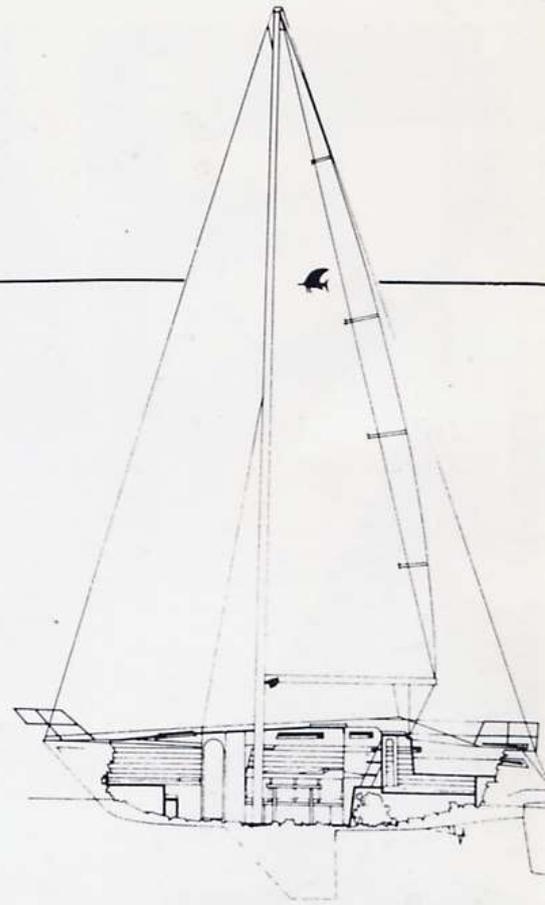
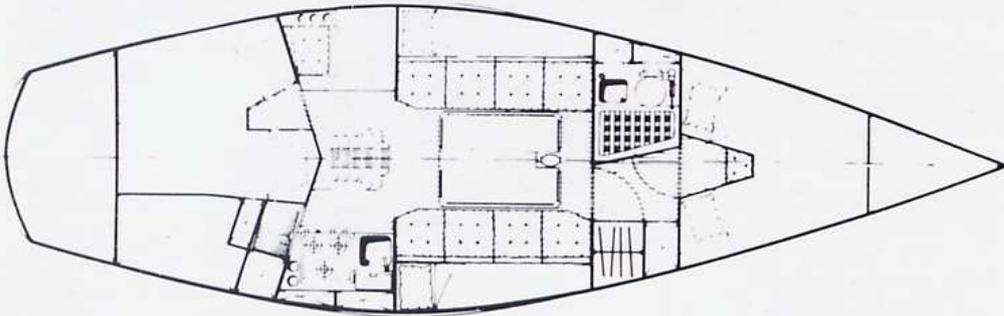




