

Chi ha detto che le barche per girare il mondo vengono prodotte solo nel Nord dell'Europa? Questo robusto e completo "Blue Water Cruiser" nasce nella calda e assolata Barcellona ma ha nel sangue l'oceano

di **VANNI GALGANI**

Il recente sviluppo della nautica in Spagna, oltre a costituire un terreno di conquista per i grandi cantieri europei, ha consentito una maggiore visibilità alle realtà locali, alcune di nascita recente, altre già affermate e ricche di una tradizione propria. Il cantiere North Wind costruisce navi e barche per il diporto dal 1973. La società nacque come joint venture con il più grande cantiere navale spagnolo, Astilleros Viudes, operativo dal 1940. Da allora, alla North Wind sono stati varati più di 500 tra scafi commerciali e da diporto di lunghezze che vanno dai 40 ai 120 piedi. Attualmente il cantiere, che impiega circa 50 persone, produce 8/10 barche ogni anno tra serie e custom.

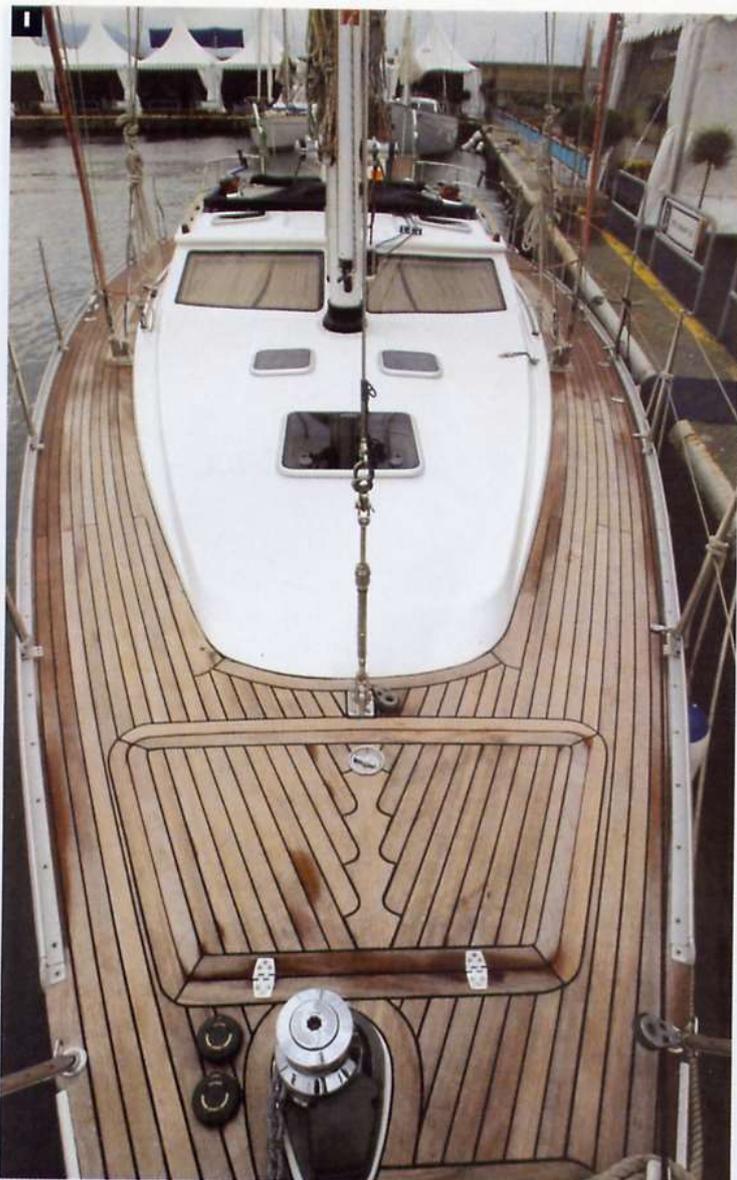
La gamma comprende modelli da 43 a 68 piedi, tutti su progetti del prestigioso studio Sparkman & Stephens. Tutti "Blue Water Cruiser", barche pensate e realizzate per "acque blu" come dicono gli anglosassoni, cioè acque profonde, orizzonti distanti, traversate impegnative. Ed è proprio questa l'impressione che avrete salendo su questo imponente 43 piedi: scelte dettate dalla sicurezza e dal comfort, robustezza, e tanta, tanta sostanza.

