani.

Siamo usciti con la barca in un giorno di gran vento che ha impedito al fotografo di lavorare; le foto che accompagnano il servizio sono state quindi realizzate in un'altra occasione. Con vento a raffiche fino a 35 nodi, avevamo una velatura ridotta, costituita da randa con tre mani di terzaroli e dal genoa 4 (che corrispondeva a un fiocco 1). La barca che abbiamo provato era attrezzata con strallo cavo e con una serie di winches a piede d'albero, la randa era inferita direttamente nell'albero: un'attrezzatura di ispirazione volutamente regatistica ma che richiede un maggior numero di persone per le manovre.

Indubbiamente, in barche di queste dimensioni, l'influenza del vento e del mare tende a farsi sentire meno e la nostra uscita sull'Impala si è rivelata una piacevole gita, mentre probabilmente su un minitor sarebbe stata una spiacevole bagnata. Lo sbandamento, risalendo il vento, è molto limitato inizialmente e con poca aria, ma tende ad aumentare rapidamente sotto raffica. Anche con il trincarino in acqua la posizione del timoniere è estremamente comoda, soprattutto grazie al sedile in teak a gobba di dromedario che gli dà un appoggio piano e sicuro; la ruota del timone, molto demoltiplicata, è estremamente leggera tanto da sembrare poco sensibile a chi abituato alla barra. In condizioni impegnative, sopravvento nel pozzetto c'è posto per tre persone; gli altri dell'equipaggio, quelli che vogliono starsene fuori, trovano comodamente posto a metà barca, sul passavanti.

La prua, di bolina e con onda, è decisamente bagnata ma l'ampiezza del triangolo di prua non pone problemi a chi lavora ai fiocchi. L'Impala 41 risale molto bene il vento, per quanto è davvero essenziale mantenere un giusto angolo di bolina, senza stringere eccessivamente, per evitare di perdere in velocità. Con molto vento e mare, come sempre, la barca andrà aiutata sull'onda dalla mano del timoniere, per impedirle di impiantarsi; la sartia volante, non strutturale, armata sopravvento, impedisce all'albero di flettersi eccessivamente.

Dal traverso al lasco la barca è molto veloce e le condizioni di vita a bordo

Costruttore:

Cantiere Navale 71
Castiglione della Pescaia (Grosseto) -
Tel. 0564/939050

Disegno:

Sparkman & Stephens inc U.S.A.

Caratteristiche:

Lunghezza f.t.	mt 12.40
Lunghezza al gall.	mt 10.20
Larghezza max	mt 3.71
Immersione	mt 2.03
Zavorra	Kg 4050
Dislocamento	Kg 7800
Superficie velica	mq 97
Motore	Bukh DV 36 SME
Posti letto	8

Superficie velica:

Randa	mq 34
Genoa 1	mq 67
Genoa 2	mq 57
Genoa 3	mq 46
Fiocco	mq 34
Tormentina	mq 13
Spinnaker	mq 159

Prezzo:

L. 160.000.000 + IVA 35%

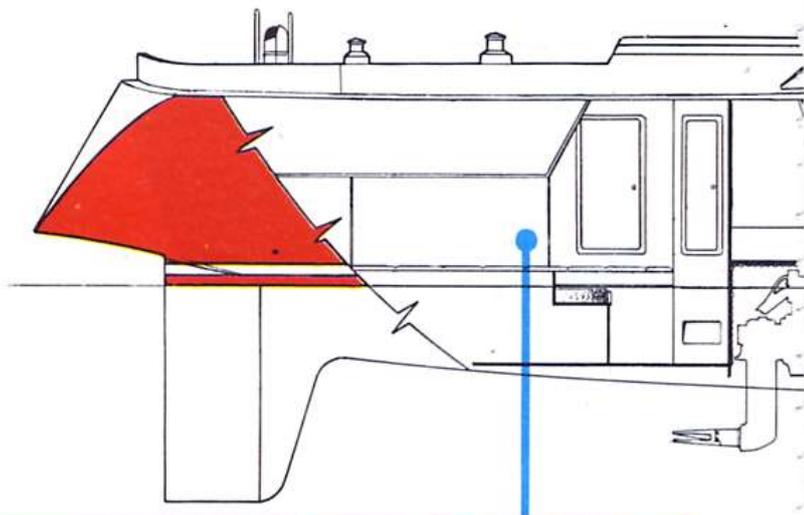




diventano ideali; bisognerà sempre fare attenzione però ad avere tela sufficiente. Nessuna tendenza a strarizzare anche sotto raffica.

