



60 ANNI FA

come eravamo



di Corradino Corbò



Qualunque lavori professionalmente nell'informazione e nella cultura sa bene quanto sia importante poter accedere a un proprio archivio di notizie e di immagini.

Significa, per esempio, intervista-

re un personaggio sapendo che cosa aveva dichiarato tempo prima; raccontare la storia di un'azienda potendo rileggere che cosa ne avevamo scritto ai tempi in cui è stata fondata; ripercorrere ad una ad una le tappe di un'importante manifestazione; riscoprire in un articolo il pensiero lungimirante di un personaggio del passato. Uno scrigno di valori che soltanto chi ha una grande storia alle spalle - curata, ordinata, catalogata - può possedere e sfruttare nel migliore dei modi. Ebbene, Nautica è anche tutto questo. Ce ne rendiamo conto con soddisfazione tutte le volte che cerchiamo qualcosa in questa sorta di immenso contenitore e la troviamo nella forma e nei contenuti che più sono utili a noi e ai nostri lettori,



siano essi diportisti o operatori. Non a caso c'è chi si vanta con noi - meravigliandoci e commuovendoci - di avere addirittura la collezione completa della rivista, a partire da quel mitico numero 1 di marzo 1962. Molto probabilmente è perché l'affezione a questa rivista si tramanda di padre in figlio, proprio come un bene di famiglia.

È partendo da considerazioni come queste e pensando alla condizione nella quale il mondo dell'informazione è sprofondata, complice la parte negativa di Internet, che abbiamo pensato di condividere con i nostri lettori "pezzi" di questa nostra memoria storica: stimoli a ricordare per chi c'era; cose da apprendere per chi, magari per motivi anagrafici, non ha mai saputo.

Questa prima volta faremo un salto indietro nel tempo esattamente di 60 anni, a gennaio 1964. Nei prossimi numeri potrà cambiare l'anno ma manterremo la corrispondenza "mensile" per rispettare quel senso della stagionalità che, ieri come oggi, guida molte delle nostre scelte.



LONDRA 1964

di VINCENZO ZACCAGNINO



Successo di una iniziativa

EARLS



COURT

INTERNATIONAL
**BOAT
SHOW**
JAN 1-11



Una parte della comitiva davanti alle Earls Court sede del Boat Show.

L'AEREO DI "NAUTICA" A LONDRA E PARIGI

Lunedì 6 gennaio alle ore 13,30 il primo nucleo, il più cospicuo, dei partecipanti al viaggio di Nautica per i saloni nautici di Londra e Parigi, atterrava all'aeroporto londinese di Gatwich con un DC-6B della SAM (Società Aerea Mediterranea). Nella serata un altro nucleo sbarcava dal "Golden Arrow" alla Victoria Station.

Quando due mesi fa lanciammo questo viaggio sulle pagine della rivista, non ci aspettavamo, per la verità, un così grande successo di adesioni, successo che proprio per aver superato i limiti della nostra previsione ci ha creato all'ultimo momento infiniti problemi tecnici e logistici per gli spostamenti e la sistemazione dei partecipanti.

Nelle circa cento persone della comitiva erano rappresentate quasi tutte le regioni italiane, quasi tutte le professioni e anche per l'età si andava dai venti ai sessanta anni. Nettamente prevalente invece il sesso maschile su quello femminile. La sosta a Londra protrattasi fino al mattino del 9 gennaio si è snodata fra le visite al salone, alla città e ai negozi eleganti per gli immancabili acquisti. Un pranzo al ristorante italiano "Dolce vita" ha riportato un po' d'ordine negli apparati digerenti dei partecipanti messi a dura prova dal festival gastronomico dei ristoranti tipici di Soho, ai quali tutti hanno fatto numerose visite.