FOTO ANDREA DE MARIACANON

NORTH WIND 43







Le barche prodotte da North Wind si pongono come naturali concorrenti di storici cruiser di elevata qualità prodotti in Nordeuropa: pensiamo a nomi come Oyster, Farr Pilothouse, Contest, Hallberg-Rassy o Najad. Barche che hanno fatto la storia dello yachting e che scorrazzano in tutti i mari del mondo. Se di questi nomi storici i North Wind non hanno ancora raggiunto il carisma, di sicuro ne avvicinano (e, in alcuni casi, ne superano) la qualità e la serietà della costruzione.

Il progetto si deve alle menti del mitico studio newyorkese Sparkman & Stephens, nome prestigioso quanto raramente impegnato in produzioni di serie.

Le linee, seppur voluminose e massicce, risultano proporzionate e denotano una certa "compattezza": un aspetto, cioè, da barca spaziosa ma marina, ricca di volumi che però non ne deteriorano il comportamento in mare.

Le appendici rappresentano un buon compromesso tra praticità e prestazioni: l'immersione di soli due metri è dovuta sia alla forma del bulbo, lungo con siluro terminale, ma anche ai relativamente scarsi volumi immersi dello scafo, indice di una buona propensione a non "affondare" e, quindi, a scivolare bene sull'acqua, specie alle andature portanti. Il timone, invece, ha una pala generosa e ben allungata, a garanzia di un ottimo controllo

anche in manovra. Decisamente di qualità.

La costruzione. Intanto i materiali usati: sia lo scafo che la coperta sono in sandwich con anima in pvc espanso a cellula chiusa, lo strato esterno di resina è in vinilestere, l'asse del timone è in acciaio Aisi 316 pieno; inoltre la coperta e il pozzetto sono rivestiti (di serie) in teak massello da 12 mm. Poi i procedimenti: la laminazione avviene rigorosamente a mano, l'espanso è incollato con speciali adesivi mediante l'applicazione del sacco a vuoto, la giunzione scafo/coperta avviene sia con perni d'acciaio (ogni 15 cm) che con laminazione, sull'opera viva viene applicato un primer epossidico e, per la realiz-

Foto 1: la coperta in teak, di serie, verrà arricchita sui prossimi esemplari di una falchetta dello stesso materiale. **Foto 2, 4:** il pozzetto è raccolto ma confortevole, il timoniere controlla agevolmente le scotte. **Foto 3:** il disegno della deckhouse risulta non troppo massiccio e in armonia con la linea. **Foto 5:** il robusto pulpito ancorato su 5 punti.

zazione degli interni, non sono utilizzati controstampi, sia per mantenere alta la qualità delle finiture, sia per consentire un'elevata libertà di personalizzazione.

Il piano velico è un testa d'albero discretamente allungato, anche se non abbondante, con prevalenza del genoa sulla randa.



Foto 6: la timoneria completa di tavolino ripiegabile e di console per gli strumenti piuttosto invadente. **Foto 7:** il pozzetto è protetto dal grande sprayhood (di serie) e dal Bimini Top (opzionale). **Foto 8:** lo specchio di poppa ha un aspetto massiccio ma è ben disegnato e decisamente comodo; sotto i gradini vi sono due comodi gavoni.

Il piano di coperta risulta funzionale e ben studiato, dotato di manovre correttamente posizionate e ricco di spazi vivibili.