Le prove di Vela e motore



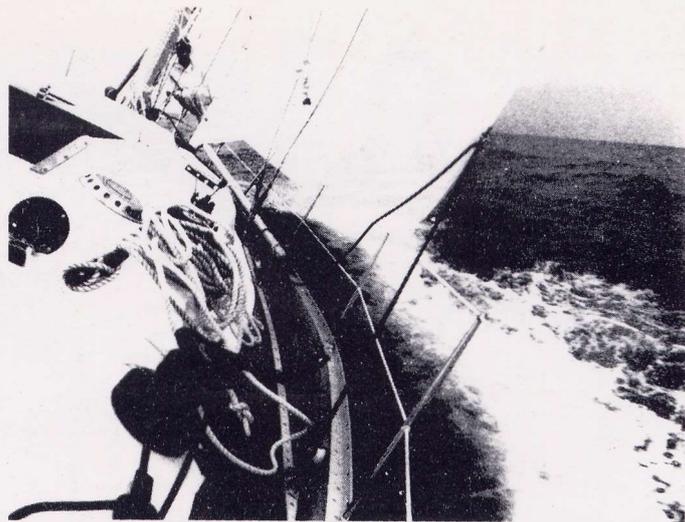
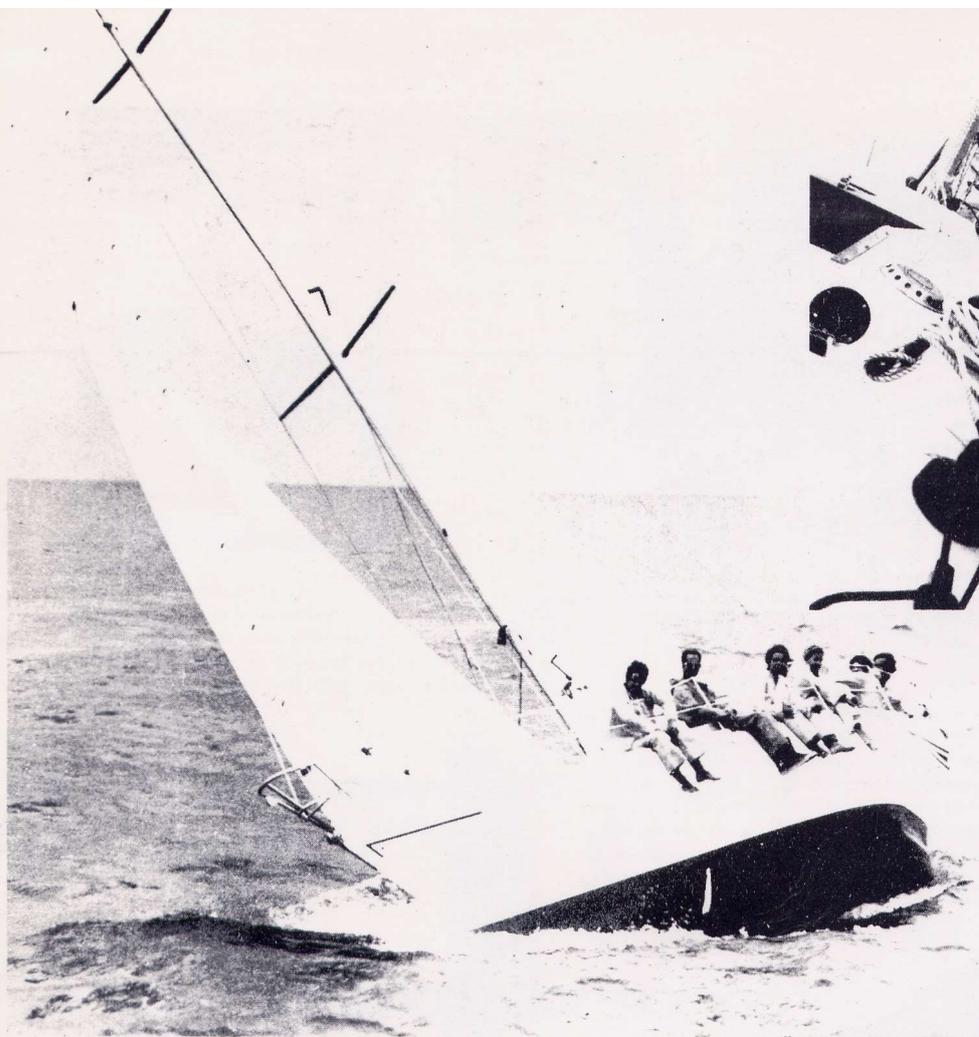
L'intento dell'Alb Sail è stato quello di realizzare, con il 35', una barca tipicamente mediterranea, capace di sviluppare buone velocità anche con brezze leggere. Un grande piano velico ed uno scafo leggero e veloce ma capace di sopportarlo; questa è l'ovvia risposta ad una simile esigenza. Molto meno ovvia è la realizzazione. Lo studio « F. Barra » ha risolto il problema con la poppa a « coda di rondine » e con lo sdoppiamento della larghezza massima: a centro barca c'è la massima larghezza al galleggiamento, mentre il baglio massimo è ai tre quinti verso poppa. Dalla prova, direi che il risultato onora l'intento. Nel disegno qui sopra si nota la pianta delle sistemazioni interne. A poppa si nota il gigantesco gavone praticato lateralmente alla cabina padronale.

