



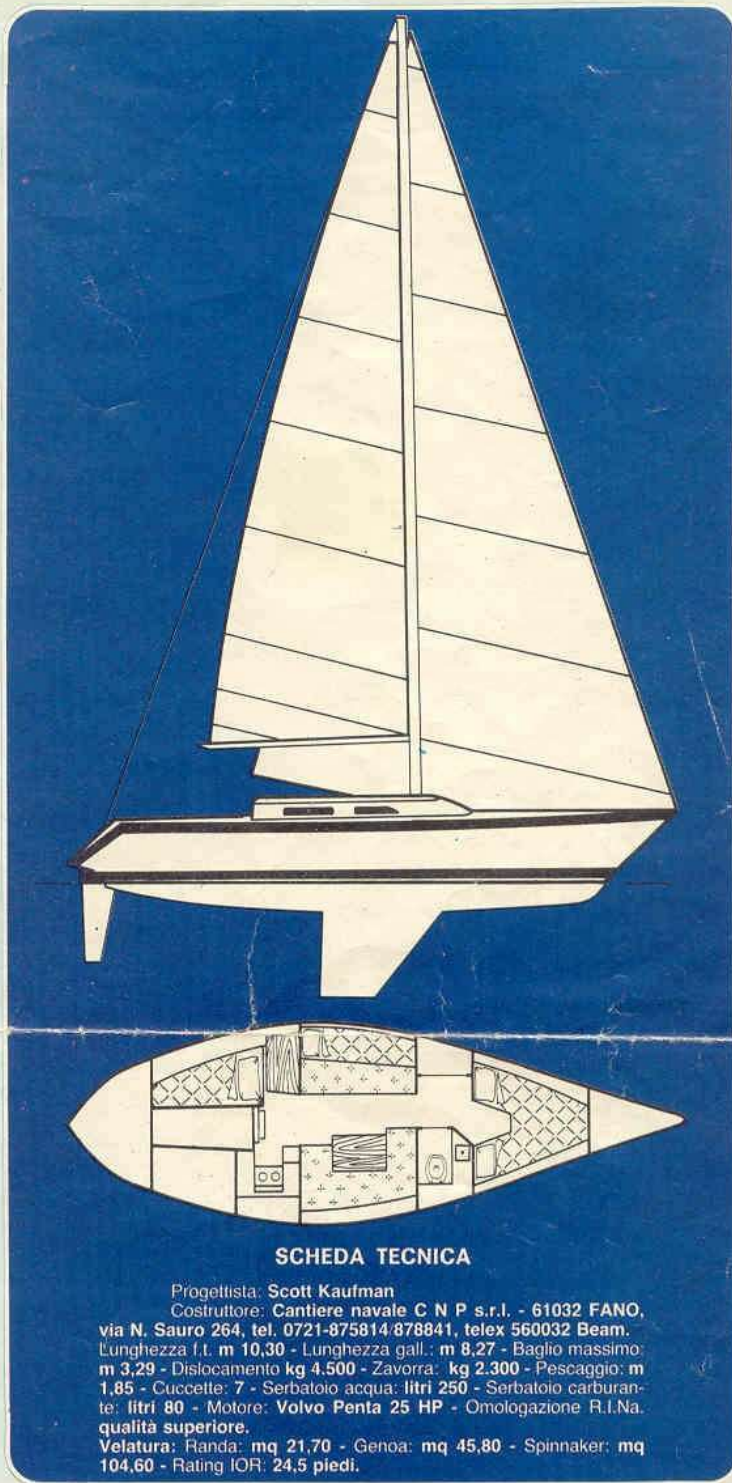
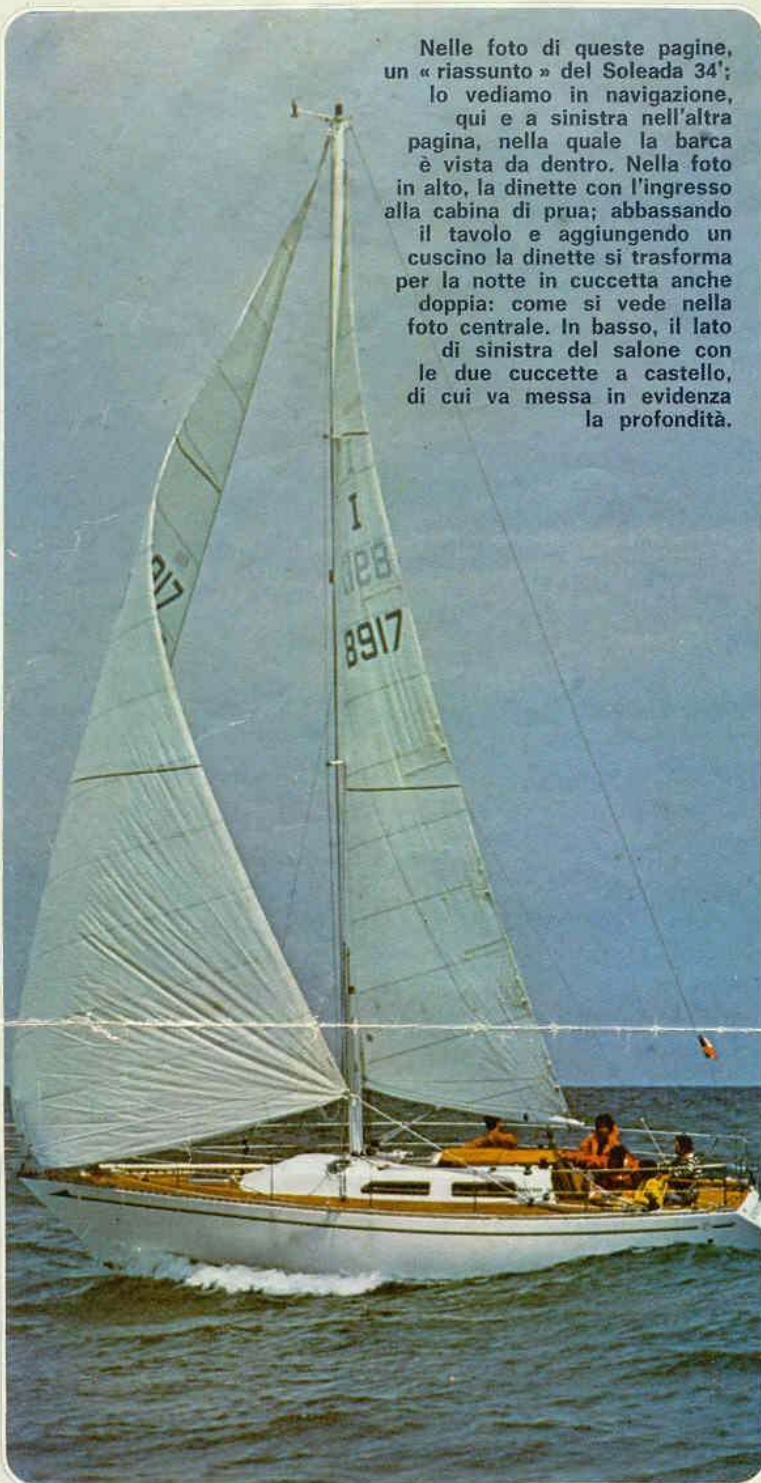
SOLEADA 34'