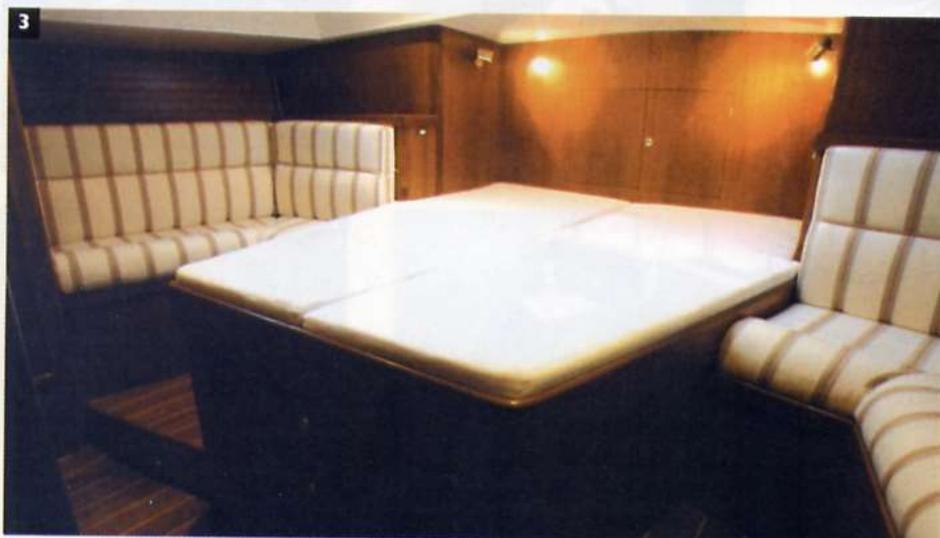
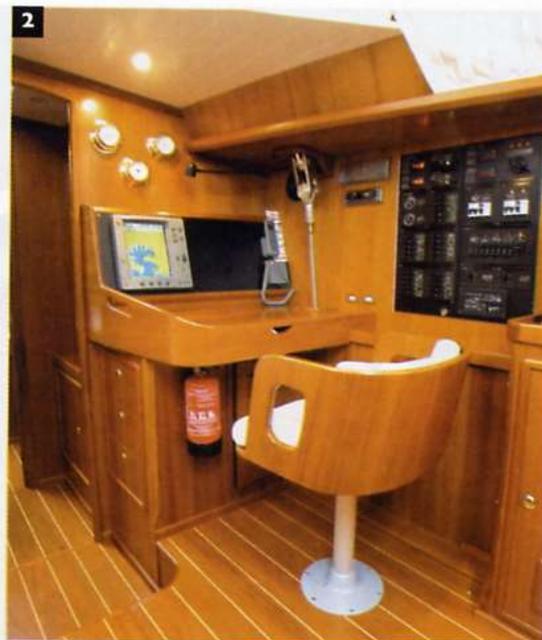
Il pozzetto, di impostazione nordica, è raccolto e ben protetto dai paraonde, comodi anche come schienali. Le panche sono lunghe e ben profilate, la disposizione dell'attrezzatura consente al timoniere di controllare sia la randa, con scotta rinviata su due winch dedicati, che il genoa. Gli unici aspetti negativi sono lo scarso spazio tra la ruota del timone e la panca retrostante, gli strozzatori del carrello scotta randa stranamente orientati verso poppa e la dimensione dei winch primari, piccoli e faticosi per una barca che aspira

alle vette del mercato. Uscendo dal pozzetto si cammina agevolmente per tutta la coperta: i passavanti sono larghi e liberi da attrezzatura, l'antisdrucchiolo sulla tuga è efficace; non mancano le aree libere prendisole (sulla tuga a poppa ben 100 x 250 cm) e gli accorgimenti votati alla comodità, come l'ampio specchio di poppa ben sfruttato o le sedute sui pulpiti. Di buona qualità sia l'attrezzatura, quasi tutta Lewmar, che gli acciai, sovradimensionati e ben lavorati. Ben distribuito lo spazio di stivaggio, con due ampi gavoni a poppa più i vani a prua, cioè il grande pozzo catena, organizzato per accogliere anche dei parabordi, e il pratico gavone subito dietro.



Foto A: l'esemplare in prova era dotato del sistema di randa avvolgibile sul boma Leisurefurl opzionale. **Foto B:** sul pulpito di poppa sono ricavati due comodi e protetti sedgiolini, ottimi per godersi la navigazione. **Foto C:** a prua, dopo il gavone dell'ancora, vi è un altro pratico vano con accesso indipendente. **Foto D:** nonostante la deckhouse molte manovre sono comunemente rinviate in pozzetto

Quest'ultima è fornita, di serie, avvolgibile nell'albero: consigliamo, per un uso mediterraneo, l'adozione di una randa steccata o, al limite, del sistema avvolgibile sul boma (di cui era dotato l'esemplare in prova), sicuramente più efficace anche se non completamente privo di problemi.