La nostra comitiva non è certo passata inosservata al salone londinese dato che il quotidiano inglese Daily Express (che è poi il quotidiano con la maggiore tiratura del mondo) ha intervistato alcuni dei partecipanti mettendo in risalto l'iniziativa che ha colpito molto favorevolmente gli organizzatori del salone e il settore industriale e commerciale nautico locale.

Il 9 mattina, in una corsa spasmodica con la nebbia, che stava facendo chiudere uno dopo l'altro quasi tutti gli aeroporti continentali, l'aereo di Nautica si posava leggerissimo sulla pista di Le Bourget nei pressi di Parigi. Dopo una breve sosta in albergo per la colazione, la comitiva si spostava subito nella grande e bellissima costruzione del CNIT dove due ore prima era stato inaugurato il 3° Salone della Navigazione da Diporto. Anche a Parigi il nostro viaggio ha avuto una vasta eco attraverso le interviste della Radio-Televisione francese e dei quotidiani l'Equipe e l'Aurore. Gli organizzatori del salone di Parigi hanno voluto, nel giro di poche ore, organizzare uno speciale cocktail in onore dei partecipanti al nostro viaggio. Al termine di questo "tour de force" una serata al celebre "Lido" con il suo sfarzoso e incandescente spettacolo degno della "ville lumière" dei tempi migliori. Nella serata dell'11 la comitiva rientrava a Milano e Roma.

Sia pure con le inevitabili piccole complicazioni di carattere organizzativo, il viaggio può considerarsi ben riuscito soprattutto per la grande simpatia e signorilità di ognuno dei partecipanti: l'aereo, gli alberghi e gli scompartimenti dei treni sembravano essersi trasformati in un salotto, nella sala di un club in cui tutti si conoscono da lungo tempo.

A tutti indistintamente rivolgiamo un grazie di cuore augurandoci di poterci ancora incontrare con persone così simpatiche.

Un particolare ringraziamento inviamo anche agli organizzatori del Boat Show di Londra, del Salon de la plaisance di Parigi, per l'appoggio e le facilitazioni concesse ai componenti la comitiva.



L'aereo di "Nautica" in rullaggio all'aeroporto di Londra.



Lo sbarco della comitiva di "Nautica" all'aeroporto di Gatwich.

I pullman a disposizione della comitiva per la visita allo Show.



JOUËT

SARTROUVILLE

TIBURON

Lungh.: m. 5,27
Lungh. al gall.: m. 4,79
Largh.: m. 2
Immersione: m. 0,63
Peso: Kg. 570



D. C. 20



PICOTEUX



PEN - AR - BED



GOLIF



TRITON



Agente esclusivo per l'Italia

SCALA Sport

MILANO - via Verdi 2 - tel. 806.878

OFFRESI RAPPRESENTANZE DI ZONA



È
l'ora
del
BOSTON WHALER

Fra le migliaia di scafi per motori fuoribordo che esistono in tutto il mondo; uno, il Boston Whaler, si distingue da tutti per la sua originale linea: uno scafo diverso dal solito che fin dal suo apparire ha destato curiosità. Concepito e realizzato negli Stati Uniti già da diversi anni, il Boston Whaler nei due modelli da 13' e 16' è ora regolarmente importato e venduto anche in Italia. Dopo averne sentito parlare nei modi più vari da chi lo aveva provato in America prima e in Francia poi, abbiamo voluto sottoporre ad un test i primi due esemplari giunti in Italia.

La prima idea di uno scafo del genere, almeno sotto l'aspetto costruttivo, risale al 1943 quando furono fatti alcuni studi per la costruzione di uno scafo che oltre i normali (per allora) materiali di costruzione, fosse anche, per così dire, riempito con un materiale a densità minore del normale: la balsa. La barca non fu realizzata perché la balsa imponeva troppe limitazioni sia nella forma da dare allo scafo sia per la sua applicazione. Rimase tuttavia il concetto di realizzare una barca a struttura composita, una barca cioè in cui ai materiali normali venisse accop-

piato a fini di robustezza e di sicurezza un altro materiale. Quando nel 1954 furono immesse nel mercato le prime resine poliuretatiche che potevano passare con semplice operazione dallo stato liquido a quello solido, di densità e peso limitati, l'architetto navale Raymond G. Hunt (che diventerà poi famoso per un altro tipo di carena da lui lanciata) buttò sulla carta i primi disegni del Boston Whaler. Non era più il tempo ormai (1956) in cui il legno faceva la parte del leone nelle costruzioni di scafi da diporto e Hunt pensò quindi di accoppiare lana di vetro, resine poliestere e schiume poliuretatiche in un

