

Walkabout 43

Sicurezza e prestazioni.

È questa la carta di identità del primo progetto del cantiere romagnolo. Che ora sogna un'intera gamma di cruiser oceanici



di Nico Caponetto foto di Toni Valente

Molte barche, spesso anche quelle di larga serie, contengono qualche elemento che riconduce a chi le ha disegnate, a qualche traccia della storia e dell'abito culturale del progettista. È raro però incontrare casi come quello del Walkabout 43, uno scafo che riflette una piena identità con la storia di chi l'ha pensata e costruita. Il progetto porta la firma di David Reard, il quale ha tradotto in linee e calcoli le idee molto precise di Lorenzo Leonello e Annalisa De Cesare. Coppia nella vita e nel lavoro (sono entrambi ingegneri informatici) Lorenzo e Annalisa sono soprattutto due navigatori ►►



Vuoi vedere il video della prova in mare del Walkabout 43? Scopri come fare a pagina 4

VOCAZIONE OCEANO

In queste immagini, il Walkabout 43 in navigazione, una barca nata dall'esperienza di giro del mondo di due skipper. Tutto è pensato per affrontare l'oceano: dalla carena agli interni, con una tecnologia applicata soprattutto alla sicurezza



con alle spalle un giro del mondo durato tre anni e mezzo. Ed è stato proprio durante le migliaia di miglia percorse negli oceani che desideri, necessità e idee su ciò che avrebbe dovuto essere e avere la "loro barca ideale" in termini di comodità, robustezza e sicurezza, si sono tramutati in una montagna di appunti.

Una volta tornati con i piedi per terra, le pagine del taccuino sono rimaste chiuse per qualche tempo fino a quando, trovato progettista, capannone e finanziamenti, è nato Walka-

bout Yacht e, lo scorso autunno, ha visto la luce il primo scafo, Walkabout 43. Dalle linee d'acqua ai materiali utilizzati, dall'organizzazione delle manovre a quella degli spazi interni, tutto racconta di un sogno: quello fatto lungo le rotte degli alisei e che ha preso corpo in un capannone nell'entroterra riminese. Il risultato è una barca molto interessante per le soluzioni progettuali e le qualità costruttive; per il momento è il primo e unico scafo messo in acqua dal neonato Walkabout Yacht. Ma sono già pronti i progetti per costruire

una intera gamma, dal 34 piedi al 50. Scafi che parlano tutti la stessa lingua, quella che riecheggia negli oceani.

Progetto e costruzione

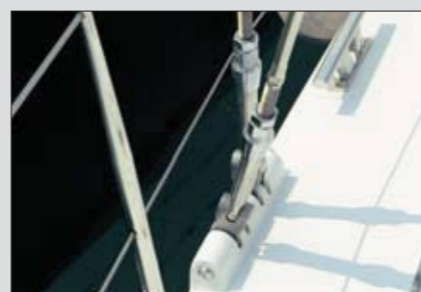
Quando i costruttori hanno cercato un progettista che potesse tradurre in qualcosa di concreto le loro idee, la scelta è caduta non a caso su David Reard. L'architetto francese ha infatti alle spalle decine di progetti che in comune hanno proprio ciò che andavano cercando i due riminesi: carene ocea-

niche fatte per correre, soluzioni semplici, tecnologia applicata soprattutto alla sicurezza.

La prima particolarità del progetto è la presenza degli spigoli: dieci in tutto, cinque per parte. Una scelta resa obbligatoria dal fatto che non è stato usato uno stampo femmina per la costruzione, bensì è stato utilizzato il compensato marino - su cui sono stati stratificati i tessuti impregnati di resina epossidica - che naturalmente non si piega. Nessuno slancio, poppa larga e aperta che ricorda quella dei Class 40, ►►