Scendendo sottocoperta, ci si sente inizialmente un po' schiacciati sulla paratia di prua: questo aspetto, caratteristico di quasi tutti i deck saloon con pozzetto centrale, si deve al fatto che, nel quadrato, la larghezza prevale sulla lunghezza; ma basta entrare e girarsi intorno, allungando lo sguardo verso poppa, per rendersi conto della notevole sensazione di spazio che questa soluzione offre. Inoltre, lasciando aperte le tende della grande finestratura, si ha un perenne contatto con l'esterno, molto piacevole anche in navigazione. Il pavimento del quadrato, però, è tutto sullo stesso livello, quindi si può godere del panorama solo in piedi. La dinette comprende un

grande divano a "C" e un tavolo che, con l'aggiunta di una prolunga, offre comodo spazio a sei persone. Manca la possibilità di sedersi sul lato di dritta, ma basta procurarsi due sedie pieghevoli per aumentare ulteriormente i posti. Sul lato opposto vi è, verso prua, il grande carteggio, dotato di avvolgente poltroncina girevole, di tanto spazio per l'elettronica e volumi di stivaggio abbondanti, compresi tre cassetti (che però, come anche quelli degli altri ambienti, non sono dotati di fondo corsa e rischiano di rovesciarsi). Sullo stesso lato, verso poppa, dopo un gruppo di armadi che possono contenere anche un frigo verticale, si sviluppa la cucina. Questa, pur creando

otticamente un ambiente unico col quadrato, si sviluppa intorno al corridoio che porta alla cabina armatoriale rimanendo così appartata e funzionale senza creare intralcio alla zona di rappresentanza. Lo spazio di stivaggio è appena adeguato e rende necessario lo sfruttamento di altri volumi in caso di lunghe traversate; risultano invece abbondanti le superfici di lavoro rendendo più che agevole preparare anche piatti complessi. A prua vi è la cabina ospiti dotata di letti a "V" grandi anche se usati singoli, di abbondanti armadi e di notevole calpestio. Il bagno è comodo e ha un impianto doccia separato con miscelatore che, con l'uso di apposite tende, consente

Foto 1, 5: il pozzetto centrale rende inevitabilmente il quadrato piuttosto corto e apparentemente "costretto"; ma dalle immagini si può apprezzare il senso di spazio che si ha vivendolo da dentro. Foto 2: il carteggio è una vera stazione di navigazione, con tanto spazio per l'elettronica; notate la dimensione del quadro elettrico. Foto 3: no, non abbiamo sbagliato foto, è veramente la cabina di poppa

di lavarsi senza bagnare tutto l'ambiente. Nel corridoio di collegamento vi sono degli armadi; in questa zona vi è la possibilità di una terza cabina che occupa parzialmente la cabina a prua e la zona carteggio.

Ma è poppa che il North Wind

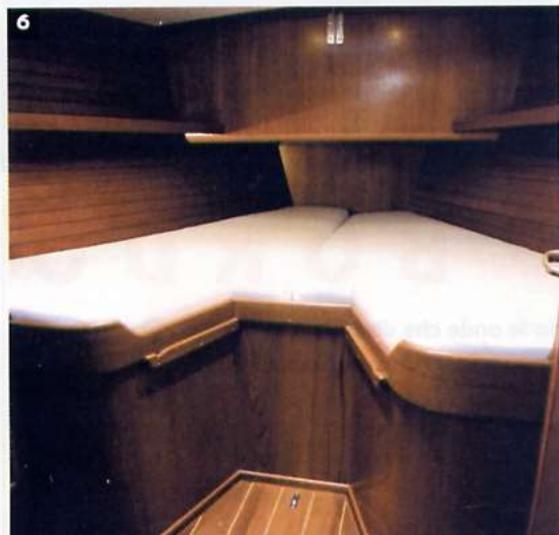


Foto A, B: vi abbiamo mostrato queste immagini per farvi comprendere meglio il magico gioco di luci e di volumi che contraddistinguono un deck saloon

del North Wind 43! Foto 4: guardate gli spazi di lavoro di questa cucina e confrontateli con quelli che avete a casa. Foto 6: se la cabina di poppa è enorme anche quella di prua non scherza. Molti anche gli armadi. Foto 7: il bagno di poppa, ben lavorato e dotato di una profonda ghiotta per la doccia. Foto 8: il bagno armatoriale è dotato di grande box doccia che comprende anche il wc