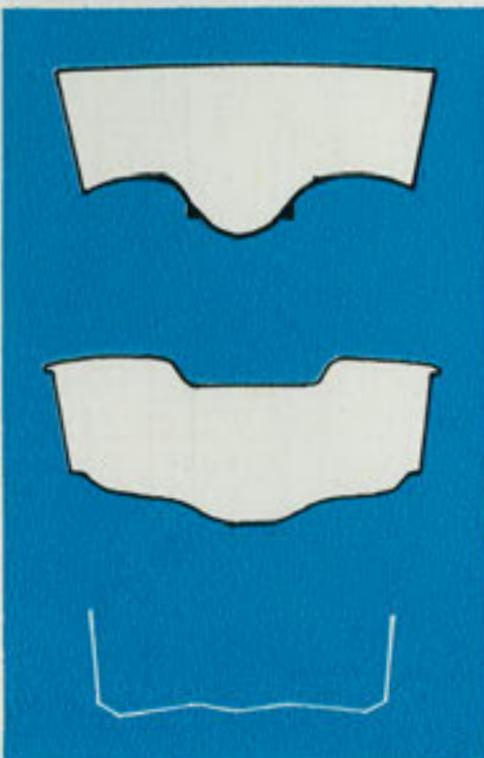
unico complesso. Nacque così il primo Boston Whaler, precisamente il modello piccolo da noi provato, che dopo essere stato collaudato nelle acque di Nantuket e Cape Cod venne avviato nella costruzione di serie dalla Fisher Pierce Company. Il nome Boston e il nome Whaler (baleniera) non hanno niente a che vedere con la città di Boston e con le baleniere delle coste atlantiche: si tratta solo di un marchio depositato come tanti altri.

In che cosa consiste l'originalità del Boston Whaler che tanta curiosità hanno destato? Innanzitutto la loro linea estetica: visti in pianta questi scafi sono rettangolari; poi per certe sovrastrutture insolite in mezzo da diporto. In secondo luogo la loro carena. Si parla spesso di queste barche come di "trimarani". In effetti ad una analisi attenta si può ben dire che non si tratta di trimarani né di catamarani. Purtroppo non abbiamo i disegni dei due scafi ma per migliore comprensione del lettore pubblichiamo alcune sezioni precisando, per dovere di informazione, che si tratta più che altro di schizzi da noi ricostruiti senza un preciso rapporto e unicamente per mostrare al lettore l'andamento delle linee di carena. Al-

E' L'ORA DEL BOSTON WHALER

L'estrema prua si ha effettivamente l'impressione che si tratti di tre scafi: in effetti si ha un solo scafo centrale la cui sezione ha delle curvature insolite che, girando verso il basso, creano due spigoli molto pronunciati che danno a prima vista l'impressione di essere altri due scafi. A mezza nave circa queste linee si riuniscono formando inequivocabilmente un unico scafo la cui sezione verso poppa (vedere disegno) mostra subito in linea generale un V molto pronunciato (si vede la mano di Hunt) con delle varianti rispetto alla analoga sezione di uno scafo con carena Hunt come siamo ormai abituati a vedere su molti cabinati. Su quello che impropriamente potremmo chiamare lo scafo centrale a prua, si possono notare anche due pattini del tipo di quelli usati nelle carene Hunt o tipo Hunt che tutti conosciamo. Tutte queste linee, apparentemente così contorte e complicate, hanno la funzione di assicurare allo scafo una tenuta di mare, o meglio una più alta velocità in cattive condizioni di mare, ed una migliore stabilità. Quegli spigoli, quei ritorni di curvatura e quei pattini servono appunto a creare superfici portanti che permettano la planata ad uno scafo come il Boston Whaler che quando plana, al pari delle carene Hunt, rimane più immerso delle normali carene a spigolo. Si tratta in sostanza di un'altra ottima idea uscita dalla mente di Hunt, un'altra solu-