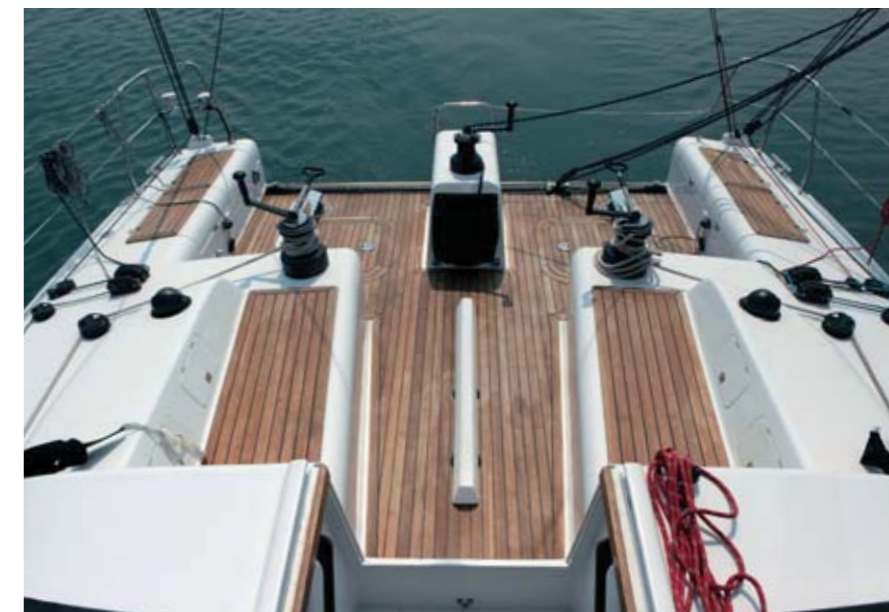
A sinistra, il musone di prua, dove si arma il gennaker. Sotto, l'ampio calavele di prua, che insieme al gavone di poppa con doppia apertura costituisce la notevole capacità di stivaggio in coperta del Walkabout 43



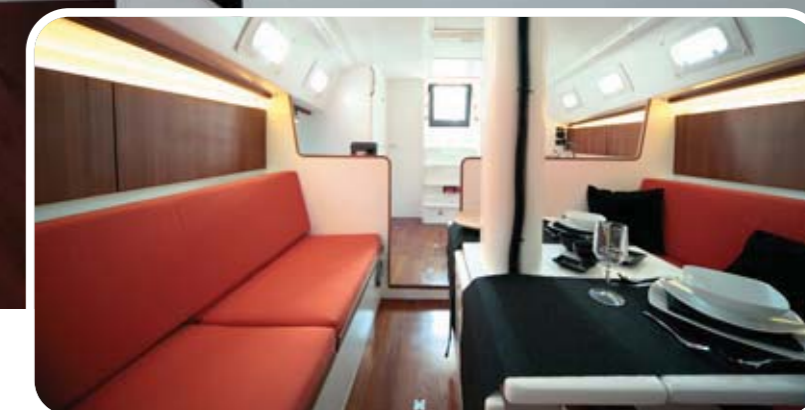
A sinistra, dall'alto, l'attacco delle sartie in coperta, collocato in posizione molto esterna e rinforzato in carbonio. Più in basso, il tavolo centrale del pozzetto con le rispettive panche e, poco più dietro, i winch per la regolazione del genoa. Tra gli appunti da fare a questo progetto, i paramare troppo bassi, che rendono un po' scomoda la seduta



In alto e a destra, due immagini del pozzetto. Di dimensioni notevoli, si caratterizza per scelte originali e azzeccate: dal winch centrale per la randa alla doppia timoneria a barra. Da sottolineare la lunghezza del trasto della scotta randa



in coperta



un baglio massimo che sostanzialmente rimane inalterato dalla paratia della tuga fino allo specchio di poppa, conferiscono una grande stabilità di forma che si coniuga al 44 per cento di peso concentrato in chiglia (3.200 chili su un dislocamento di 7.200) per un ottimo momento raddrizzante. Linee che ci dicono, senza mezzi termini, come questa barca sia stata concepita per dare il massimo nelle andature por-

tanti, per surfare sulle onde e per sfruttare al massimo le condizioni meteo tipiche delle navigazioni oceaniche lungo le rotte degli alisei. In questo senso, anche le sezioni di prua presentano volumi generosi, in modo da garantire una buona portanza e sostenere la parte prodiera nelle planate. Lo scafo è un sandwich di compensato marino, schiuma di pvc e tessuti multiassiali laminati con resine epossidiche sot-

tuovuto. La coperta non è incollata ma è laminata allo scafo in modo da ottenere una struttura monolitica, mentre la chiglia è costituita da una lama d'acciaio che viene inserita all'interno di una scassa laminata sul fondo dello scafo. Le lande, compresa quella della trinchetta, sono rinforzate in carbonio.