43 dà il meglio di sé. La cabina armatoriale ha dimensioni degne di un 50 piedi: il letto è grande e arioso, lo spazio per gli effetti personali abbonda e il calpestio consentirà di viverla in due senza mai intralciarsi. Lo stesso si può dire del bagno, non grandissimo ma in-

telligentemente organizzato in due ambienti distinti, uno dedicato al lavello, l'altro per il wc e il box doccia. Una vera suite vivibile come una stanza di casa. Sono tanti i mobili che compongono gli arredi del North Wind 43, tutti fatti a mano, curati nella realizzazione e negli accoppiamenti, inequivocabile segno di ricchezza nella costruzione. Questo tipo di produzione, tra l'altro, consente una delle caratteristiche peculiari dei North Wind: la possibilità di personalizzare la barca, compresi appunto i mobili, secondo le esigenze e i desideri di ogni singolo armatore, aspetto che, per barche di questa categoria, è sempre più apprezzato anche su taglie relativamente piccole.

Le finiture sono quasi sempre di buon livello e, comunque, dal sapore artigianale, il design è curato anche se, talvolta, un po' ingenuo e impersonale: ma il cantiere migliora rapidamente e si sta arricchendo di segni distintivi, come il pavimento incorniciato a doghe larghe o gli spigoli, normalmente stondati, che divengono a punta quando si intersecano con altre superfici.

Ci è sembrata soddisfacente l'aerazione in generale tranne che nel quadrato dove le grandi finestrate sono fisse col pericolo di effetto serra estivo. Piuttosto curati gli impianti: le tubazioni idrauliche sono di colori diversi per l'acqua calda e fredda, i cavi elettrici sono numerati in corrispon-

denza di ogni giunzione. Il quadro elettrico, dotato di interruttori magnetotermici di tipo americano, è completo e immediatamente ispezionabile; manca solo uno sportello di protezione.

Risulta abbondante la scorta sia di carburante che di acqua, arricchibile, quest'ultima, di un dissalatore. Soddisfa anche l'amperaggio complessivo delle batterie, aumentabile in caso di winch elettrici. Più che completa, infine, la lista degli opzionali, che comprende elementi come l'aria condizionata o la lavatrice (da 6 kg!), da cui attingere per completare la pur ricca dotazione standard e rendere il vostro North Wind 43 più comodo di una casa.



FOTO ANDREA DE MARIACANON



FOTO ANDREA DE MARIACANON



FOTO ANDREA DE MARIACANON

BENVENUTI A BORDO

Finalmente il vostro North Wind 43 era pronto, stavate andando in cantiere a prenderlo per portarlo in Italia, non prima di aver fatto una breve crociera alle Baleari. La scelta della barca era stata piuttosto travagliata. Dopo alcune esperienze fatte su barche a noleggio, avevate deciso che volevate qualcosa di più affidabile. Più di una volta vi eravate trovati a soffrire sbatocchiando in mezzo al mare o a rinunciare di uscire per condizioni meteo poco adatte al mezzo, anche se per voi attraenti. Dopo molte valutazioni, un po' per la disponibilità a soddisfare alcune vostre esigenze, ma soprattutto per la serietà del cantiere e la grande esperienza derivata dalla costruzione di scafi da lavoro, vi eravate convinti della bontà dei North Wind.

Nonostante la vostra scarsa esperienza, vi eravate fatti guidare dalla sensazione di sostanza che questa barca emanava, convinti che la scelta di un oggetto "serio" avrebbe supplito alle vostre carenze, consentendovi anche di imparare. E in effetti, già durante la costruzione, anche discutendo in cantiere di alcune scelte vi sentivate sempre più convinti della scelta. Avevate preferito varare la barca a Barcellona, in modo da provarla e metterla a punto direttamente con chi l'aveva costruita. Questo anche perché, senza badare a spese (non poche in verità), l'avevate dotata di tutto, dalla lavapiatti al riscaldamento, dalla tv al plasma al desalinatore, allo scopo di ottenere un'autonomia quasi infinita (con 800 litri di nafta potevate non toccare un porto per mesi). Dopo aver fatto abbondante cambusa, eravate partiti, con vostra moglie e una coppia di amici storici, alla volta dell'isola di Cabrera, 160 miglia sulla prua. Appena fuori vi eravate trovati in un bel ponente sopra i 20 nodi, quindi, con rotta sud, un traverso veloce.

