

Lo Ziggurat 995 C.P.R.

A MISURA DI...

«...uomo e di mare» è la definizione che, giustamente, il cantiere C.P.R. ha dato di questo suo nuovissimo 10 metri col quale ha rivoluzionato e in parte rinnegato la sua produzione precedente ispirata principalmente alla regata. La barca, firmata Vallicelli & C., è molto classica nelle linee dello scafo, semplice nel piano di coperta, estremamente confortevole, moderna e ariosa negli interni previsti per un massimo di sei persone, anche se tutto è stato studiato per consentire una gestione «di coppia».



ESTRATTO DA
**L'UOMO
MARE**

A tutta pagina Ziggurat 995 naviga di lasco sotto spina. Nella foto piccola il particolare del sarteggio.

È spontaneo e legittimo chiederselo; perché la C.P.R. ha continuato la sua linea con una barca da crociera e non con un racer, come sarebbe stato legittimo aspettarsi?

«Il motivo è semplice» risponde Ing. Filippo Maticardi, uno dei soci del Cantiere. «Fare barche di serie da regata è ormai diventato impossibile o quasi in quanto un racer di oggi ha una vita effimera, dura due o, al massimo, tre stagioni... Fino a qualche anno fa era diverso e si riusciva in qualche modo a tenere il passo facendo qualche compromesso, ma ora, soprattutto nella dimensione da noi scelta, è diventato davvero impossibile. Così, una volta tanto, abbiamo tagliato la testa al toro e abbiamo deciso: crociera pura!»

«Ci siamo mossi in questo senso con delle idee precise su ciò che volevamo e su ciò che non volevamo» continua Maticardi. «Non volevamo assolutamente una "rotolante del mare", ma una barca idrodinamicamente molto potente e veloce, con delle linee pulite e senza forzature, che prescindesse totalmente dal regolamento di stazza IOR. E poi la volevamo confortevole, sicura, semplice e facile da gestire... Questi sono stati i temi di base sottoposti allo Studio Vallioli & C., ed il risultato finale raggiunto rispecchia in pieno le nostre intenzioni. Non voglio parlare di regate perché, come ho detto, Ziggurat 995 è una barca da crociera, ma la sorpresa è stata notevole quando abbiamo saputo che questa nostra barca, in mano ad un equipaggio di dilettanti, si è permessa di vincere anche in tempo reale la Palermo-Ustica o altre regate di club a Genova, Chioggia e Venezia. Ma queste vengono da noi interpretate non certo come una "victory list", ma piuttosto come la conferma di uno dei requisiti fondamentali di questa barca: la velocità... E accanto a questa, in stretta relazione, l'angolo di bolina eccellente e la stabilità di carena e di rotta al lasco e in poppa».

«Sì, perché una barca da crociera deve essere secondo noi veloce, boliniere e stabile. Questo soprattutto per ragioni di sicurezza. Se si debbono bolinare anche solo 30 miglia con vento forte è molto più sicura una barca che copre la distanza in sei ore rispetto ad una che ce ne mette dieci».

«Così per fare una ulteriore verifica in questo campo, abbiamo prodotto un unico esemplare da regata, proprio per misurare le prestazioni del nostro scafo confrontandoci con i migliori 3/4 Tonners del momento ai Campionati italiani di classe a Punta Ala: siamo finiti terzi, lottando sempre per le prime posizioni con "Orofino" e "Settima Strega"... Ma basta con le regate, non vorrei creare malintesi: lo Ziggurat 995 è "solo" una barca a misura di mare e di uomo!»

Pure la dimensione non è stata scelta a caso: da una ricerca statistica condotta dal Cantiere è risultato che la «dimensione 10 metri» è considerata definitiva da una larghissima fascia dell'utenza. Questo perché, pur continuando a presentare tutti i vantaggi di una barca in ogni senso di facile gestione e che (con pilota automatico o a vento) può tranquillamente essere portata da una coppia, ha contemporaneamente una dimensione oggettiva tale da poter essere goduta fino a un massimo di sei persone... Né troppo grande né troppo piccola, insomma, ma soddisfacente senza essere troppo impegnativa...

