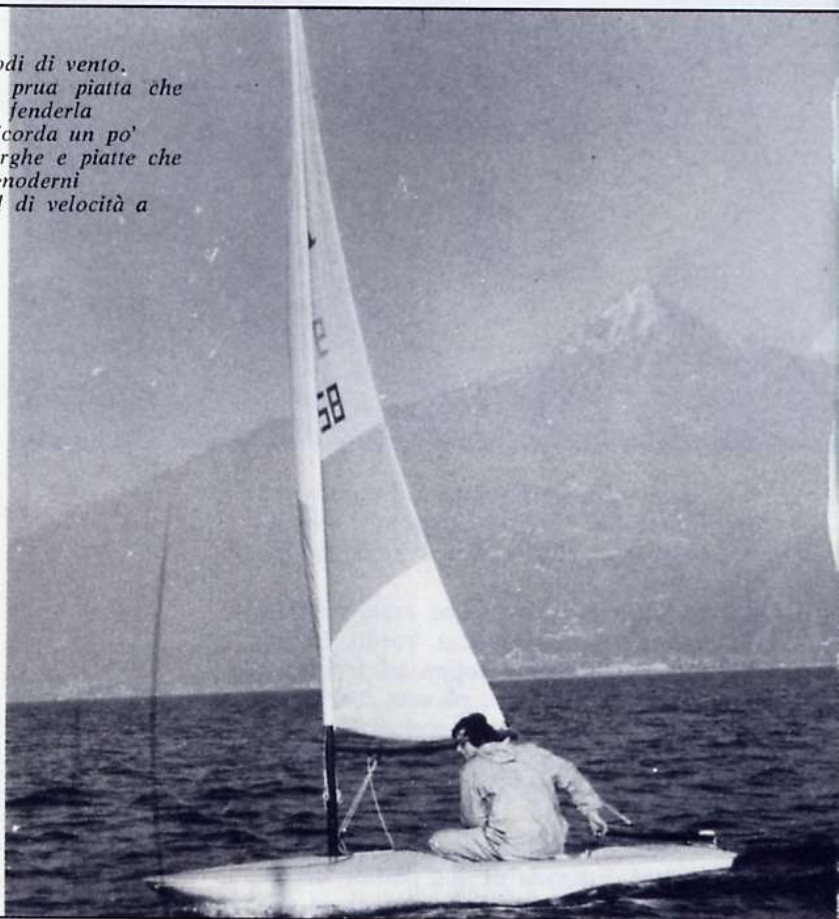
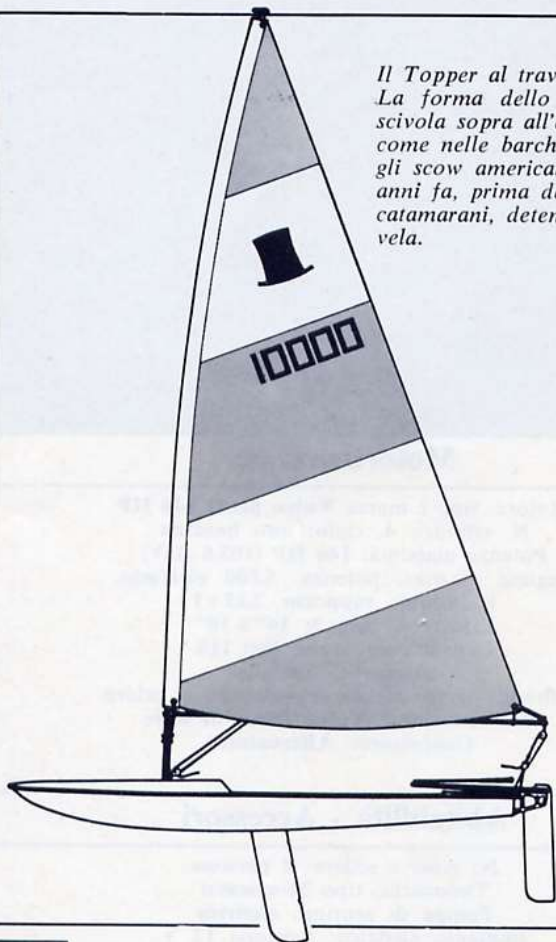




Le prove di Vela e motore

Il Topper al traverso con 6-7 nodi di vento. La forma dello scafo, con la prua piatta che scivola sopra all'acqua invece di fenderla come nelle barche tradizionali ricorda un po' gli scow americani, le barche larghe e piatte che anni fa, prima dell'avvento dei moderni catamarani, detenevano il record di velocità a vela.



Topper

una robusta deriva inglese costruita in grande serie

È stata progettata da Ian Proctor ed è di propathene. È facilmente riparabile e alcune parti sono sostituibili. Si arma in 10 minuti e plana facilmente. La deriva si regola con un elastico. È lunga 3,4 metri e pesa 43 chilogrammi.

Costruito dall'inglese Dunhill e progettato da Ian Proctor, da molti ritenuto il più autorevole progettista di dinghy del mondo, il Topper è una deriva prodotta in grande serie.

Alcune cifre fissano meglio il concetto: diffusione in 25 paesi del mondo, 200 esemplari venduti in Italia in un anno e mezzo, 43 chilogrammi il peso dello scafo, 740.000 lire il prezzo della barca.