Alzata la randa (tutta) e srotolato il genoa (3/4) eravate partiti a più

di 8 nodi, cavalcando le onde che diventavano sempre più imponenti. In effetti, prima d'ora avevate provato la barca una sola volta, con vento scarso e mare in prua, e in quella occasione eravate rimasto colpiti da come si comportava, nonostante i volumi abbondanti: quando un progetto è buono... Ora però era nel suo mondo: l'andatura era potente e sicura, il timone sempre reattivo, a volte addirittura un po' duro, si sentiva l'abbondante superficie della pala. Eravate anche meravigliati dalla funzionalità e dalla praticità della coperta: al timone potevate controllare tutte le scotte, il resto dell'equipaggio scorrazzava in giro senza problemi, trovando sempre percorsi liberi e appigli sicuri. Verso sera il vento aveva girato a SVV, quindi più in prua: la barca procedeva comunque sicura, rimontando bene le onde e il vento sui 30 nodi. Lo sparyhood proteggeva egregiamente il pozzetto dagli spruzzi e il riscaldamento interno creava un ambiente accogliente dopo i turni al timone. Ancora al buio, avevate doppiato Dragonera e alle prime luci dell'alba già vedevate Cabrera. Quando finalmente eravate entrati nella incredibile calma della grande rada, erano circa le 9 del mattino, quindi una media sopra gli 8 nodi, niente male per un cruiser puro! Avevate agevolmente manovrato a motore per passare la cima su uno dei corpomorti a disposizione (a Cabrera, parco marino protettissimo, è vietato dare l'ancora) e, finalmente, potevate rilassarvi senza lo sbalottamento che vi aveva accompagnato per 20 ore. In rada eravate soli, un paradiso terrestre. Avevate calato comodamente il tender dalle gruette per andare a visitare il castello. Dall'alto avevate potuto ammirare la vostra barca, solida, imponente ma discreta. Non vi eravate mai sentiti così sicuri e fieri di una vostra scelta: decisamente, per vivere il mare sul serio, era la barca giusta.

S C H E D A T E C N I C A

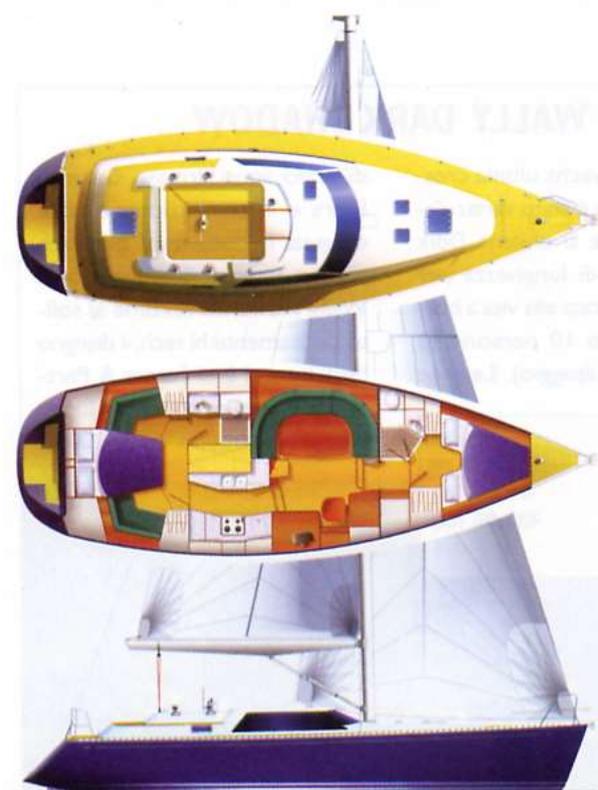


FOTO ANDREA DE MARIACANON



FOTO ANDREA DE MARIACANON

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	210x44 cm
Trasto randa	125 cm
Prendisole poppa	250x100 cm
Passavanti	48x37 cm
Tavolo dinette	160+113x85 cm
Tavolo carteggio	76x50 cm
Letti prua sep.	208x70+36 cm
Letto prua	208x195+76 cm
Letto poppa	200x160+110 cm

DEDICATO A...