Nell'andatura in poppa la barca dimostra di essere facile al timone e abbastanza stabile; sarà molto importante in questo caso controllare l'assetto longitudinale dello scafo, spostando la maggior parte dei pesi a poppa, per evitare che la barca, soprattutto con lo spinnaker, si infili maggiormente di prua; per lunghe navigazioni sarà anche bene alleggerire il peso a prua, togliendo l'ancora dall'apposito gavone e spostandola provvisoriamente a poppa.

In generale l'Impala 41 si dimostra una barca facile da timonare a ogni andatura, anche se ben invelata, e adatta quindi alle lunghe crociere.

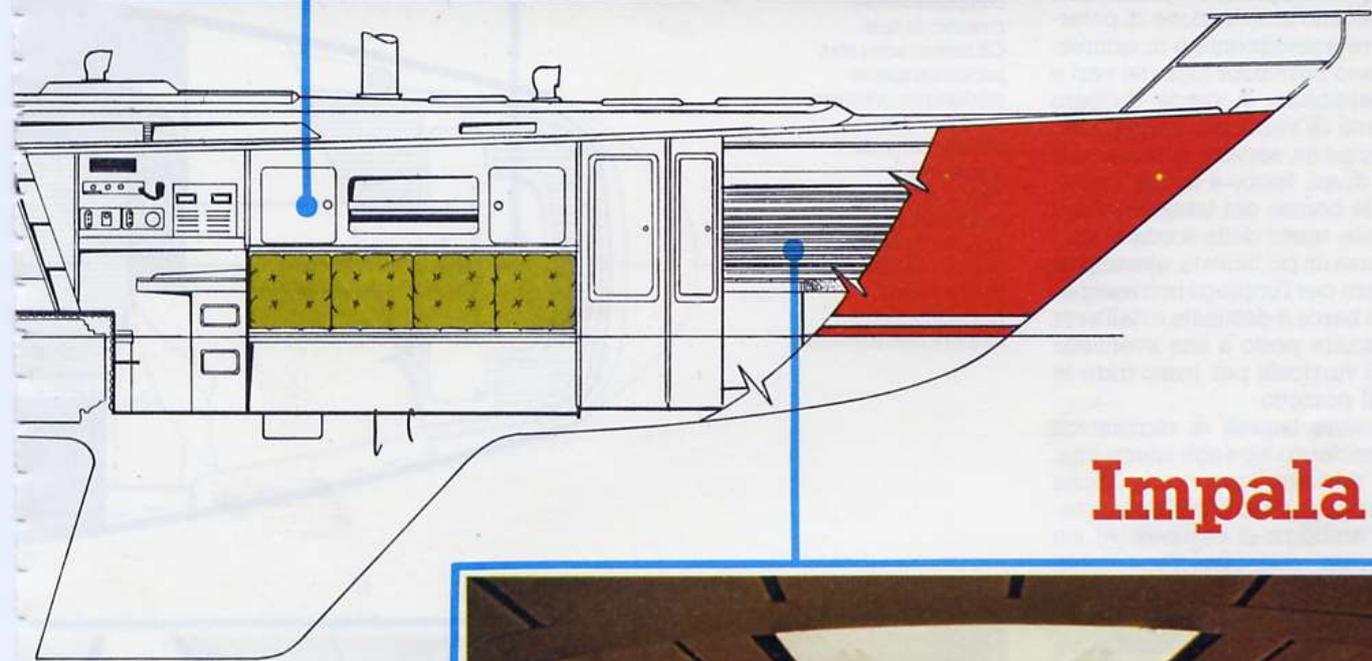


La coperta e il pozzetto

Il piano di coperta ha un aspetto squadrato e geometrico, soprattutto a poppa, che lascia un po' perplessi, mentre a prua è semplice. All'altezza della discesa e del pozzetto diventa però molto meno pulito. Ponte e tetto della tuga in teak (optional), boccaporti e passi d'uomo Goyot, winches Barlow e altre parti di attrezzatura di ottimo livello conferiscono all'insieme un aspetto solido e funzionale, quale ci si deve aspettare quando si sale a bordo di una barca di questa categoria.

