



Nauticat 39

Progettato da Sparkman & Stephen e realizzato dalla Siltala Yachts, il Nauticat 39 ha buone caratteristiche veliche. La seconda timoneria, montata all'interno, lo rende sfruttabile anche con condizioni atmosferiche al limite. Robustezza e cura dei particolari i suoi punti di forza.

di CRIS BORDIGNON

In occasione del Finn Floating Boat Show di Helsinki, (appuntamento biennale riservato ai giornalisti per testare le novità del mercato finlandese), abbiamo provato il Nauticat 39. Il test si è sviluppato su di un percorso di circa venti miglia all'interno dell'arcipelago di Helsinki. Condizioni della prova: vento di venti nodi con raffiche di oltre trenta, mare con onda corta all'interno delle isole, mentre nel Baltico l'intensità superava il forza quattro. Montate le vele, coperti da un

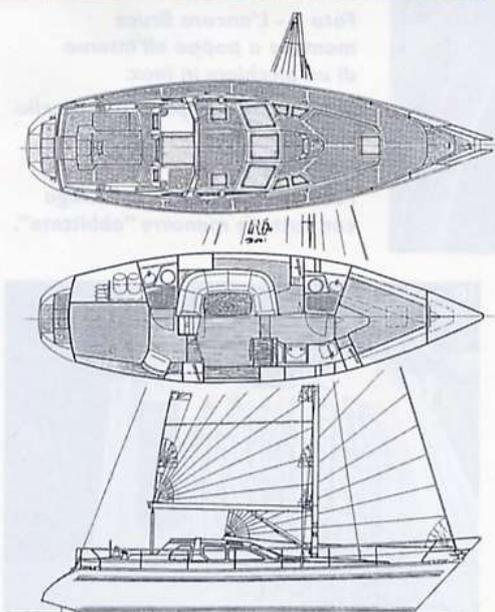
ridosso, siamo stati investiti da oltre venti nodi appena superato il riparo. Tutta randa e genoa parzialmente rollato la velatura della barca. Per raggiungere il mare aperto abbiamo dovuto bolinare in acque ristrette: a bordo Patrick Gustafson, il figlio del titolare del cantiere e noi. Per rendere la barca più maneggevole abbiamo preso una mano di terzioli. Così configurati lo sbandamento è diminuito notevolmente e di conseguenza anche l'impegno nella conduzione. La velocità di bolina era di 6,1 nodi, con un angolo, rispetto al vento, di 38°. Scapolata l'ultima



isoletta, siamo arrivati in mare aperto dove abbiamo navigato di lasco per oltre 10 miglia. Prima di poggiare con estrema facilità, grazie al circuito chiuso delle borose, abbiamo tolto la mano di terzaroli e srotolato il genoa. La velocità è aumentata improvvisamente. Frequenti le punte oltre gli 8 nodi. Il Nauticat 39 si avvale di una timoneria interna che proprio in quella occasione abbiamo potuto apprezzare: inizialmente ci siamo trovati a disagio, (timonare con un sistema idraulico non è semplice essendoci un effetto ritardato tra impulso e risposta della barca), poi, appreso il sistema, abbiamo apprezzato i 25 gradi assicurati dal riscaldamento, a fronte della pioggia e del freddo esterno. La barca ha una connotazione massiccia: bordo libero alto e deck house. Di fatto è studiata per navigazioni impegnative e per offrire il massimo del comfort al suo interno. Nonostante ciò, il pozzetto non è piccolo e la tuga consente di prendere comodamente il sole. Il piano velico è importante: l'albero dell'imbarcazione, da noi provata, era della versione maggiorata che, contrariamente alla versione standard, è passante con due ordini di crocette lievemente acquartierate verso poppa. L'armo è a 11/10, con la randa di 34 metri quadri, genoa di 43 e il gennaker di 82 mq. La costruzione *full solid*, è quella ormai collaudata dal cantiere Siltala, su oltre 2000 imbarcazioni prodotte negli ultimi trent'anni. Sia scafo che coperta sono realizzati in laminati di tessuti di vetro in matrice di resina poliestere, pieni con rinforzi longitudinali e trasversali per aumentarne la rigidità. Il proprietario del cantiere è un forte assertore della costruzione in vetroresina *single skin*: per lui le barche, se urtano contro uno scoglio, non si devono rompere. Tutto ciò ovviamente a discapito del peso, delle prestazioni con poco vento e del costo.

In apertura l'imbarcazione di bolina stretta. Sopra, con vento forte al traverso.

Costruire con questa tecnica è assai oneroso. I pregi sono rappresentati dalla durezza e dalla sicurezza che un tale sistema implica. Gli interni sono molto rifiniti: tutti in teak massello trattato con una vernice satinata. Il piano di coperta è studiato per non uscire mai dal pozzetto, dove ogni sorta di manovra è rinviata. I winch primari, per le scotte del genoa, sono elettrici e sono utilizzabili anche per la regolazione di altre manovre. Il rolla-fiocco è di serie, come il vang rigido con paranco esterno. Il trasto della randa è montato sulla tuga per non ingombrare il pozzetto e, se da un lato la comodità non ha prezzo, dall'altro la si paga non riuscendo ad avere un controllo ottimale sulla balumina della randa. Il motore è un 50 cavalli Yanmar montato sotto la dinette in un vano che ospita anche il gruppo elettrogeno. Le prestazioni a motore sono di tutto rispetto: a 2800 giri, con vento contro ma mare piatto, la velocità era di 7,6 nodi. La rumorosità è contenuta in 60 decibel all'interno e 58 all'esterno, segnale che l'insonorizzazione è di prima qualità. La suddivisione interna prevede una cabina prodiera con due cuccette, una cabina di poppa con letto doppio e una cuccetta di fronte al divano nella deck house. Stando seduti in dinette, grazie alla sua posizionatura a filo di coperta e alle grandi vetrate, si possono ammirare gli stessi panorami godibili stando seduti in pozzetto. Un particolare, che ci illustra la filosofia di intendere le barche da parte dei finlandesi, è il seguente: il rivestimento della coperta in dogato di teak viene incollato con la resina epossidica e poi, dato che non si fidano, viene anche avvitato con una distanza tra le viti di quasi trenta centimetri. ■