Queste sezioni, da noi ricostruite senza un preciso rapporto, e pubblicate solo per dare al lettore un'idea della caratteristica carena dei Boston Whalers, mostrano (in alto e al centro) la prua e la poppa del 16' Eastport e (in basso) la sezione di poppa del 13' Sport.



La stabilità dei modelli Boston Whalers è eccezionale: nella foto si può notare il minimo sbandamento laterale del 13' Sport con tre persone sedute lateralmente.

zione data da questo geniale architetto al problema stabilità-velocità-tenuta di mare.

Costruzione

Si è parlato all'inizio dei concetti costruttivi che informarono lo studio del Boston Whaler. Entrambi i modelli sono infatti costruiti con sistema sandwich. Praticamente si hanno due scafi in vetroresina, uno esterno ed uno interno, fra i quali si trova uno strato di 5,5 cm. di schiuma poliuretanicca rigida che funge da riempitivo. Contrariamente ad altre costruzioni del genere in cui il riempitivo viene applicato già allo stato solido per essere poi racchiuso dai due diversi gusci in vetroresina, nel caso dei Boston Whalers il riempitivo viene colato allo stato liquido. Su due diversi stampi (uno per lo scafo esterno ed uno per lo scafo interno) già ricoperti dei vari strati di vetro e resina, viene colata la resina poliuretanicca allo stato liquido: quindi si accoppiano i due stampi in modo che la pressione faccia distendere uniformemente la schiuma che così aderisce anche meglio alle pareti di vetroresina. Una volta sigillate le giunture, si ha l'intero scafo che si presenta quindi con una struttura monolitica realizzata in un colpo solo. Sulle costruzioni in plastica tipo sandwich sono stati compiuti molti studi e sono da molti indicate come le costruzioni dell'avvenire anche se più costose di quelle normali in vetroresina. Rispetto a queste ultime presentano diversi vantaggi: di essere più robuste a parità di peso, di avere una composizione più uniforme, e soprattutto di offrire una grande e sicura riserva di galleggiamento: uno scafo come quello del Boston Whaler infatti galleggia sempre, sia che si buchi e si riempia d'acqua, sia che si spezzi in uno, due o anche mille pezzi. In altre parole finché non si disintegra completamente, il Boston Whaler sta a galla. Un altro vantaggio dovuto a questo tipo di costruzione insieme alle linee di carena è quello di offrire una stabilità laterale sia da fermo che in navigazione superiore a quella di scafi normali. Su questa barca si ha la stessa immediata sensazione di una grande stabilità laterale che si ha su un battello pneumatico. In quest'ultimo essa è dovuta alla presenza sui lati di due grandi serbatoi d'aria; nel Boston Whaler essa è dovuta al sistema costruttivo che in ogni punto dello scafo garantisce una certa ri-

serva di galleggiamento e alle linee di carena che ben sostengono lateralmente lo scafo e i pesi che esso trasporta.

Nello strato di schiuma vengono posti dei rinforzi in legno che servono ad agganziare tutte le sovrastrutture le cui viti non farebbero, diversamente, presa sulla schiuma. Per questo sul Boston Whaler non si possono mettere viti o chiodi dappertutto ma solo nei punti stabiliti dalla casa.

