



## Le prove di Vela e motore

La barca procede a 6 nodi.  
Si noti l'uscita di poppa abbastanza pulita  
nonostante la presenza di un'elica  
a pale fisse.  
Lo specchio di poppa è ancora sollevato.  
Solo alla massima velocità, circa 8 nodi,  
la poppa va a lambire, giustamente,  
l'onda di uscita.  
Con brezza leggera le dieci tonnellate  
dell'Hood 38' sono sufficientemente docili,  
anche se, ovviamente,  
non possono cancellare la loro presenza.

# Hood 38 un bel 38 piedi da crociera rapida veramente abitabile

*Dieci tonnellate di dislocamento. In Francia ha meritato il certificato di prima categoria. Chiglia fissa e deriva mobile. Una comoda abitabilità per 8 persone. Lo scafo è di vetroresina con spessori tre volte superiori da quelli richiesti dal R.I.N.a.. Una superficie velica importante: 96 metri quadrati con il genoa con copertura 180 per cento.*

**T**ed Hood e Wauquiez: una coppia vincente. Quando un cantiere raggiunge la sua maturità, allora nascono barche come l'Hood 38'. La maturità è un frutto dell'intelligenza e dell'esperienza. Ci sono sessantenni con

cervelli da sedicenni.

Il cantiere, a mio parere, come qualsiasi tipo di piccola o media impresa, deve crescere insieme ai suoi clienti. Il cliente soddisfatto è il miglior collaudatore, la migliore fonte di infor-



mazione. L'intelligenza di un cantiere, ed anche quella di un importatore, è nella capacità di circondarsi di clienti-amici dai quali poter ricavare le informazioni indispensabili alla programmazione e ai perfezionamenti. Con l'Hood 38', Wauquiez ha dimostrato questo tipo di autentica maturità.

La clientela di Wauquiez ha voluto questa barca, proprio questa: con le sue dieci tonnellate di displacement, con la deriva fissa da cinque tonnellate che pesca 1 metro e quaranta, più quella mobile che scende a 3 metri e trenta centimetri, una superficie velica importante, 96 metri quadrati con il genoa con copertura 180 per cento.

### Una serie di giusti compromessi

Ted Hood era l'uomo in grado di elaborare questi dati e di trarne un risultato che fosse esattamente quello voluto. La grande esperienza nelle cose di « vela » ed i molti disegni di barche con deriva mobile devono aver influenzato la scelta.

La dimensione di questa barca imponeva una chiglia a sfiorare i due metri, ma il crocierista non vede di buon occhio i pescaggi importanti per logici motivi. Si è pensato alla deriva mobile, ma per altrettanto logici motivi di affidabilità e sicurezza anche questa ipotesi è stata abbandonata.

I compromessi, a volte, sono giusti, quindi: chiglia fissa, cinque tonnellate di ghisa all'interno con pescaggio limitato e deriva mobile supplementare, con pozzetto stagno interamente ricavato nella stessa chiglia per permettere alla barca di risalire il vento da purosangue. Un verricello Merriman autobloccante a doppio effetto aziona la deriva mobile: lo sforzo alla maniglia può esercitarlo anche un bambino di 10 anni. Il motore è un Perkins da 49 HP, Diesel quattro cilindri con scambiatore di calore e circuito di raffreddamento ad acqua dolce: un po' rumoroso ma indubbiamente affidabile ed efficace.

### Impeccabili interni ed esterni

La realizzazione della barca all'interno ed all'esterno è impeccabile, non trovo altro termine per descriverla meglio. La discesa in cabina è facilitata dai tientibene in acciaio. All'interno ci si sente avvolti dal tek. La verniciatura è un semilucido riposante e caldo. Le sistemazioni-notte sono per otto persone in due cabine separate più il quadrato. I servizi sono due.

Lo scafo è di vetroresina con spessori tre volte superiori a quelli richiesti dal R.I.Na. La coperta è di sandwich di vetroresina e balsa. E' stata impiegata la massima cura nel non frapporre balsa nei punti di attacco del-

l'attrezzatura di coperta, in modo che i bulloni passanti stringano solamente la vetroresina.

### Motore rumoroso

La coperta è imbullonata allo scafo, con resinatura supplementare dall'interno. Una falchetta ventilata di lega leggera, di congrue dimensioni, va ad irrigidire il tutto.

