

sempreverdi

sberda tecnica

Tridente 16

Ancora prodotta dal CNA, questa deriva collettiva rimane sulla breccia da più di trent'anni

di CHRISTOPHE JULLIAND

Per molti aspetti la storia del Tridente si confonde con quella del suo cantiere, il Centro Nautico Adriatico. Dal piccolo laboratorio di Bellaria creato nel 1972, le prime derive che escono sono Flying Junior. Già l'anno successivo, viene varato il primo Tridente a San Mauro Mare. Il progetto è firmato dallo studio interno al cantiere e si avvale dalla collaborazione di Lalo Petrucci (attuale progettista e titolare del cantiere BiMare specializzato nei catamarani sportivi). Sin dalla sua nascita rivendica chiaramente la propria vocazione di deriva collettiva pensata innanzitutto per le scuole e le famiglie. Pochi anni dopo verrà presentata una sorella minore sviluppata secondo la stessa linea progettuale: si tratta dello Skipper, deriva più piccola il cui trasporto è possibile sul tetto di una macchina. Anche questa è rimasta fino a oggi nel catalogo del Cna, ma a differenza del Tridente non ha mai subito grandi modifiche e ha conservato il suo spigolo ben marcato (caratteristica del primo Tridente). A partire dal '96, insieme ad altre migliorie (dettagliate nel box in questa pagina), lo scafo del Tridente è diventato tondo. Il Tridente è costruito in vetroresina laminata in pieno per l'opera viva e in sandwich per l'opera morta e la coperta. Il doppio fondo e la presenza di cassoni stagni garantiscono l'inaffondabilità del mezzo. Le appendici sono costituite da una deriva pivotante a scomparsa (con cassa chiusa) e da una pala del timone anch'essa sollevabile. Deriva e pala del timone sono costruite in sandwich. L'insieme risulta robusto e rigido.

Il disegno è caratterizzato da un bordo libero alto particolarmente a prua. La barca risulta poco bagnata grazie alle sue forme generose più che al piccolo paraonde che protegge il pozzetto. Questo è autosvuotante e sufficientemente ampio per accogliere senza problemi le 5 persone per cui la barca è omologata. Dal punto di vista dell'ergonomia, le panche laterali risultano più larghe a poppa (zona del timoniere), mentre a prua un dislivello sulla panca permette di sedersi sia all'interno sia all'esterno quando si devono utilizzare le cinghie.

Il piano velico presenta un'impostazione classica per una deriva: l'armo è molto frazionato (a 3/4), con un sartiame ridotto alla sua più semplice espressione: niente paterazzo, un paio di sartie con crocette acquartierate per la regolazione laterale dell'albero e uno strallo. Il boma risulta di per sé abbastanza alto ed è possibile mandarlo ancora più su con la mano di terzarollo.

Quando si tratta di una barca destinata all'iniziazione la semplicità è una virtù e da questo punto di vista, il Tridente è esemplare. Le manovre sono basiche: la base della randa si regola dal boma, non vi sono trasti né per il fiocco né per la randa. D'altra parte, il Tridente presenta numerosi pregi che ne fanno una barca comoda da usare come day boat. E' il caso in particolare del grande gavone a tenuta stagna sotto coperta che consente di stivare tutto il materiale durante l'inverno, il picnic e altre cose per andare a spasso. Di pregio anche il piccolo gavone a estrema prua per stivare una piccola ancora.



ILLUSTRAZIONE LUCA FERRON

L'aggiornamento del '96

Per modificare la sua deriva collettiva, il CNA chiese nel '96 al progettista Paolo Cori un completo restyling. Caratteristica principale del Tridente nella sua nuova versione è la scomparsa dello spigolo vivo che caratterizzava il primo Tridente e il suo sviluppo (lo Skipper). Nelle dimensioni il progetto rimane invariato a parte a poppa dove sono stati incrementati i volumi. La deriva è stata allungata di 40 cm. Altri dettagli rivisitati: il gavone a tenuta stagna a prua e la suppressione dei trasti per la scotta di fiocco. Al posto è stato posato un semplice golfare con stozzascotte incastrato per non sporgere in modo aggressivo. Il piano velico iniziale prevedeva una randa bermudiana, con il restyling è stato concepito come optional una grande randa steccata a forte allungamento e il fiocco armato su avvolgitore. Cavalli in più che rendono il Tridente vivo anche con vento leggero.





1 La pala del timone è dotata di un classico sistema di sollevamento con doppia cima. Lo specchio di poppa può essere dotato di scala da bagno e supporto per il fuoribordo;
 2 A prua, l'avvolgifiocco e il gavone per l'ancora; 3 A piede d'albero il grande gavone stagno per stivare tutto il materiale; 4 Lo spigolo marcato sulle prime serie è stato smussato. Il fondo della carena rimane piatto; 5 Uno degli ultimi aggiornamenti sulla randa maggiorata: il terzarollo con zip;
 6 Oltre alle grande stabilità, la carena dimostra reattività anche con poco vento; 7 La guida della penna del fiocco, non inferito ma con un cavetto d'acciaio nella ralinga; 8 Il golfare con strozzascotte incastonato per il fiocco



* prezzo barca nuova (Iva esclusa)

i concorrenti

nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	anno	prezzo
Caravelle	Vari	4,61	1,80	210	12,00	1960	1.000
Laser 16	Performance	5,00	2,00	250	14,00	1986	4.000
Erre 18	Palardi	5,50	2,10	350	17,00	2006	8.000*
Orion 18	Orion Sail	5,60	2,00	350	18,90	2006	8.000*

Controlli

- osmosi;
- attrezzatura di coperta;
- armo e sartame;
- agugliotti del timone;
- asse deriva pivotante

Cantiere

Fondato nel 1972 da Ivo Stella, Giuseppe Bracci e Michelangelo Petrucci, il Centro Nautico Adriatico ha iniziato le prime produzioni in vetroresina con le derive di tipo Flying Junior, i catamarani Kapp Kat A e una linea di imbarcazione a pedali per la spiaggia. Tre campi in cui continua a operare tutt'oggi. Oltre alla produzione delle barche, gestisce anche la realizzazione dell'alberatura, fattore che contribuisce ad abbassare i costi di produzione. Ad oggi, il Tridente è stato prodotto tra i 1.500 e 2.000 esemplari ed è stato scelto da molti villaggi turistici ma anche da alcune basi veliche della Marina Militare.

Quotazione

Nuovo: 6.000 € (Iva esclusa, senza optional)
 Usato: intorno ai 2.000 €

Scheda tecnica

Progetto	CNA
Costruttore	CNA
Materiale	vetroresina
Lunghezza ft	5,00 m
Larghezza	1,92 m
Dislocamento	190 kg
Superficie velica	16,00 mq
Equipaggio	5
Motorizzazione	max FB 6 cv