Testo e foto di Roberto Gardelli

Moderna nel design ma senza forzature, dotata di buone caratteristiche velocistiche, simpaticamente marina negli interni, questa barca del cantiere CNP di Fano si propone agli skipper che amano la crociera e vogliono la regata.



Nelle foto di queste pagine, un « riassunto » del Soleada 34'; lo vediamo in navigazione, qui e a sinistra nell'altra pagina, nella quale la barca è vista da dentro. Nella foto in alto, la dinette con l'ingresso alla cabina di prua; abbassando il tavolo e aggiungendo un cuscino la dinette si trasforma per la notte in cuccetta anche doppia: come si vede nella foto centrale. In basso, il lato di sinistra del salone con le due cuccette a castello, di cui va messa in evidenza la profondità.



SCHEDA TECNICA

Progettista: Scott Kaufman
 Costruttore: Cantiere navale C N P s.r.l. - 61032 FANO,
 via N. Sauro 264, tel. 0721-875814/878841, telex 560032 Beam.
 Lunghezza f.t. m 10,30 - Lunghezza gall.: m 8,27 - Baglio massimo:
 m 3,29 - Dislocamento kg 4.500 - Zavorra: kg 2.300 - Pescaggio: m
 1,85 - Cuccette: 7 - Serbatoio acqua: litri 250 - Serbatoio carburante:
 litri 80 - Motore: Volvo Penta 25 HP - Omologazione R.I.Na.
 qualità superiore.
 Velatura: Randa: mq 21,70 - Genoa: mq 45,80 - Spinnaker: mq
 104,60 - Rating IOR: 24,5 piedi.