Siamo usciti dal porto di Chiavari in un caldo sabato di giugno. Mare: un olio. Brezza da Ovest, ma i proprietari della barca devono fare il pieno di nafta, quindi a motore fino a Rapallo.

Passo il tempo trotterellando sul ponte. Si trotta bene: la coperta — tipicamente americana — è studiata in modo di non creare stupidi ed inutili ostacoli al normale procedere del non troppo agile bipede umano. È qui che noto una fastidiosa rumorosità del motore, peccato, ma è il solo difetto che sono riuscito a tirar fuori, sempre per la gioia di quelli che dicono che noi sappiamo dire solo bene.

La rigidità del ponte è piacevole. Piacevole anche l'assoluta mancanza di scricchiolii, anche sui copri-gavone di prua. L'Hood che ho provato aveva il ponte verniciato con un'efficace vernice antiderapante. Su richiesta si può avere il ponte ricoperto in corsi di tek. Il Perkins ci spinge bene fino a Rapallo dove ci mettiamo in coda per la nafta.

### 8 nodi di bolina

Poi usciamo ed il Guia 2.000 ci porta il vento. Randa e genoa con copertura 140 per cento: totale 82 metri quadrati di vela. Dieci tonnellate ci sono tutte. Abbassiamo la deriva e strin-

giamo bene verso Portofino. La brezza è aumentata a 7-8 metri al secondo, in bolina non esasperata filiamo quasi sette nodi.

Lo spi va su bene. Stralliamo con buttafuori. La brezza reale ora supera sicuramente i dieci metri. Dall'onda di uscita a poppa stimo la velocità della barca intorno agli 8 nodi. Abbiamo ritirato la deriva. Una barca di dieci tonnellate con spi e vento teso trasmette sforzi notevoli all'attrezzatura, è quindi logico che l'albero Proctor passante abbia una notevole sezione e che tutte le sartie, alte e basse, e gli stralli abbiano un diametro di 10 mm. Originariamente l'albero, a una sola crocetta, aveva due sole sartie basse. Per evitare l'effetto « pompa » — specialmente a causa del moto ondoso — le sartie basse ora sono quattro.

Abbattiamo lo spi in acqua per mancanza di affiatamento, e con randa e genoa andiamo a prendere un temporale con raffiche a trenta nodi. Tutto bene. L'Hood 38' è la vera barca da crociera. Senza funambolismi, senza spasmodici cambi di vela.

A trenta nodi si fila un po' di scotta ed il sumlog, indubbiamente ottimista, sbatte la testa a fondo scala con andatura al traverso. Lo sbandamento è contenuto e la ruota maneggevole.

In Francia l'Hood 38' ha meritato il certificato di prima categoria, può quindi navigare senza limitazione di raggio. In Italia è auspicabile che il R.I.Na. faccia la stessa cosa. È comunque certo che l'unico limite proprio delle barche come l'Hood 38' è da ricercare nel grado di preparazione del loro equipaggio.

Alberto Bonzi



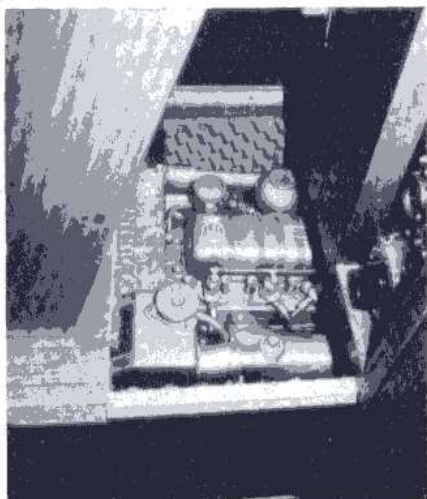
*I 49 cavalli del Perkins, riescono ad imprimere all'Hood 38' una velocità massima che sfiora gli otto nodi. Tutto lo scafo lavora perfettamente.*



# Hood 38

*La cabina di prua con TV per non dimenticare la civiltà.*

*Il tavolo da carteggio è a destra. Il sedile a mezzaluna per poter carteggiare anche in situazione di forte sbandamento.*



*Il Perkins quattro cilindri è sotto la scala di accesso. Tutto il « cofano » è smontabile, anche dalla cabina di poppa si può accedere facilmente all'invertitore. Sulla destra è visibile il commutatore delle tre batterie da 90 Ah. La riserva di gasolio prevede 145 litri.*



*La cucina con lavelli, forno, tre fuochi e frigo è a sinistra. Si notino il mosaico e la raffinatezza nell'accostamento delle venature del legno.*