I NorthWind sono barche con la vocazione della navigazione. La famiglia che possiede il Cantiere è composta da navigatori irriducibili, talvolta consegnano di persona le loro barche solo per il piacere di navigare, e i NorthWind sono costruiti per gente che la pensa come loro.

Diversamente da molti altri settori, dove la differenza di prezzo tra prodotti della stessa categoria è dovuta al maggior lusso o, semplicemente, alla griffe, nel mondo delle barche è per lo più la serietà con cui vengono realizzate che incide maggior-

mente sul valore. Serietà che si traduce soprattutto in sicurezza, quindi in maggior serenità nell'affrontare il mare. Non c'è sensazione più appagante di sentirsi sicuri della propria barca quando ci si trova in situazioni "scomode". Ed è uno sciocco luogo comune pensare che riguardi solo chi fa tante miglia, perché è proprio quando si è meno esperti che questo aspetto diventa ancora più importante. La dice lunga lo slogan del cantiere: "You fix the limits", come dire: "Tu vai dove vuoi, noi ti garantiamo di essere sempre all'altezza".



FOTO ANDREA DE MARIACANON

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SURVEL.	PREZZO
Hallberg Rassy 43	H. Rassy	13,57	4,08	12.700	112,50	343.200
Contest 44	Conyplex	13,50	4,10	13.500	106,00	519.500
Sunbeam 44	Schöchl Y.	13,40	3,98	11.300	102,00	280.455
Wauquiez 43 PS	Wauquiez	13,30	4,20	12.500	113,00	304.135
Nauticat 42	Siltala	13,00	4,00	14.500	97,50	324.335

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Sparkman & Stephens

Lunghezza f.t.	13,10 m
Lunghezza gall.	11,30 m
Larghezza	4,30 m
Immersione	1,95 m
Dislocamento	11.390 kg
Zavorra	3.838 kg
Sup. vel. (randa avv.+ genoa avv.)	93,00 mq
Motore Yanmar	56 hp
Serb. nafta	800 l
Serb. acqua	800 l

ATTREZZATURA

- Albero Hall Spars passante, 2 crocette leggermente acquistierate, sartame spiroidale discontinuo, avvolgiranda
- Avvolgifiocco Harken, vang rigido
- Winch Lewmar 2x50 ST + 3x44 ST + 1x40
- Stopper (3) Lewmar
- Timoneria Whitlock, ruota ø 90 cm
- Attrezzatura di coperta Lewmar

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in pvc espanso applicato sottovuoto.
- Resina vinilestere sullo strato esterno. Giunzione scafo/coperta mediante perni in acciaio e resinatura. Coperta rivestita in teak 12 mm
- Bulbo: in piombo con siluro terminale, attaccato allo scafo con prigionieri in acciaio e resinatura

DOTAZIONI

- Randa e genoa avvolgibili in dacron
- Osteriggi (6) e oblò (6) Lewmar
- Salpancore elettrico Lewmar 1700 w
- Tavolo in teak sulla colonnina timone
- Sistema antincendio automatico in sala macchine
- Impianto acqua calda con boiler 40 l
- N° 2 pompe sentina elettriche + 1 manuale
- Caricabatterie 50 Ah, presa 220 v in banchina
- Frigorifero e freezer elettrici 12 v
- Batterie 3x120 Ah + 1x120 Ah
- Estrattore 12 v in cucina
- Vhf, vento-log-eco, Gps, pilota automatico

METEO DELLA PROVA

Vento: da 10 a 18 nodi reali.

Mare: mosso

PREZZO

North Wind 43 € 370.000

Optional	
Motore Yanmar 75 hp	2.604
Versione tre cabine	18.995
Winch elettrici, cad.	3.310
Generatore Mastervolt 6 kw	12.254
Lava-asciuga biancheria (6 kg)	2.265
Lavapiatti	2.103
Climatizzatore (anche caldo)	26.000 btu 10.211

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Nautigamma

Viale Aprilia Marittima, 34 - 33050 Latisana (UD)
Tel: 0431 53290 - Fax: 0431 53545
www.northwindyachts.com - info@nautigamma.it