Descrizione

Nel listino della casa figurano cinque diversi modelli che sono però riconducibili, quanto a caratteristiche fondamentali, a due soli modelli che subiscono poi delle varianti nelle disposizioni interne e nelle dotazioni accessoristiche oltretutto nei prezzi: per questi modelli rimandiamo il lettore alla apposita tabella che li illustra. I due modelli da noi provati sono il 13' Sport ed il 16' Eastport.

Il 13' Sport è uno scafo a pianta quasi rettangolare, completamente aperto da prua a poppa. All'estrema prua vi è un sedile in plastica nel quale è ricavato un piccolo ripostiglio con coperchio per sistemare i pesci o altri oggetti; seguono

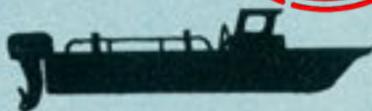
Il 13' Sport con la cappottina alzata.



VELOCITÀ



kmh 54,730 (due persone a bordo)



75 HP
Johnson

kmh 49,920 (4 persone a bordo)



75 HP
Johnson

kmh 45,650 (2 persone)



40 HP
Johnson

kmh 54,480 (2 persone)



40 HP
Johnson

kmh 33,314 (2 persone)



18 HP
Johnson

due panche in legno fra le quali si trova il posto di pilotaggio con il volante; ai lati due battagliole in acciaio inossidabile; si tratta di due accessori del tutto sconosciuti negli altri fuoribordo e che spesso non si vedono neppure nei cabinati a mo-

tore. Si sono rivelati utilissimi per gli spostamenti a bordo in navigazione. All'estrema poppa vi è il pozzetto per il motore fuoribordo separato dal resto della barca: la parete divisoria e lo specchio di poppa sono dotati di due fori con tappi a vite

per evacuare l'acqua che, per ondate o schizzi, si trovasse a bordo. In navigazione infatti si crea una depressione intorno al foro sullo specchio di poppa, depressione che risucchia l'acqua all'esterno. Un principio che da tempo siamo abituati a vedere realizzato su imbarcazioni a vela plananti tipo Finn, F.D. ecc. ma che ancora non aveva avuto applicazione su scafi a motore. Il 13' Sport può essere dotato, come accessorio extra, di una cappottina in tela che chiude circa tre quarti di scafo a partire dalla prua: si è rivelata molto pratica nel montaggio e molto utile per ripararsi dal sole, dalla umidità e dal freddo. Non ostacola, tranne forse che nelle ore di scarsa visibilità, la guida in quanto è dotata di una ampia finestra trasparente a prua.

Il modello 16' Eastport presenta anch'esso una pianta pressoché rettangolare ed è completamente aperto. All'estrema prua vi è un sedile in plastica con pozzetto ripostiglio come nel 13' Sport; il posto di pilotaggio in legno con il parabrezza inclinato in avanti è l'elemento che più caratterizza visivamente tale imbarcazione; davanti al posto di pilotaggio è realizzato un sedile; un altro sedile per due-tre persone è immediatamente dietro il posto di pilotaggio ed un terzo sedile è all'estrema poppa; ai lati due battagliole in acciaio inox; come nel 13' vi è il pozzetto motore separato ed i fori di scarico per l'acqua. Come nel 13', ma qui compresa nel prez-

Il 13' Sport in virata.



La caratteristica prua del 13' Sport.





SCHEDA TECNICA

Casa costruttrice: The Fisher-Pierce Co. inc., Rockland (Mass. - USA) - Importatore: Generalboats, via Stresa 6, Milano - modello: Boston Whaler 13' Sport - lunghezza f. t.: m. 4,05 - larghezza max: m. 1,60 - peso: kg. 120 - portata: kg. 600 - motorizzazione: fino a 40 HP massimo (un solo motore, piede corto) - motori da noi provati: Johnson 18 HP e Johnson 40 HP - materiale di costruzione: vetroresina e schiuma poliuretana rigida, costruzione sandwich - Prezzo: L. 680.000 franco Milano, compresi: battagliola laterale in acciaio inox, due sedili in mogano, volante, scarichi d'acqua con tappi a vite, fanali di via a prua, asta portabandiera e fanale bianco a poppa, bitta ed anelli di ormeggio. Extra: cappottina in tela in due parti con montanti metallici L. 85.000.