Sempre sotto controllo anche quando sbanda a 45 gradi il **BA 35** un $\frac{3}{4}$ tonner della **Alb Sail**

Lo scafo è indubbiamente ben disegnato. Il modello provato era molto invelato, 72 metri quadrati, adatto a equipaggi esperti, disposti ad adeguare la superficie velica ad ogni salto di vento. Sono in programma scafi con il piano velico ridotto a 52 metri quadrati per il diporto. Spazioso e confortevole l'interno con tre cabine separate per 6 od 8 persone. Il progetto è del torinese Barra.



Ovvie ragioni di sicurezza hanno imposto l'ingresso in quadrato con passo d'uomo a cielo-tuga. La pianta a « T » rovescio del pozzetto è molto utile al timoniere. Si notino il paterazzo e lo stralotto di prua muniti di tenditori rapidi. Buona la posizione del trasto di randa, che però potrebbe essere più lungo.

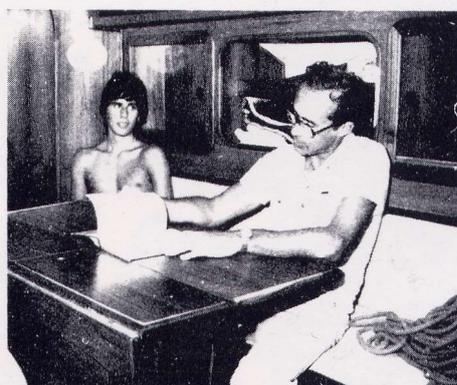


Tutta l'attrezzatura di coperta proviene da ditte indiscutibilmente serie. L'insieme appare robusto e ben dimensionato. Anche la lavorazione della fibra di vetro è accurata e non appaiono falle od imperfezioni.

Notevole il buon assetto del BA 35' anche ad angoli di sbandamento visibilmente eccessivi. Si noti come l'uscita, ancora abbastanza « pulita », denoti la mancanza di tendenza a strarzorare. Anche così, circa 45 gradi di sbandamento, il timone, sospeso e lievemente compensato, permette di mantenere la rotta voluta e non si avverte alcuna tendenza allo « stallo ».



Il tavolo da carteggio è forse un po' sacrificato, anche se su un three quarter con velleità corsaiole e tre cabine separate, non poteva che finire così. All'estrema sinistra è visibile l'ingresso alla cabina di poppa.



Il quadrato del 35' è rifinito in modo accurato. Il modello fotografato dà ospitalità-notte a due persone. Esiste la possibilità di ottenere la versione a quattro cuccette. Naturalmente gli stipetti a murata andrebbero così in parte eliminati. La parte centrale del tavolo è fissa, nell'interno c'è un ripostiglio per bottiglie e stoviglie varie. Sotto al tavolo è stata ricavata la sentina. Cosa utilissima anche sulle cosiddette barche « stagne ».



L'angolo della cucina comprende il lavello, il forno cardamico, il frigorifero — ricavato sotto ai contenitori di plastica visibili sullo stondo — ed un'immense serie di stipetti e ripostigli. I due gradini posti sopra il cofano-motore, possono essere smontati facilmente per divenire uno sgabello utile a quello tra i commensali, destinato a far da capo-tavola.

Il BA 35' è un three quarter tonner disegnato dallo studio F. Barra e costruito dalla Alb Sail di Caselle, in Piemonte, vicino a Torino. Per il progetto, il cantiere, allo scopo di evitare quanto più fosse possibile errori e sviste, si è servito anche di un calcolatore elettronico.

Tutto lo scafo è di fibra di vetro rinforzata a struttura semplice con madieri e longheroni di vetroresina e balsa. Coperta e tuga sono di sandwich di balsa.