Per raggiungere questi obiettivi i costruttori hanno dovuto e saputo creare qualcosa di veramente nuovo, abbandonando sia le forme usuali delle piccole derive sia i materiali da costruzione tradizionale.

Lo scafo del Topper, lungo 3,40 metri e largo 1,20 è di propathene, un particolare tipo di polipropilene, usato mediante un processo di formatura per iniezione. L'unione tra scafo e

coperta viene attuata con la saldatura elettrica. Il polipropilene è un materiale con buone caratteristiche di resistenza e di elasticità e che presenta una resistenza all'urto superiore alla vetroresina e al legno.

I costruttori comunque si sono preoccupati di rendere agevole la riparazione di qualsiasi parte della barca, fornendo Kit di riparazione per eventuali graffi o buchi dello scafo e

rendendo facilmente asportabili e sostituibili certi pezzi particolarmente soggetti a usura e a urti. Ad esempio, la deriva a baionetta quando viene inserita nella scassa non fa battuta direttamente contro lo scafo, ma contro una guida smontabile fatta apposta per resistere allo strofinio prodotto dal contatto con la deriva stessa e agli urti causati dagli eventuali incagliamenti: quando si valuta che l'usura di questa guida sia eccessiva, la si può cambiare in cinque minuti, con un normale cacciavite.

Lo stesso discorso vale per la mastra dell'albero, che oltre ad essere intercambiabile, è anche apribile, in modo di evitare la non sempre facile operazione di inserire l'albero dall'alto, operazione che porta talvolta a centrare la coperta piuttosto che la apposita sede.

Semplice la regolazione della pala del timone

L'attacco del boma all'albero è realizzato con una semplice forcilla, praticamente uno scalmio. La randa, di terylene a due colori non è inferita nel boma ed è regolata da un semplice circuito a tre rinvii senza strozzascotte, da un vang e da un caricabasso.

Il timone è molto pratico: infatti è possibile alzare o abbassare la pala, o anche regolarla in posizione intermedia, agendo soltanto sulla barra secondo un sistema adottato finora solo dai più moderni catamarani da regata.

La posizione della deriva invece viene fissata mediante un elastico che va ad inserirsi in una delle cinque tacche di regolazione sul bordo di uscita della deriva stessa.

In realtà sembra molto più semplice fissare l'elastico sul bordo di entrata dato che la deriva rimane comunque nella posizione dovuta, ma si evita di dover ricorrere ad entrambe le mani per sollevarla o abbassarla.

La prova in acqua del Topper si è svolta ad Acquaseria, sul lago di Como, in una giornata di vento leggero, con una barca messa a disposizione della C.T.I.V., la società importatrice. Nonostante le dimensioni contenute della barca a bordo si sta piuttosto comodi dato che il rinvio a poppa della scotta della randa e il ridotto ingombro della scassa della deriva fanno sì che il pozzetto, già di per sé piuttosto ampio, sia completamente utilizzabile.

Manovrare la randa di 5,2 metri quadrati non comporta alcuno sforzo ed è quindi facile prevedere che il Topper può essere portato senza fa-

Caratteristiche tecniche

Lunghezza fuori tutto 3,40 metri; larghezza 1,20 metri; immersione massima 0,80 metri; dislocamento a vuoto 43 chilogrammi; altezza massima 5,20 metri; la randa misura 5,00 metri.

Costruttore: J.V. Dunhill Boats Limited, England.

Importatore esclusivo: C.T.I.V., Via Palestrina 31 - 20124 Milano - Tel. 225783-2719244.

Dotazioni standard

Timone, barra, lama di deriva, albero, boma, vela.

Prezzo

Il Topper, con le dotazioni sopraelencate, costa 740.000 lire, IVA del 14 per cento inclusa.

La randa del Topper avvolge l'albero e deve quindi essere armata dall'alto, come avviene in altre derive da singolo, ma a differenza di questo è provvista di una drizza e perciò non è necessario tenere la randa issata quando si monta l'albero.

Il disegno del pozzetto è allo stesso tempo essenziale e funzionale. Il Topper è stato progettato da Ian Proctor e viene costruito dalla Dunhill Boat Limited.



tica da chiunque e con qualsiasi tempo. Tanto più che l'albero flessibile scarica facilmente le raffiche e la carena piatta consente una buona stabilità di forma.

Plana facilmente

Il Topper va ottimamente alle andature larghe ed entra in planata con grande facilità. La pinna di deriva molto allungata consente di fare anche una discreta bolina; naturalmente conviene non stringere troppo il vento e cercare di far camminare la barca.

L'onda corta in prua dà qualche fastidio e, a mio parere, sarebbe auspicabile un deflettore paraonde in coperta per evitare di imbarcare acqua con mare o lago un po' formato.

Comunque il drenaggio del pozzetto è assicurato da uno svuotatore a depressione. Ottima la manovrabilità: in virata la barca fa perno sulla deriva e gira quasi su se stessa aiutata in ciò dalla carena piatta.

Il Topper è uno dei primi esempi di barca costruita secondo criteri industriali, in cui la produzione automatizzata non vuol dire solo grandi quantità prodotte, ma anche e soprattutto buona qualità del prodotto.

Infatti è stata posta una grande cura nello studio del disegno generale e dei particolari in modo da creare una barca semplice e rapida da armare e trasportare, ma anche divertente e facile da portare in navigazione.

Mario De Miranda