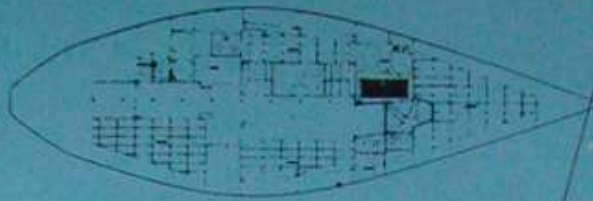
La coperta, realizzata in sandwich di vetroresina e balsa è semplice ed essenziale: tutte le vele possono essere

F. Longanesi Cattani

SAIL PARADE



FRANCESCO LONGANESI CATTANI



SCHEMA TECNICA

Lunghezza f.t. 9,95 m
Larghezza max. 3,30 m
Immersione 1,70 m
dislocamento 3.850 Kg
Zavorra 1.850 Kg
Serbatoio nafta 50 l
Serbatoio acqua 180 l
Motorizzazione Renault R 16 D
Armamento Sloop testa d'albero
Superficie velica 60 mq
Altezza in cabina 1,94 m
Progettista Vallicelli & C.
Costruttore C.P.R. - Via Passo
Buole 131 - Fiumicino (Roma)
Tel. (06) 6450947.



A MISURA DI...

issate, ammainate e ovviamente regolate dal pozzetto, così come dal pozzetto è possibile regolare l'amantiglio e il caricabasso del tangone, anch'essi rinviiati (come le drizze di genoa e spi) a dritta e a sinistra dello scorrevole di discesa. Anche qui la motivazione è duplice: semplicità di manovra (in quanto tutto è veramente «a portata di mano») e maggior sicurezza poiché non si è costretti ad abbandonare il pozzetto, profondo e ben riparato, per issare o ammainare una drizza. Nel pozzetto sono inoltre ricavati tre gavoni, due per le vele ed uno per le cime d'ormeggio e parabordi mentre il gavone dell'ancora è a prua estrema. L'aerazione degli interni è garantita da

tre oblò a passo d'uomo sistemati in corrispondenza della cabina di prua, del quadrato e del bagno.

Gli interni poi sono molto ariosi, moderni «senza scandalizzare», pratici. Questo soprattutto grazie all'impiego di materiali molto attuali non solo nei cieletti, in scamosciato imbottito non infiammabile, ma anche nelle altre componenti dell'arredamento, come i mobiletti bassi, tutti in vetroresina non controstampata. Uno styling molto elegante, che non «spaventa» il velista puro ma che, contemporaneamente, realizzato un po' con l'«arrière pensée» di risultare gradevole e familiare anche a chi, più abituato agli arredamen-

ti delle barche a motore, desidera senza troppi traumi «saltare il fossato» e darsi alla vela. La disposizione è classica, i legni (tutto teak del Siam con cornici in massello) trattati chiari, il pagliolato filettato in acero, le paratie tra la zona carteggio-cucina ed il quadrato realizzate a piena luce...

Nel quadrato, a sinistra, una vera e propria dinette a U con tavolo estensibile e regolabile in altezza (il che consente quindi l'utilizzazione di questa zona come un grande letto doppio) e, a dritta, un divano-letto.

Molto moderno il bagno (dotato tra l'altro di doccia a tre getti) e interessante anche la realizzazione dei suoi ingressi; il bagno è infatti dotato di

due porte, una che apre nella zona subito a prua del quadrato (dove, tra l'altro, sulla dritta è sistemato un grande armadio) ed una che apre invece nella cabina di prua. Questo sistema consente così di avere due punti di accesso al bagno completamente indipendenti ed isolati tra loro. A prua la cabina armatoriale è realizzata con due letti a V (trasformabili in un unico grande doppio) ed è resa indipendente dal resto della barca per mezzo di una porta centrale subito a prua della quale, sulla dritta, è stato ricavato un delizioso «beauty corner» per l'armatrice.

Al motore, sistemato naturalmente su