Il 35', lungo 10,40 metri, con un galleggiamento di 9,10 metri ed un baglio massimo di 3,20 metri, denun-

cia una chiara inclinazione alle regate.

La forma della prua e la disposizione dei pesi sono state studiate per evitare dannosi beccheggi sull'onda corta e ripida che spesso si forma nel Mediterraneo. A questo scopo, la zavorra (50 per cento del dislocamento) è stata affidata per due terzi al bulbo, e per un terzo ad un prefabbricato modulare di acciaio annegato in un amalgama di amianto e resina, lungo quasi quanto l'opera viva. Questa specie di

paramezzale indistruttibile, in cui è ricavata una sentina con relativa pompa, serve a sostenere il bulbo ed a dare all'insieme un'indiscutibile rigidità.

Poppa a coda di rondine

Osservando il BA 35' dalla prua, fino ad un metro dalla poppa, può forse farvi venire in mente i disegni delle barche che oggi più contano, sui campi di regata.

Poi, con una netta inversione delle

BA 35 Alb Sail

linee dell'opera morta, le sezioni trasversali poppiere si allargano per terminare con uno specchio a « V » profondo, di superficie medio-piccola, ben sollevato dall'acqua, con inclinazione leggermente rovescia. Questa poppa inconsueta, che definirei « a coda di rondine », comporta un vantaggio nel computo del rating che, con 72 metri quadri di vela, raggiunge appena il valore di 24,5'. Innegabile è, d'altra parte, il vantaggioso effetto di contrastare l'effetto orziero provocato dall'inversione delle linee delle sezioni di poppa: quando infatti la parte poppiere dello scafo si appoggia sull'onda d'uscita, in condizione di forte sbandamento la forma della carena si adatta perfettamente all'onda di uscita.

La coperta, di linea piacevolmente moderna, è rivestita con corsi di tek messi in opera per « annegamento » durante la stessa stratificazione. La tuga emerge moderatamente, concedendo una buona altezza in cabina e una ottima agibilità per le manovre ai fiocchi. Il pozzetto, all'estrema poppa, dà buon riparo e spazio per muoversi al timoniere ed al resto dell'equipaggio. Un gavone a poppa, ed un altro sotto la panca di destra permettono rapidi stivaggi, di vele e accessori importanti come l'autogonfiabile.

L'albero con due crocette, il boma ed il tangone sono della Sori Mast o di Canclini. I verricelli, passascotte, rinvii, pastecche, e strozzatori rapidi sono della Barbarossa. I pulpiti, le fi liere, i candelieri e la falchetta di lega leggera traforata, appaiono robusti.

All'interno trovano comoda sistemazione sei od otto persone in tre cabine separate.

La cabina di poppa, ricavata sotto la parte sinistra del pozzetto, consiste in una cuccetta doppia a « V », molto simile, anche se leggermente più sacrificata, a quella di prua. A centro-barca la sistemazione è classica: carteggio a sinistra, cucina con lavello, forno cardanico e frigo a destra. Il quadrato è ampio con ai lati due divani-cuccetta e nel mezzo un grande tavolo ad ali abbattibili.

Gavoni e stipetti sono ricavati a murata e sotto i divani. Classica è anche la zona prodiera che comprende, tra le due paratie principali, il w.c. a sinistra e l'armadio a destra; poi la cabina di prua con cuccetta doppia a « V ». Il tutto è costruito accuratamente con massello e compensato di tek.

Ho provato il BA 35' in un giorno

di pioggia con il tempo pienamente autunnale, mentre ero a ponente di Savona, speravo nella tramontana, e tramontana è stata. Usciti dal porto di Loano abbiamo mandato a riva la gigantesca velatura del BA 35': 72,5 metri quadrati di vela su 44 quintali di barca e 14 metri di albero!

Con onda lunga da est, brezza da nord stimata ad 8 nodi ed andatura di bolina larga, la barca ha preso subito un buon passo sui 5 nodi, senza la minima tendenza avvertibile alla barra. Poi il vento è rinfrescato con raffiche stimate a 18 ÷ 20 nodi.