Questo 34' che siamo venuti a provare al cantiere CNP di Fano, è la versione di serie del Bozambo, il 3/4 campione italiano e vincitore della regata della Giraglia di quest'anno; siamo quindi al cospetto di uno scafo di razza caratterizzato da una superficie bagnata ridotta e una prua piuttosto immersa che si raccorda immediatamente alle sezioni centrali alquanto piatte. Le uscite di poppa sono filanti, senza particolari forzature per il gioco delle catene; in definitiva le linee d'acqua, pur essendo molto moderne, non presentano quelle esasperazioni a cui ci hanno abituato in questi ultimi tempi molti architetti, tesi a sfruttare al massimo il regola-

mento di stazza, senza curare troppo l'eleganza e l'armoniosità del disegno e incorrendo nel pericolo che, da una stagione all'altra, la barca perda gran parte della sua competitività al mutare assai frequente dei suddetti regolamenti.

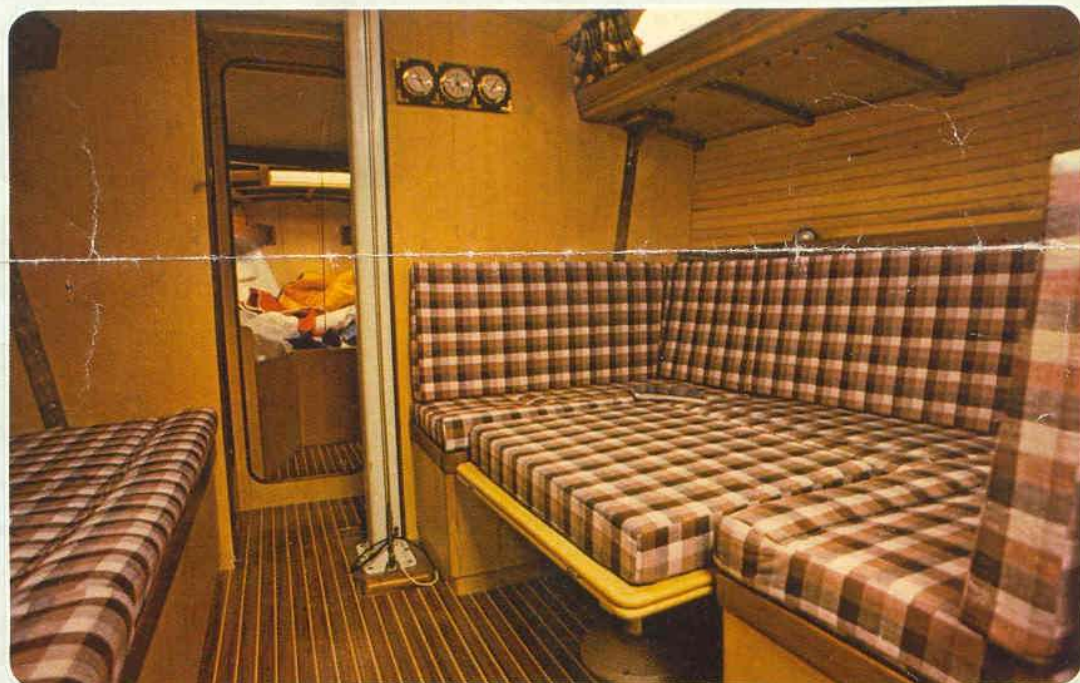
Chi trova giovamento da tutto ciò sono l'eleganza, l'abitabilità e le doti marine, parametri prioritari nei programmi di Giovanni Montanari, dinamico titolare del cantiere CNP,

Il guscio è realizzato in vetroresina a spessori differenziati varianti da cinque a undici strati di mat e stuoia, inoltre è irrigidito trasversalmente dalle paratie e longitudinalmente da quattro correnti per parte in sandwich di poliuretano espanso e vetro-

resina e da un dormiente in legno resinato con tre mat da 600 g/mq che funge da saldo appoggio per i bagli; inoltre il guscio si prolunga in una sorta di flangia a cui si collega la coperta, una falchetta in lega di alluminio anodizzato completa il tutto. Il bulbo è in lega di piombo al 3% di antimonio a pinna trapezia ed è fissato allo scafo tramite venti prigionieri con diametro 20 mm in acciaio inossidabile; il timone è di tipo sospeso con asse in acciaio inox e pala in compensato marino.

