

Vela e Motore

Hinkley SW 52



E' un Maine da film quello che troviamo a fine maggio, senza i turisti che in estate vengono ad affollare le bellissime coste verdi e frastagliate. Il vicepresidente di Hinckley ci accoglie con un sorriso, prima di iniziare a raccontare la storia del cantiere. Fu Henry Hinckley, nel 1928, acquistando un piccolo cantiere a South West Harbour, a dare il via a una storia che ha visto innovazioni tecnologiche, successi di vendite e i progetti di alcuni tra i più prestigiosi nomi del secolo scorso, a cominciare dalla prima barca a vela Hinckley a vedere la luce, un 40 piedi firmato Sparkman e Stephens nel 1938. Con solo 4 o 5 velieri l'anno, il settore rappresenta meno del 10% del mercato complessivo del cantiere, che però sceglie, giustamente, di non abbandonare una produzione che conserva fascino e tradizione. Il Sou'wester 52, il modello della prova, prende il nome dalla cittadina dove il modello è nato. È un cutter dalle linee retrò e dal dislocamento importante, quasi 18 tonnellate. Il disegno infatti è un'evoluzione del 51 che era stato progettato già negli anni '70, e il sapore delle linee è rimasto invariato. Con una lunghezza fuori tutto di 51 piedi e 51, ma al galleggiamento di soli 37 piedi, si può ben capire, prima ancora di vedere la barca, quando le linee d'acqua richiamino il passato.

Interni

La sensazione, scendendo in dinette, è di grandi spazi, anche se con un disegno legato al passato. Ma prima ancora è l'impressione di qualità e di cura che impressiona chi entra per la prima volta. Tutto l'arredamento interno è fatto a mano e, una volta posato, riceve ben otto mani di vernice. Questo comporta una mole di lavoro impressionante e l'inconveniente di dover spesso rimuovere una parte ben più grande dell'interessata se c'è bisogno di una sostituzione. La lucentezza dei legni così trattati e la morbidezza al tatto contribuiscono davvero a quella qualità che troppo spesso manca negli interni di barche altrettanto costose. Il divano a C sulla murata di sinistra ospita un buon numero di persone, almeno sette comode, e il tavolo è ampio. Quello da carteggio è sulla dritta, rivolto verso poppa, grande e dotato di tutti gli strumenti. La cucina è a C, a poppavia del tavolo da carteggio. Ottima la dimensione del piano d'appoggio, così come gli spazi per lo stivaggio. Ci sono un frigorifero tradizionale, una ghiacciaia e, nel modello che abbiamo provato, un forno a microonde a scomparsa in uno degli stipetti, a completare i fuochi e il forno tradizionale basculante. È la cura nei dettagli a rendere Hinckley una garanzia di massima qualità, come dimostra la rastrelliera per appendere i bicchieri a calice posta nell'anta del portabottiglie. L'armatoriale è a poppa, ma il suo spazio non è eccessivo se rapportata alle altre cabine. Gli stipetti e lo spazio per i vestiti è abbondante grazie anche ai cassetti nella struttura del letto. Dalla cabina si ha accesso diretto al bagno, un altro accesso è anche dal quadrato. Gli spazi sono buoni e la cura dei dettagli si sente: la doccia è separata con un box di qualità superiore. A prua le due cabine ospiti hanno spazi importanti, e soprattutto le cuccette sono in realtà due comodi letti da una piazza e mezza.



Coperta

Il pozzetto è raccolto e ben separato dal posto del timoniere, filosofia opposta a quella delle barche da charter europee. Le panche, il cui schienale è in bellissimo legno trattato e verniciato con otto mani di epossidica, possono ospitare ognuna fino a quattro persone. Il posto al timone è abbastanza buono anche se non è facile trovare una posizione seduta sottovento. Gli strumenti trovano posto sopra al tambuccio, leggermente spostato verso dritta. A poppa, come ci hanno abituato le barche Usa, nel pulpito sono ricavate due sedute comode e in una posizione invidiabile a piombo sull'acqua. L'attenzione al particolare fa la differenza anche in coperta: i carrelli del fiocco sono incassati in due canaline che li portano all'altezza della tuga, riducendo gli ostacoli e il rischio di inciampare. I passacavi sono ricavati nella bella falchetta di legno. L'aspetto è di una barca fatta per navigare, e farlo in mari impegnativi, come l'Atlantico sa essere, ma senza dimenticare comfort e bellezza. Abbiamo provato l' SW 52 in un fiordo con un buon vento che è cominciato sui 12 nodi, fino ad arrivare a 17 avvicinandoci all'Atlantico, quasi senza onda.

Prova

Con l'80% di randa a riva (di tipo avvolgibile nel boma) e un *caribbean jib*, vela simile allo yankee, a prua, la barca naviga bene in tutte le andature con una velocità pressoché costante. Non ha bisogno di regolazioni da Coppa America per raggiungere facilmente i 7 nodi in tutte le andature. La virata è veloce, non si perde velocità e gli angoli di bolina sono buoni. Nonostante il peso importante, si manovra con facilità e risponde efficiente ai comandi, visto che la pala del timone è grande e profonda. Piccola pecca sono i troppi rimandi dei frenelli che rendono la ruota in alcune situazioni poco sensibile. Nelle andature portanti si sente tutto il peso e la potenza di cui dispone, rimane bene in rotta e, anche con poca vela, raggiunge velocità di tutto rispetto. Quando raggiungiamo l'imboccatura del fiordo e le onde dell'oceano cominciano a farsi sentire, la barca non si scompone, beccheggia appena, tiene bassa la prua e taglia potente le onde. L'impressione generale è molto buona. Nonostante il disegno un po' sorpassato e il grande peso ci facessero temere una barca lenta e difficile da manovrare, siamo stati piacevolmente sorpresi dal comportamento in acqua, dalla velocità, e dalla facilità di manovra.