*Il locale W.C. di prua è dotato anche di doccia. L'acqua della doccia finisce in sentina dove una pompa provvede all'esaurimento. I serbatoi dell'acqua dolce contengono 400 litri. Una pompa elettrica con interruttore a pressione (detta impropriamente autoclave) fornisce l'acqua ai due locali W.C. ed alla cucina.*

Imbarcazione: Hood 38  
 Cantiere: Henri Wauquiez  
 Importatore: Centro Italiano Yachting -  
 Via Gallarate 58 - 20151 Milano  
 Tel. (02) 3086671-3086416

### Generalità

Lunghezza f.t.: metri 11,60  
 Lungh. al gall.: metri 9,50  
 Baglio max gall.: metri 3,60/n.r.  
 Immersione: metri 1,40/3,30  
 Dislocamento: chilogrammi 10.000  
 Zavorra: chilogrammi 5.000  
 Sup. velica  
 Randa + Genoa: metri quadri 90,19  
 Bordo libero a  
 prua e a poppa: metri 1,41/1,16  
 Prezzo base:  
 (escl. IVA 18%): Lire 85.000.000  
 Omolog. RINA: sì

### Motorizzazione

Motore: tipo Perkins 4108  
 N. cilindri: 4  
 Potenza: 47 HP (35 KW)  
 Elica: tipo fissa  
 2 pale  
 Serbatoio carb.: 140 litri  
 Trasmissione: meccanica  
 Raffreddamento: ad acqua

### Condizioni meteo di prova

Località: Rapallo  
 Vento: 15 nodi  
 Mare: calmo  
 Temperatura: 8 °C  
 Persone a bordo: 5

### Piano velico e armamento

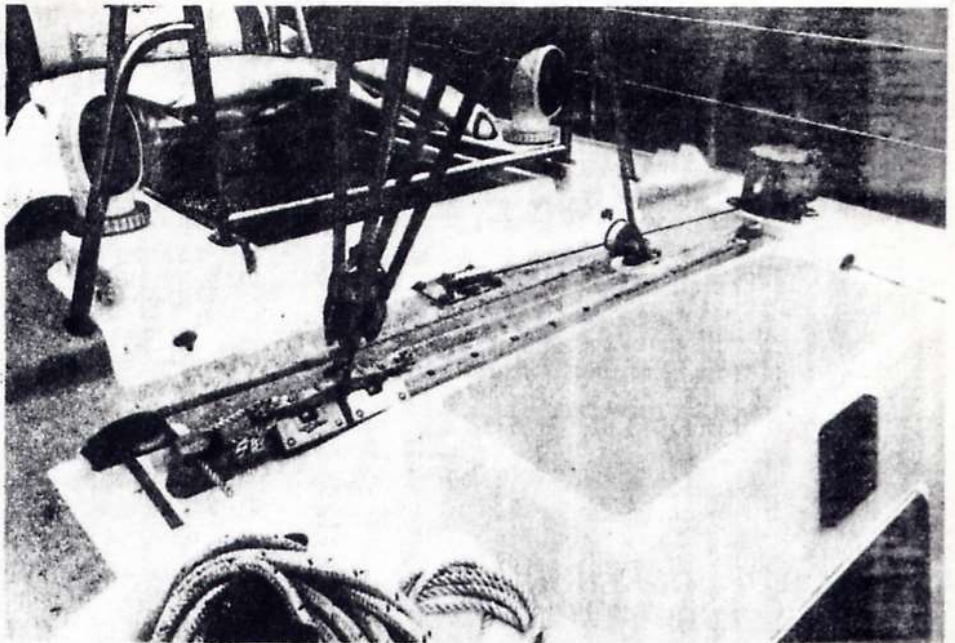
Randa: 31,80 metri quadri  
 Genoa: 59 metri quadri  
 Fiocchi: 42 metri quadri  
 Tormentina: 11,5 metri quadri  
 Spi: 132 metri quadri  
 Albero: Proctor  
 Lunghezza: 15,54 metri  
 Sezione: 241 x 190 millimetri  
 Strallo prua Ø: 10  
 Sartame Ø: 10  
 Timoneria: ruota  
 Verricelli: Lewmar

### Sistemazioni interne - Accessori

Altezza cabina: 2,00 metri  
 Cuccette: 8 in 3 cabine  
 W.C.: 2 tipo marino in locale separato  
 Lavello: Inox  
 Serbatoio acqua: 400 litri  
 Forno: 3 fuochi  
 Combustibile: gas  
 Pompa sentina: 1 manuale + 1 elettrica  
 Aspir. motore: elettrico  
 Imp. elettrico: 12 V  
 Cap. batteria: 240 Ah  
 Accessori stand: Pogliolo pozzetto di tek, cucina  
 a gas con forno, antivegetativa,  
 4 vele, motore 47 HP Diesel,  
 winch, acqua dolce a pressione.  
 Accessori extra: Ponte di tek, spi, genoa leggero,  
 Genoa II, riscaldamento ad aria.