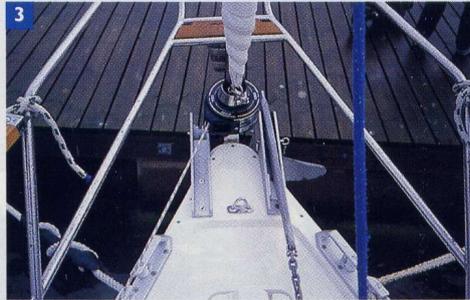
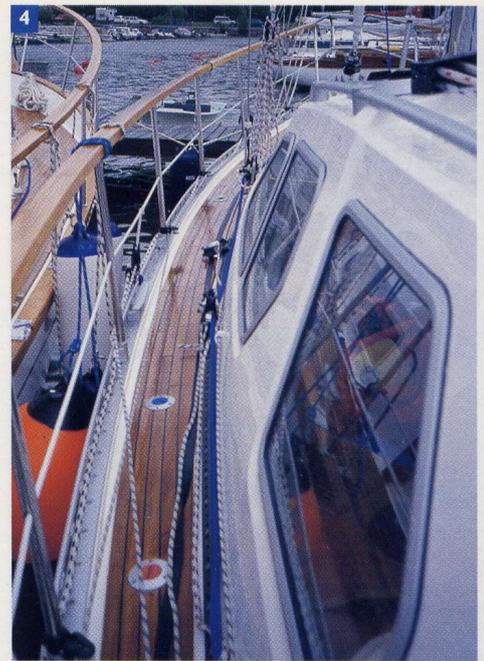


Foto 1 - La cappottina a protezione del tambuccio d'entrata e il trasto della randa. Da osservare anche i deflettori delle manovre dell'albero e del boma.

Foto 2 - Il verricello elettrico con la pulsaneria per il suo utilizzo. I due strozzascotte montati sulla mastra servono per bloccare la cima che fa avanzare il carrello della scotta del genoa.

Foto 3 - Particolare della prua con il musone, l'ancora e il tamburo dell'avvolgifiocco.

Foto 4 - I camminamenti in teak.

Foto 5 - L'albero con il tangone fissato al suo ridosso.

Foto 6 - La timoneria con il plotter cartografico e un ripetitore multifunzione per le informazioni mare e vento.

Foto 7 - La deck house vista da prua.

Foto 8 - L'ancora Bruce montata a poppa all'interno di un bicchiere in inox.

Foto 9 - Gli stopper e il verricello self tailing per la regolazione delle drizze.

Foto 10 - La mastra della tuga con tutte le manovre "abbittate".



Scheda tecnica

Progettista: Sparkman & Stephen
Costruttore: Sitala Yachts Riihikoski

Caratteristiche tecniche:

Lunghezza ft	11.85	m
Lunghezza al gall.	9.80	m
Larghezza max	3.50	m
Dislocamento	8.000	kg
Immersione	3.217	m

Armo a sloop con armamento a 11/10
 a due ordini di crocette acquaretate.

Albero, tangone e boma in alluminio

Superficie velica di bolina	76,40	m ²
Randa	37,2	m ²
Genoa	43,7	m ²
Gennaker	82	m ²
Spinnaker	98	m ²

Avvolgifiocco

Attrezzatura di coperta Harken

Elettronica B&G

Motore Yanmar

50 hp

Vele North Sails

Per informazioni:

Passepartout Yachting

Corso Italia 13 - Orbetello (Gr)

Tel. 0564 860235

Fax 0564 867380

E-Mail paspar@overture.it



Foto 1 - Lo scafo con le appendici in bella vista: da osservare le uscite piatte e il puntale contenuto. Per contenere l'immersione, bulbo e timone sono "corti" e con corde abbondanti. Se per un attimo togliamo la deck house, il Nauticat 39 apparirebbe come una barca a vela al 100%. Ciò a dimostrazione che si può realizzare uno scafo a vela e una coperta, invece, che fa assumere al contesto la connotazione da motorsailer.

Foto 2 - La timoneria interna. Nonostante sia idraulica, basta prendere la mano per riuscire, anche a vela, a governare in modo accettabile. Fondamentale per navigare nel massimo del comfort in inverno quando piove e tira vento.

Foto 3 - La zona cucina posiziona sulla murata di dritta. Da osservare il piano di lavoro in materiale antigraffio e la macchina del gas con quattro fuochi e forno. I due grandi oblò, che si intravedono nella foto, provvedono all'aerazione di tale zona.

Foto 4 - Il tavolo della dinette circondato dal divano a C: mangiando, o semplicemente leggendo un libro, si può osservare ciò che accade all'esterno.

Foto 5 - La cabina di poppa con il divanetto per cambiarsi. Di serie i rivestimenti di cuscini e materassi sono in alcantara

Foto 6 - La cabina di prua con la tipica forma a triangolo e con le mensole porta oggetti imbottite.

Foto 7 - Il bagno interamente rivestito con un laminato plastico per facilitarne la pulizia.

Foto 8 - Questa foto mostra la visibilità che si ha stando al timone interno.