Generoso lo spazio a prua per manovrare le vele, ampio il gavone con portello che raccoglie ancora, catena e verricello elettrico, lasciando la coperta sgombra e ben agibile alle persone impegnate in manovra. Il pulpito in acciaio inox potrebbe avere un montante laterale in più eliminando





Impala 41

La linea classica dello scafo, le cui linee d'acqua sono state disegnate dallo studio Sparkman & Stephens, risalta nella barca all'ormeggio. Gli interni realizzati con un grande impiego di legno, ne fanno una barca lussuosa ed adatta a lunghe crociere. La sistemazione del quadrato è quella tradizionale, con l'albero passante che ne occupa la parte centrale.



Impala 41

quello centrale per facilitare il passaggio dell'ancora quando la si salpa e la si deve riporre o viceversa. Adeguate e bitte d'ormeggio a prua, mentre mancano quelle di poppa. La falchetta in alluminio anodizzato presenta due passacavi verso prua perfettamente adeguati allo scopo mentre dietro termina con due "pezzi" di fattura artigianale che, oltre a stonare, si dimostrano piuttosto taglienti per le cime d'ormeggio.

Il pulpito di poppa è in un pezzo solo, senza passaggio per scendere a terra: ad esso è assicurato il fanale di coronamento così come su quello di prua si trova un unico fanale per le luci di via, indubbiamente in una posizione molto esposta.

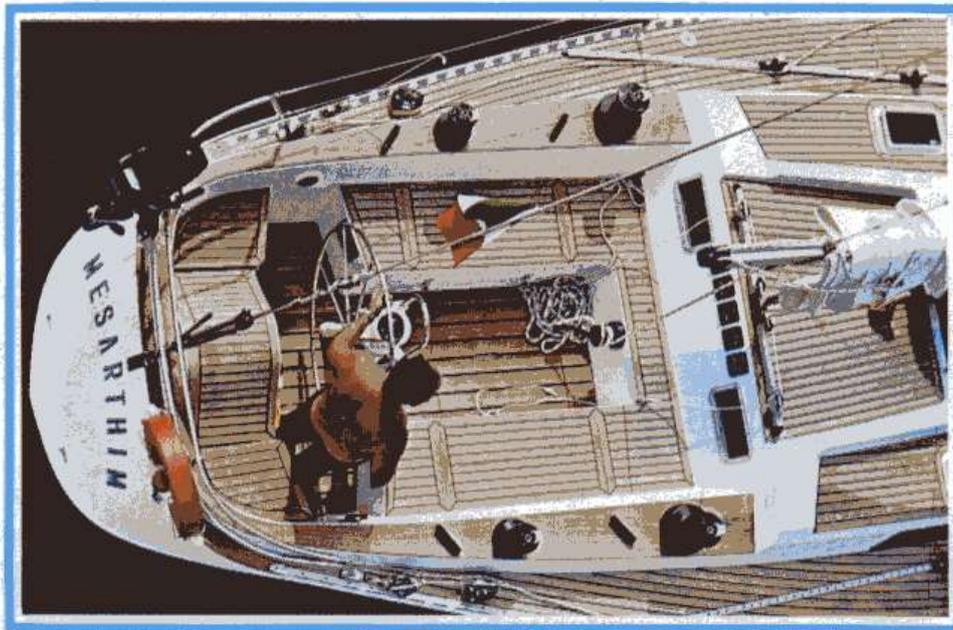
Ampli e ben sgombri i passavanti, che aumentano la sensazione di potersi muovere agevolmente e in sicurezza; mancano però sulla tuga dei veri e propri tientibene. A piede d'albero una batteria di verricelli, tre per lato, più 2 a poppavia, servono a manovrare e drizze di spi, fiocco e randa, il tesacugna e le borose dei terzaroli. Vang tradizionale, trasto della scotta di randa con corsa un po' limitata: giustificata dal cantiere per l'impiego non esasperato cui la barca è destinata e dall'aver voluto lasciare posto a una eventuale coppia di verricelli per manovrare le drizze dal pozzetto.