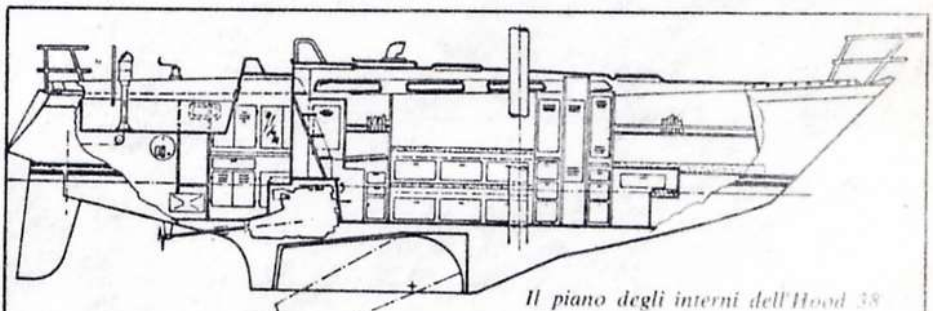
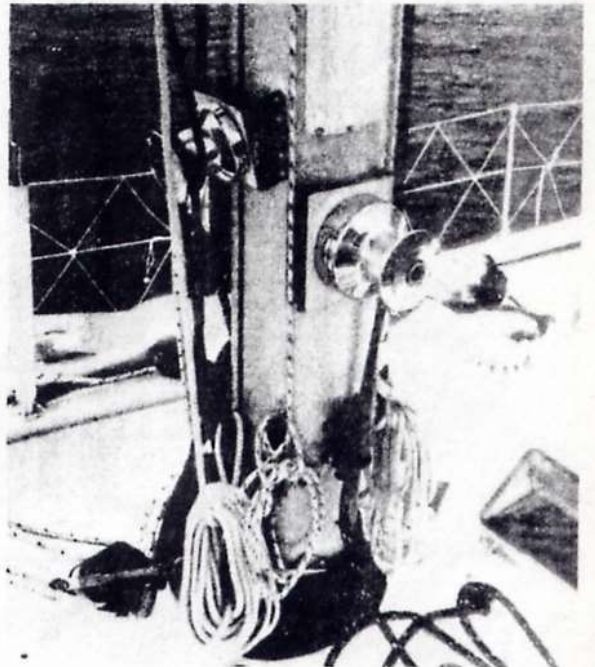
### Indici di prestazioni

1 - Slanci car.: LOA/LWA = 1,22  
 2 - Finezza car.: BWL/LWL = /  
 3 - Rapp. zavorra:  $(Z/\Delta) 100 = 50\%$   
 4 - Indice stab. di forma:  $SA \times H / (BWL)^3 = /$   
 5 - Sup. velica per tonnellate:  $SA/\Delta; m^2/tonn. = 9,01$   
 6 - Potenza motr. per tonnellate:  $HP/\Delta; HP/tonn. = 4,7$   
 7 - Num. Bruce B:  $\sqrt{SA/\Delta} \sqrt{\Delta} = 0,44$   
 8 - Disl. relativo:  $\Delta/(LWL)^3; kg/m^3 = 11,66$   
 9 - Veloc. limite:  $2,54 \sqrt{LWL} (nodi) = 7,82$



Quello visibile a destra della discesa è il verricello che manovra la deriva mobile. E' autobloccante, nel senso che basta girare la maniglia in un senso o nell'altro per alare od abbassare, e lo sforzo è veramente minimo. La deriva ha un peso di poco più di 100 chilogrammi, questa lieve zavorra serve unicamente a far discendere la deriva anche mentre la barca procede.

Il piede dell'albero Proctor. Quello orientato verso poppa, giustamente obliquo, è il verricello per la presa dei terzaroli. Si notino i grossi copri-arridatoi forniti di serie.



Il piano degli interni dell'Hood 38