Saliti a bordo, la prima cosa che ci salta agli occhi è il fatto che non si ha l'impressione di trovarsi a bordo di uno scafo in vetroresina. Infatti sia la coperta che tutti gli arredi interni sono

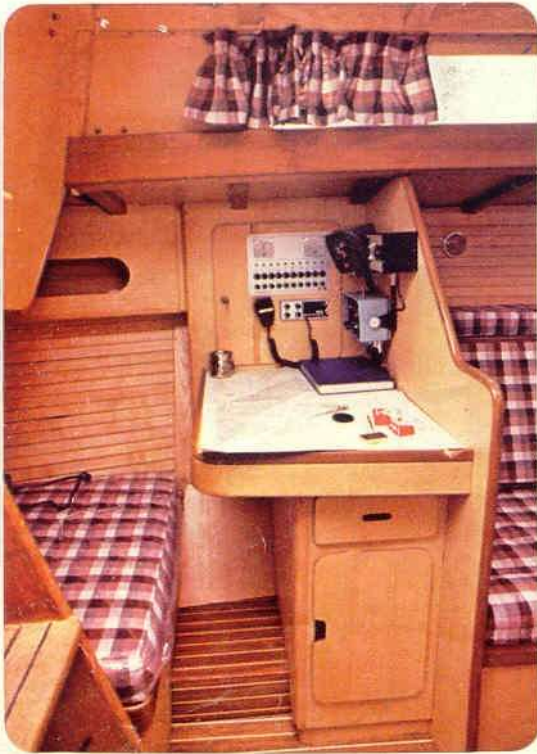
realizzati in legno, risultando così molto piacevoli alla vista e all'uso. Il pozzetto è profondo, con comode ed ampie sedute e alti schienali; a dritta è ricavato un capiente gavone in grado di contenere tutte le dotazioni di sicurezza, zattera autogonfiabile compresa, e i sacchi delle vele, mentre parabordi, cime di rispetto, taniche ecc. si possono stivare agevolmente nel gavone di poppa assieme con la bombola del gas. Il pagliolato del pozzetto è asportabile per accedere al vano motore ben insonorizzato e coibentato con l'aggiunta di rivestimenti autoestinguenti. La coperta è in compensato marino rivestito nell'estradosso con listelli in teak ed è ben proporzionata rispetto alla tuga. Gli



interni sono realizzati in frassino naturale e bordati dove occorre in mogano; la scelta di un legno chiaro ci sembra molto intelligente anche se contro corrente; infatti siamo abituati a vedere ambienti in mogano che fa sì molto « vecchio vellero » ma che non dà l'impressione di spazio e luminosità come questo frassino. Immediatamente a sinistra del tambuccio vi è il tavolo da carteggio con il quadro elettrico a murata, mentre a poppa troviamo la cuccetta di guardia di dimensioni notevoli; a destra la zona galley disposta ad U con blocco basculante a due fuochi e forno, lavello in acciaio inox, ghiacciaia e frigorifero, piano di lavoro in laminato ed un'ampia cambusa.

La dinette è a centro barca con a dritta la cuccetta matrimoniale che sfrutta il tavolo regolabile in altezza. A sinistra vi sono due cuccette sovrapposte; quella inferiore — che in versione giorno si trasforma in divano — crea il posto, previa apertura del tavolo, per altri due commensali. Le due paratie centrali delimitano il locale servizi in cui giudichiamo rimarchevole la spaziosità dell'armadio e l'accuratezza nelle finiture del bagno con wc marino. La cabina di prua è tradizionale con cuccette disposte a V, è prevista la trasformazione di questo locale in cala vele per l'uso regatistico. Ciascun locale è illuminato ed arieggiato da un proprio osteriglio; ci sembra comunque che