Finestrature laterali di ragionevoli dimensioni danno luce agli interni che, peraltro, ricevono luce e aria anche dai boccaporti e dalla chiusura scorrevole del tambugio in perspex. Ai lati della discesa, due maniche a vento per parte e due tientibene in acciaio inox.

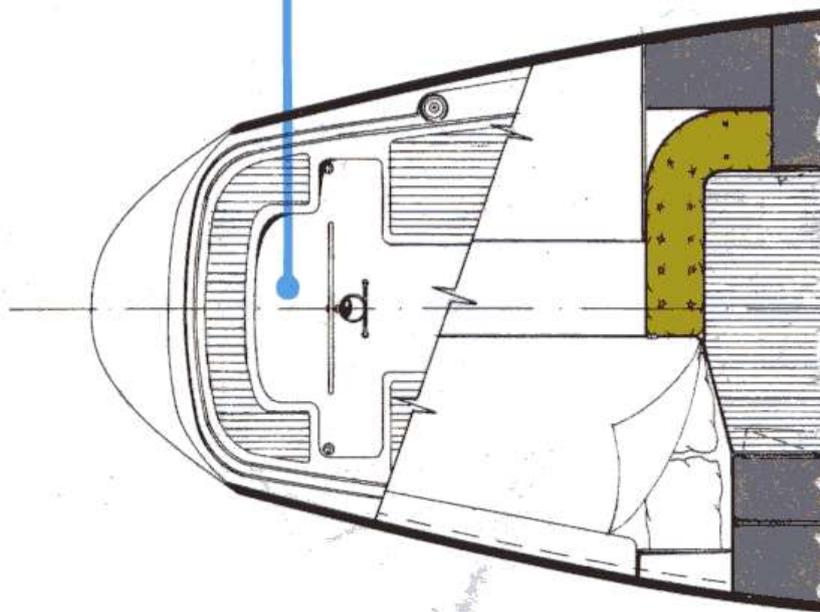
Decisamente comodo il pozzetto, sia che ci si sieda sulle panche, sia che, a barca sbandata, si preferisca il piano del paraonde. Buono lo spazio di manovra ai winch delle scotte del fiocco e dello spi; un altro winch, posto a paratia, facilita il compito di chi deve bordare la randa. Su questa stessa paratia trovano posto i ripetitori degli strumenti del vento e del log, facilmente controllabili dal timoniere; inoltre si aprono due oblò per dare aria e luce alla cabina di poppa sottostante.