13' Standard

E' identico al modello Sport da noi provato rispetto al quale è privo di posto guida con volante e può perciò essere guidato con la barra del motore. Se ne consiglia l'uso con 40 HP solo a chi è esperto di guida. Prezzo L. 650.000.

zo, vi è la cappottina in tela che copre il posto di guida. Degno di rilievo il fatto che su questo scafo, di appena cinque metri, ci si può muovere e spostare da tutte le parti con grande facilità e senza compromettere la stabilità del mezzo, cosa che difficilmente si può riscontrare su scafi di tali dimensioni.

Prestazioni e comportamento in mare

Le prove di velocità si sono svolte su una base misurata di 3.529 metri tra Santa Margherita e la punta di Portofino, con onda lunga, leggera corrente e un vento di un metro al secondo in direzione della base. I dati da noi riportati nella apposita tabella sono la media di due passaggi. Ci limitiamo qui ad alcune osservazioni. Entrambi i modelli (il 16' però in misura maggiore che il 13') non sono mezzi da grande velocità anche se non si sono ri-



In tutti e due i Boston Whalers provati, vi è a prua un vivale per pesci con coperchio e foro di scarico. Si può anche notare la sistemazione della cappottina.

velati certo lenti: sono barche nate più per reggere il mare e navigare a buona velocità in acque mosse che non per ottenere elevate prestazioni velocistiche in acque calme. Sono ottimi scafi da mare come sono ottimi mezzi da crociera i cabinati con carena Hunt. La riprova di ciò è anche data dal fatto che non si è ottenuta una grande differenza sul modello 16' Eastport tra le prestazioni con un 40 e con un 75 HP. Questo discorso vale più per il modello grande che per il piccolo.

Nel complesso comunque le prestazioni velocistiche possono considerarsi più che buone: il motore ideale per il 16' ci sembra un 40 HP che permette una autonomia maggiore ad una velocità più che buona; per il modello piccolo il 40 HP ci sembra il massimo e richiede una certa esperienza di guida in acque mosse ad alta velocità: il motore ideale per questo modello ci sembra un 25 HP.

La stabilità di rotta nel modello grande è più che buona considerando che si tratta di uno scafo fuoribordo relativamente leggero. La stabilità laterale è veramente eccezionale ed è una delle doti che più colpisce e che ispira una grande sicurezza: gli spostamenti da un lato di tre persone sedute sulla battagliola consentono di navigare a tutto gas e di governare be-



SCHEDA TECNICA

Casa costruttrice: The Fisher-Pierce Co. Inc., Rockland (Mass. - USA) - importatore: Generalboats, via Stresa 6, Milano - modello: Boston Whaler 16' Eastport - lunghezza f. l.: m. 5,05 - larghezza max: m. 1,88 - peso: kg. 370 - portata: kg. 1100 - motorizzazione: fino a 100 HP massimo (un solo motore, piede lungo) - motori da noi provati: Johnson 40 HP e Johnson 75 HP - materiale di costruzione: vetroresina e schiuma poliuretanicca rigida, costruzione sandwich. Prezzo: L. 1.950.000 franco Milano compresi: battagliola laterale in acciaio inox, sedile di poppa, sedile di prua, sedile e posto di pilotaggio con volante, telecomandi monocavo, bussola, tappeti in gomma e parabrezza con vetri di sicurezza, estintore, sette cuscini galleggianti, cappottina in tela in due pezzi con montanti metallici, asta portabandiera con fanale bianco, fanali di via a prua, bitta d'ormeggio in bronzo, anelli di ormeggio a poppa, scarichi d'acqua con tappi metallici.