E' chiaro che un piano velico come quello del 35' impone una mano di terzaroli alla randa a partire dai 12 nodi divento, la seconda è necessaria dai 16 : 17, poi, se si dispone di un genoa pesante si può prendere una terza mano, ed infine si inizia a ridurre a prua.

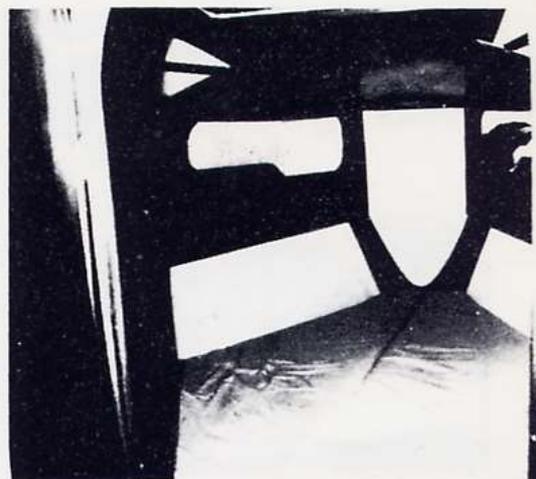
Si controlla bene anche quando è molto sbandata

Sull'Orza Terza, questo era il nome del 35' da me provato, non era disponibile né un genoa intermedio, né la terza mano di terzaroli. A questo punto ho voluto controllare se le decantate doti di manovrabilità del 35' ai forti angoli di sbandamento fossero reali. A riva avevamo un genoa e randa piena con raffiche a 20 nodi nei piovvaschi. Lo sbandamento oscillava tra i 35 e 40 gradi, con punte a 45. Anche se appesantita e rallentata dall'eccesso di tela a riva e dal centro velico spostato sottovento di non meno di tre metri, la barca era ancora controllabile con un leggero angolo di barra a puggiare.

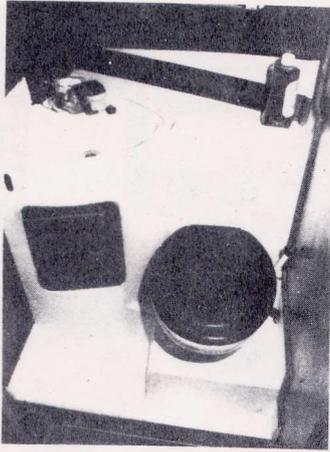
In seguito abbiamo preso due mani di terzaroli alla randa: lo sbandamento è rientrato in limiti accettabili e l'ago del tachimetro è andato a lambire gli otto nodi con andatura di bolina piena.

Concludendo non posso che assegnare pieni voti allo scafo del 35' per il suo passaggio morbido sull'onda, per la sua stabilità longitudinale — importantissima ai fini dell'uniforme portanza del profilo velico — e per l'assoluta mancanza di tendenza a straorzare anche oltre i 35 gradi di sbandamento. Ritengo discutibile il piano velico di 72,5 metri quadrati, anche per i tempi leggeri del nostro imprevedibile quanto insidioso « Lago » Mediterraneo. Personalmente voterei per la soluzione intermedia proposta dal cantiere: 66 metri di vela. Per gli amanti della crociera e per gli equipaggi pigri, è in programma un piano velico di 52 metri quadrati.