Scendendo sotto coperta dal pozzetto, si trova a sinistra l'angolo del navigatore, sulla dritta il blocco cucina; quest'ultimo, pur nelle sue dimensioni ridotte, è completo ed efficiente. Nella foto in basso, ancora il Soleada 34' in navigazione.



sarebbe stato utile avere un'ulteriore possibilità di ventilazione mediante maniche a vento quando le condizioni meteo impediscono di aprirli. Risaliamo in coperta, in fondo è il luogo che più ci riguarda in questo momento. Il Soleada 34' è armato a sloop con genoa in testa d'albero, albero a due ordini di crocette di Stearn con sartie volanti, strallo cavo di prua Twin Stay sempre di Stearn, strallo di poppa regolabile con volantino oppure, come optional, con attuatore idraulico. L'adozione delle sartie volanti in un armamento del genere è indispensabile ma potrebbe causare qualche impaccio ad un equipaggio ridotto in crociera. Tutte le manovre sono rinviate a pozzetto compresa la cima del paranchino che tende lo stralzo di prua e sono assistite da verricelli e bozzelli Lewmar. L'attrezzatura standard, che non comprende naturalmente quella per lo spi, prevede quattro winches in tuga per le drizze e due stopper e galloce per parte, due winches a pozzetto con pastecche, rotaie e carrelli per la regolazione del punto di scotta, bitte d'ormeggio con relativi passascotte, musone di prua in acciaio inox, pulpiti, candelieri, draglie, e pompa di sentina. La motorizzazione di serie prevede un motore Volvo Penta da 25 HP con elica a pale abbattibili o fisse; come optional è prevista la trasmissione tramite S-Drive.

Per quanto riguarda l'impiantistica, il Soleada è dotato di un serbatoio per il combustibile da 70 litri posto a poppavia del gruppo propulsore, due serbatoi in acciaio inox per l'acqua con una capacità complessiva di 180 litri muniti delle relative valvole di intercettazione, con due pompe elettriche e due a pedale. L'impianto elettrico si avvale di due batterie da 70 A/h ciascuna. In conclusione, per quanto riguarda l'attrezzatura e l'impiantistica, la barca è certamente molto completa e assai curata: oltre all'adozione di componenti di marche prestigiose, abbiamo notato che alcuni particolari sono sicuramente sovradimensionati, ad esempio le lande o la barra e la struttura del timone, che sembrano essere quelli di un seconda classe. Dopo aver « fatto conoscenza » con la barca, decidiamo di non rimandare ulteriormente il piacere di navigarvi. Ci troviamo nell'affollato porticciolo di Fano, brulicante di pescherecci. Appena usciti, apprezziamo immediatamente la silenziosità del motore e le doti marine non hanno tardato a manifestarsi. Siamo partiti di buon'ora ma il fascino di questa barca ci ha preso in pieno e quando abbiamo lasciato la barra il sole era ormai al tramonto.

Con il genoa e la randa a riva ci siamo diretti al largo sospinti da un vento da Levante sugli 8 nodi e mare quasi calmo; nelle prime ore del pomeriggio il vento ha girato, come di consuetudine, a Scirocco, con punte sui 12-14 nodi, alzando mare breve e nervoso.

Le doti boliniere sono inconfutabili; con vento fresco, però, essendo l'esemplare da noi provato appena varato e quindi non perfettamente a punto in quanto richiedeva l'appoppamento dell'albero, la barra era leggermente dura. Abbiamo così deciso di prendere la mano di grasso alla randa. Successivamente, dirigendo la prua verso Fano, abbiamo issato lo spinnaker triradiale della Neil Pryde.

Grazie all'attenta distribuzione dei pesi imposta da Kaufman nella serie, il beccheggio ed il rollio sono contenuti ed il superamento dell'onda alle andature di bolina avviene con leggerezza e potenza, dimostrando l'equilibrio e la validità delle linee d'acqua. Lo stesso discorso è valido anche alle andature portanti e molto strallate. Tutte le regolazioni sono veramente facili ed immediate, superbo l'albero di Stearn che ci permette di raggiungere l'optimum nella regolazione del profilo della randa.

Complessivamente la barca ci è sembrata equilibrata e molto facile da governare, con caratteristiche di velocità notevoli per una costruzione di serie, e pensiamo che sia possibile ottenere buoni risultati anche in regata. ■