16' Nauset

E' identico al modello Eastport rispetto al quale varia la dotazione accessoristica. Manca del sedile di poppa, della cappottina di tela e dei cuscini salvagente. Può però essere dotato in un secondo tempo di questi accessori. Prezzo L. 1.850.000.



16' Sakonnet

Come scafo è identico agli altri due modelli. Variano gli accessori e la loro disposizione. Manca del sedile di poppa e di quello di prua, il sedile di guida è più complesso offrendo molti ripostigli e scaffali, il posto di pilotaggio è più stretto in modo da facilitare

il passaggio laterale da poppa a prora, è dotato di pulpito in acciaio inox a prua, davanti al posto di pilotaggio vi è un ponte unico in legno per facilitare i movimenti. E' il modello preferito per la pesca d'altomare in quanto è dotato di maggior spazio libero, e di porta canne. Prezzo L. 1.980.000.

nissimo senza alcuna perdita di equilibrio.

La virata soprattutto nel modello grande è una via di mezzo tra la virata larga tipica di alcuni cabinati con carena Hunt e la virata stretta di uno scafo con carena a spigolo normale: rispetto ad altri scafi per fuoribordo la si può considerare larga ma comunque è una virata che non fa perdere l'assetto, la stabilità e la manovrabilità allo scafo. Anche virando il più stretto possibile a tutto gas con due persone sul bordo interno alla virata, lo scafo rimane stabilissimo.

La navigazione con mare in prua mette in mostra le qualità di entrambi i modelli che si rivelano dolci, soprattutto il 16' che ha delle linee più adatte ad affrontare il mare in prua: oltreché dalle linee i colpi sono smorzati dall'effetto di cuscino d'aria che si verifica nelle sezioni di prua al momento di affrontare un'onda in velocità. La navigazione col mare in poppa mette

La cappottina alzata ripara il posto di guida: a prua vi è una finestra trasparente.



in mostra le doti di stabilità, direzionale e laterale, di entrambi i modelli.

Un'altra prova che abbiamo effettuato sul modello 13' è stata quella dello svuotamento d'acqua in navigazione. Con il 18 HP, due persone a bordo, stando fermi abbiamo versato nello scafo, a tappi chiusi, 180 litri d'acqua: abbiamo aperto i tappi e siamo partiti con il motore a tre quarti di gas: dopo 4'25" lo scafo era completamente vuoto. Continuando a navigare con i tappi aperti non entra acqua; fermandosi invece con i tappi aperti entra nello scafo una quantità minima di acqua che si accumula a poppa per poi stabilizzarsi in virtù del principio dei vasi comunicanti a meno che lo scafo non venga caricato con altri pesi nel qual caso potrà entrare altra acqua. L'allagamento è tuttavia molto lento e difficilmente può andare oltre un certo limite.