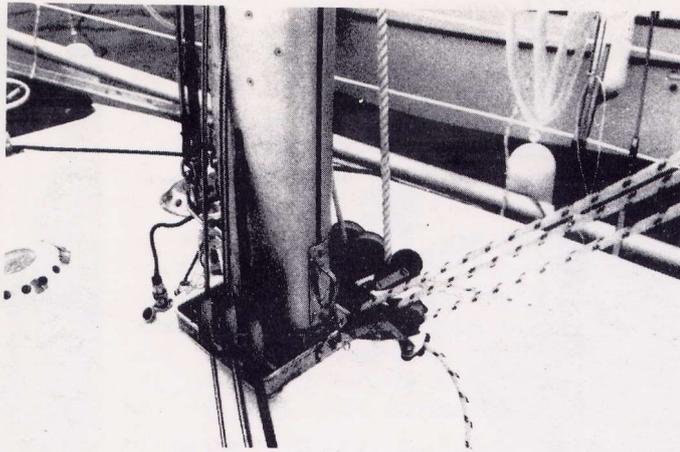
Alberto Bonzi



La cabina di prua è di tipo classico. Oltre la paratia stagna, visibile sullo sfondo, esiste un grande gavone per l'ancora agibile dalla coperta. Il passo d'uomo, a cielo-tuga, è di dimensioni sufficienti al passaggio dei sacchi delle vele.

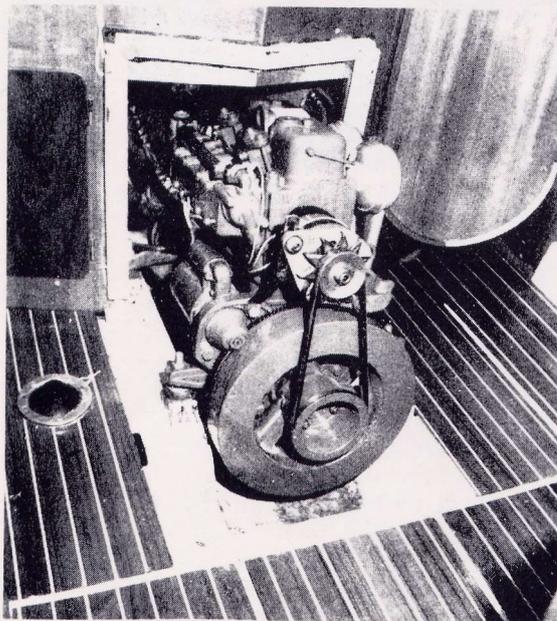


Nella foto in alto il locale w.c., che prevede la doccia ed è sufficientemente ampio. L'impianto dell'acqua prevede una riserva di 300 litri, ed è attivato da un'autoclave.



Un particolare del piede d'albero con i rinvii delle drizze ed amantigli. Il BA 35' è venduto di serie con piede d'albero fissato sulla coperta. A richiesta si può ottenere la scassa in chiglia.

L'insolita poppa del BA 35' a « coda di rondine ». Sullo specchio di poppa si legge il marchio di fabbrica della Baruffaldi, una fabbrica di occhiali che appartiene al proprietario del BA 35' provato, che sperimenta a bordo gli occhiali da sole prodotti dalla sua ditta.



Dopo aver rimosso lo stipide, che dà accesso al quadrato, risulta facile ogni tipo di intervento sul motore. L'invertitore e gli organi di trasmissione sono agibili dalla cabina di poppa. Il serbatoio per la nafta contiene 80 litri di carburante.

Costruttore

Cantiere Nautico Alb-Sail, Corso Susa, 12, 10040 Caselle (Torino).

Caratteristiche tecniche

Lunghezza fuori tutto: 10,40 metri; lunghezza al galleggiamento: 9,10 metri; larghezza massima 3,20 metri; immersione: 1,80 metri; dislocamento 4.400 Kg. Vele (piano velico massimo): randa: 23,5 metri quadrati; genoa: 49 metri quadrati; inter: 41 metri quadrati; fiocco: 22 metri quadrati; tormentina: 9 metri quadrati; spinnaker: 110 metri quadrati.

Prezzi

Secondo la tradizione del cantiere, il BA 35' è offerto in vari stadi di finizione con prezzi che iniziano da 16.000.000 di lire per scafo e coperta con paratie principali. La versione « finita » con attrezzatura di coperta completa, interni in massello e compensato di tek, motore Volvo Penta da 24 HP, ponte finito in corsi di tek, tutte le dotazioni interne come descritto nella prova ed illustrato nelle foto, senza vele, viene offerta a 32.000.000 lire, IVA 18 per cento esclusa.