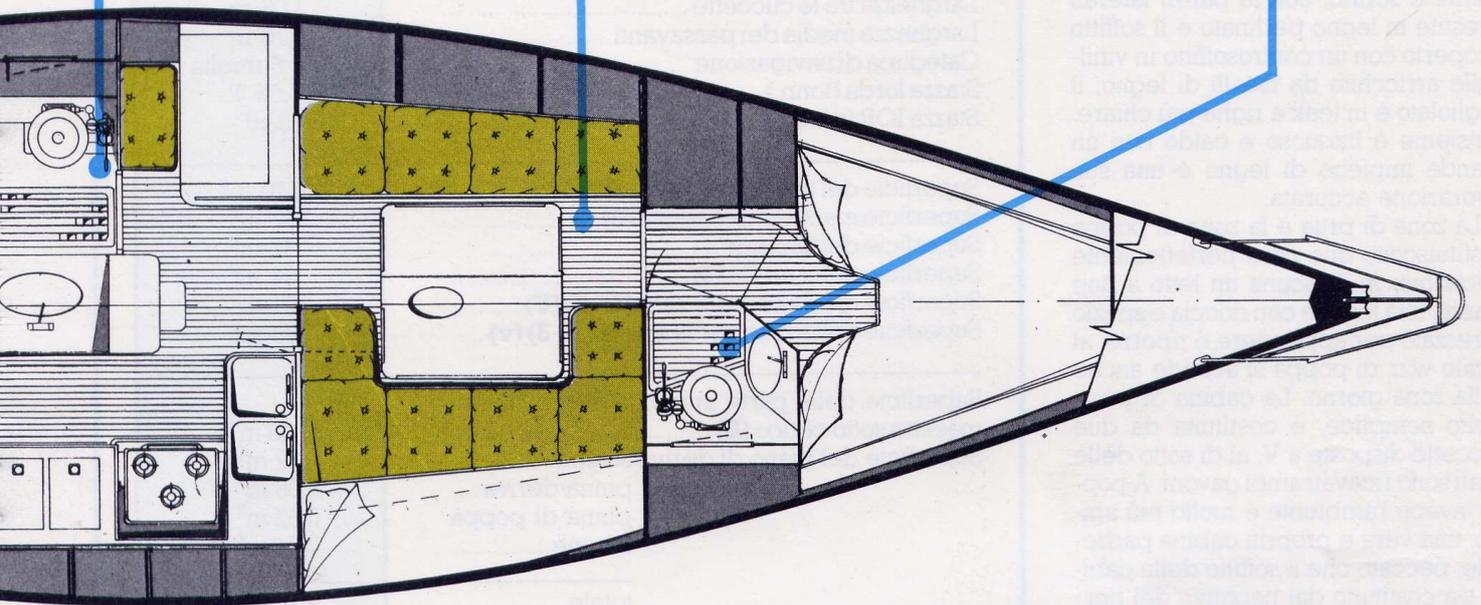
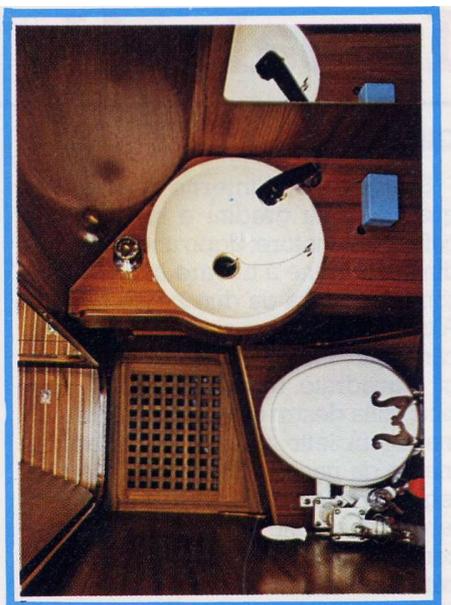
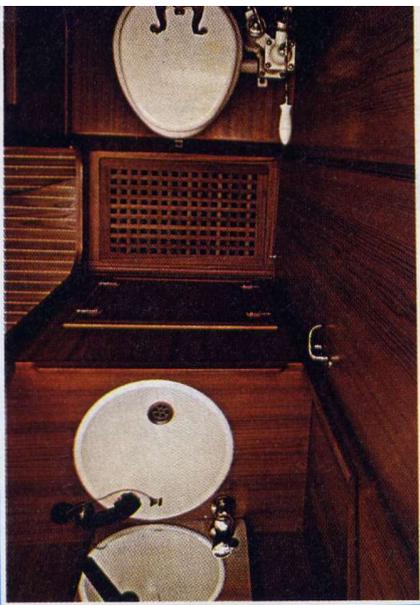
Un gavone per le vele è stato ricavato sotto la panca di sinistra, oltre a due javoncini all'estrema poppa ai lati del sedile del timoniere.

Timoneria Solimar con barra a ruota montata su colonnina con bussola. Sotto il sedile del timoniere trova posto la zattera di salvataggio.



Il pozzetto dell'Impala 41 è, come la coperta completamente rivestito in teak. Gli interni sono stati particolarmente studiati per ottenere tre zone notte completamente autonome. Al w.c. doccia di centro barca si accede sia dalla cabina di poppa che dal quadrato. La cucina ad L è ampia e ben studiata.