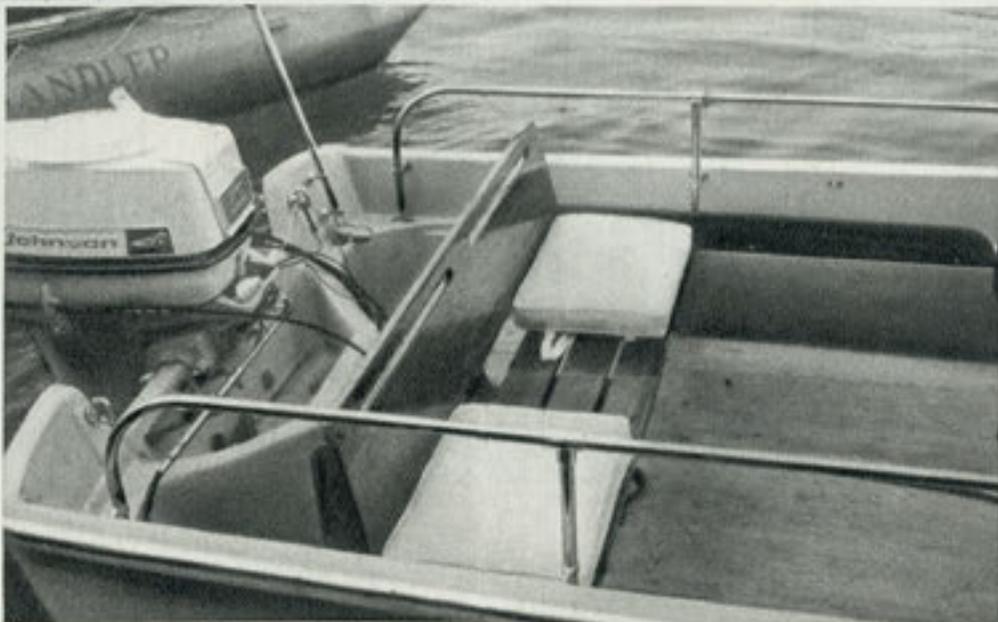
L'unico appunto che si può muovere al



Come si può vedere dalla scia, il 16 Eastport con un Johnson 5 HP montato lateralmente avanza molto bene in acqua.

modello da 16' Eastport, dato che si tratta di uno scafo col quale compiere crociere costiere e anche traversate, è quello di essere monomotore, di non permettere cioè l'installazione di due motori. Le dimensioni dello specchio di poppa sono infatti tali che non si può riuscire a montare due motori: la casa d'altronde lo dà per un solo motore con piede lungo. Si può però, sempre sul 16', montare lateralmente sullo specchio di poppa un altro motore fino ad un massimo di 18 HP (sempre con piede lungo) come ausiliario. Noi abbiamo effettuato la prova montando un 5 HP: con il piede del 40 HP fermo ma immerso, con il 5 HP a tre

Il Boston Whalers 16' Eastport in navigazione con un Johnson 40 HP.



Nella foto sono chiaramente visibili alcuni particolari del modello 16' Eastport: le battaglie in tubo di acciaio inox, il sedile di poppa, il pozzetto motore.

nel prezzo perfino in cabinati di decine di milioni.

Conclusioni

Entrambi i modelli mostrano di essere stati studiati ed essere realizzati con grande cura. Scafi la cui costruzione presenta notevoli lati positivi. Il 16' in special modo è un ottimo scafo da mare che a nostro giudizio non poco contribuisce a rivalutare l'intera categoria degli scafi fuoribordo che troppo spesso per esigenze estetiche e velocistiche sacrificano qualità essenziali come la tenuta di mare, la stabilità e la sicurezza che sono di primaria importanza. Scafi costosi ma con effettive e sostanziali qualità destinati forse più ad un pubblico di competenti che di massa. Due scafi, in conclusione che ben riempiono una lacuna da molti sentita nel campo dei fuoribordo.



posillipo



IL JAMAICA

L'ultima realizzazione dei Cantieri Posillipo è la più felice e moderna espressione di un'alta scuola cantieristica. L'eccezionale rendimento della carena, la totale percorribilità dello scafo sotto coperta, la straordinaria tenuta di mare ed il gusto di un arredamento di gran classe sono le meravigliose caratteristiche di questa scalo che ha riscosso i più larghi successi.



CARATTERISTICHE

Lunghezza f. t. mt. 16,10
Larghezza max mt. 4,50
Altezza di costruzione mt. 2,10
Immissione mt. 1,10
Dislocamento tonn. 17
Stazza tonn. 24,92
Motorizzazione Diesel 540HP
Velocità di crociera 24 mph
Consumo medio orario lt. 80
Autonomia h. 22

posillipo

Costruzioni Navali e Meccaniche S.p.A. ROMA Via Civinini, 111 Tel. 875.255
STABILIMENTO: SABAUDIA Porto del Bufalo Tel. 5176
Rapp. te per l'Alta Italia. CVM - MILANO - Via S. Salvatore 16 - Telef. 856.412