Impala 41

Gli interni

Si accede all'interno scendendo quattro ripidi gradini e si arriva sul cofano del motore; dopo un ultimo gradino ci si viene a trovare in una prima zona delimitata da due basse paratie. A dritta la cucina, a sinistra il tavolo da carteggio, mentre verso prua si allarga il quadrato. La disposizione è classica; sulla destra un divano a L trasformabile in letto e sormontato lateralmente da una cuccetta; sulla sinistra, leggermente distanziato per permettere il passaggio verso l'avanti, un secondo divano utilizzabile come cuccetta, con sopra una serie di stipetti. L'albero passante si infila nel tavolo centrale ad alette ribaltabili. L'ambiente è sobrio, con le pareti laterali rivestite in legno perlinato e il soffitto ricoperto con un controsoffitto in vinilpelle arricchito da listelli di legno; il pagliolato è in teak a righe più chiare. L'insieme è lussuoso e caldo con un grande impiego di legno e una sua lavorazione accurata.

La zona di prua e la zona di poppa costituiscono due parti perfettamente autonome; in ciascuna un letto a due piazze, una toilette con doccia e spazio attrezzato per appendere e riporre; al locale w.c. di poppa si accede anche dalla zona giorno. La cabina di prua, molto semplice, è costituita da due cuccette disposte a V, al di sotto delle quali sono ricavati ampi gavoni. A poppa invece l'ambiente è molto più ampio, una vera e propria cabina padronale; peccato che il soffitto della cabina sia costituito dal negativo del pozzetto, del paraonde e del passavanti lasciati a vista. In questa barca, che abbiamo provato, il letto a poppa è molto più adatto alle soste nei porti che all'uso in navigazione, ma il cantiere ha già pensato a risolvere il problema.

La cucina è ampia e ben organizzata, con forno, due lavelli, scolapiatti e una grande ghiacciaia attrezzabile a frigo; lungo la parete è ricavato lo spazio per riporre piatti, bicchieri e tutto quanto serve.

La zona carteggio è organizzata con un grande tavolo apribile. Lateralmente, oltre al quadro elettrico, è predisposto lo spazio per strumenti e apparecchi radio.

L'Impala 41 è fornito dal cantiere davvero navigante e con una completa attrezzatura di coperta; è una barca adatta alle lunghe crociere e che darà a chi la usa la possibilità di realizzare anche il sogno di una traversata impegnativa.

Ida Castiglioni e Rodolfo Bagliani

Caratteristiche

Lunghezza dello scafo.....		12,40 m
Lunghezza al galleggiamento (L)		10,20 m
Larghezza massima.....		3,71 m
Larghezza massima al galleggiamento.....		3,20 m
Bordo libero anteriore.....		1,32 m
Bordo libero mediano.....		1,16 m
Pescaggio massimo.....		2,03 m
Altezza massima.....		3,43 m
Dislocamento (D)		8.300 kg
Peso assetto di navigazione.....		8.800 kg
Peso del bulbo.....		4.050 kg
Altezza sotto il baglio.....		1,92 m
Larghezza tra le cuccette.....		1,08 m
Larghezza media dei passavanti.....		0,70 m
Categoria di navigazione.....		oltre 6 miglia
Stazza lorda (tonn.).....		11,98 T.
Stazza IOR (piedi).....		32,0
Superficie del triangolo di prua (1)		44,20 m ²
Superficie massima del genoa (2)		67 m ²
Superficie del fiocco n° 1.....		34 m ²
Superficie della randa (3)		34 m ²
Superficie massima delle vele (2+3) (V)		101 m ²
Superficie delle vele per la stazza (1+3) (v)		78 m ²
Superficie della parte immersa dell'ordinata maestra sotto carico (B)		2,28 m ²
Superficie del piano di deriva: scafo.....		4,72 m ²
pinna/deriva.....		3,08 m ²
pinna di poppa.....		0,52 m ²
timone.....		0,84 m ²
totale.....		9,16 m ²
Superficie totale della carena.....		31 m ²
Posizione del centro di deriva e del centro di carena in.....	CD	2
rapporto al baricentro della linea di galleggiamento (in % di L).....	CC	4
Scarto tra CV e CD (in % di L).....		1,30
Coefficienti		
Attitudine a navigare con brezza leggera.....	$\frac{V}{C}$	3,19
Velocità media.....	$\frac{V}{B}$	44
Velocità limite (coefficiente prismatico).....	$\frac{D}{B \times L}$	0,36
Resistenza allo sbandamento.....	15° 30°	— —

(Per le spiegazioni su queste cifre, vedere il n. 1 a pagina 44).