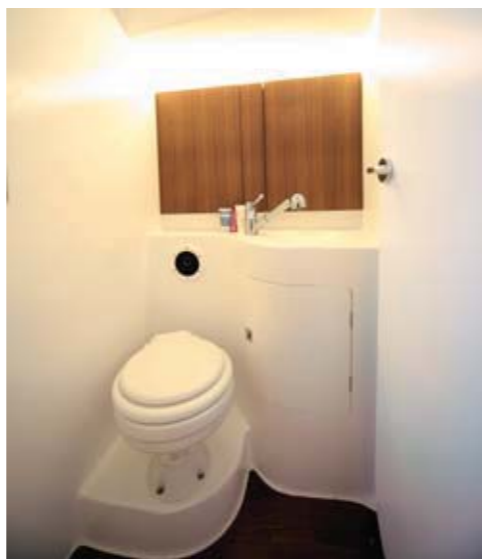
Tutto il fondo dello scafo è percorso da una ragnatela realiz-

zata in compensato marino cui è fattolettato il paiolato in modo da renderlo strutturale e contribuire alla rigidità dello scafo. Due le paratie stagne: una a prua, che separa il calavale dal resto della barca, e una a poppa, con il com- ▶▶



RAZIONALITÀ INTERNA

Luce in abbondanza, spazi ben concepiti e movimenti in sicurezza nei volumi interni di questa barca. In basso, uno dei due bagni presenti sottocoperta. A sinistra, l'accesso a una delle due cabine per gli ospiti, sacrificato dalla scelta del progettista di preferire una paratia al posto di un omega



Il costruttore



Vuoi vedere il video dell'intervista a Lorenzo Leonello? Scopri come fare a pagina 4

può anche isolare la barca da qualsiasi infiltrazione d'acqua causata da urti o rotture di assi dei timoni le cui losche comunque, a barca dritta, sono sempre sopra la linea di galleggiamento.

Coperta e attrezzature

La coperta delega molte delle cose che ha da dire al pozzetto. L'impatto visivo è infatti forte: molto spazio, grande agilità e scelte originali. Parliamo del winch centrale per la regolazione della scotta di randa, ad esempio, comodissimo per le regolazioni che può fare direttamente il timoniere; oppure della scelta delle due barre, invece delle ruote, che comandano due timoni semicompensati e inclinati di 16 gradi,

in modo da far lavorare quello sottovento sempre al meglio con la barca sbandata e appoggiata sul primo spigolo, che prevede proprio uno sbandamento di 16 gradi. Ottima la collocazione della zattera di salvataggio, ben protetta nel suo alloggiamento al centro del pozzetto e altrettanto ben accessibile in caso di bisogno.

Oltre ai due winch per le scotte del fiocco non sono presenti manovre che raggiungano il pozzetto. La scelta ha una valenza estetica, grazie all'eliminazione di qualsiasi manovra corrente dalla tuga, ma soprattutto funzionale. Nell'ottica di navigare in equipaggio molto ridotto, e di tenere mani di terzaroli per diversi giorni con venti freschi, i due costruttori hanno preferito portare tutto all'albero, ridurre gli attriti e la presenza di bozzelli e rinvi. Fermo restando il fatto che, per concezioni meno "oceaniche" della navigazione,



GRANDE CUCINA

La cucina, oltre a occupare molto spazio è ben organizzata con tanti appigli per cucinare in sicurezza durante la navigazione



c'è la possibilità di rinviare tutto in pozzetto. A prua, che si raggiunge molto agevolmente lungo i passavanti molto larghi, troviamo un grande calavele che, insieme al gavone di poppa con doppia apertura, rappresenta la grande quantità di volume dedicato allo stivaggio.

Da sottolineare l'assenza del vang rigido. È una decisione di Franco "Ciccio" Manzoli, che ha realizzato l'albero e che di navigazioni oceaniche (oltre che di alberi) se ne intende, il quale ha preferito togliere parti rigide che, in caso di strarzo, potrebbero causare danni al boma. Due note negative: i paramare bassi che rendono un po' scomoda la seduta in pozzetto e che richiederebbero una sorta di schienale aggiuntivo, su cui il cantiere sta lavorando e la qualità del grip sulla coperta che deve essere migliorata.

Interni

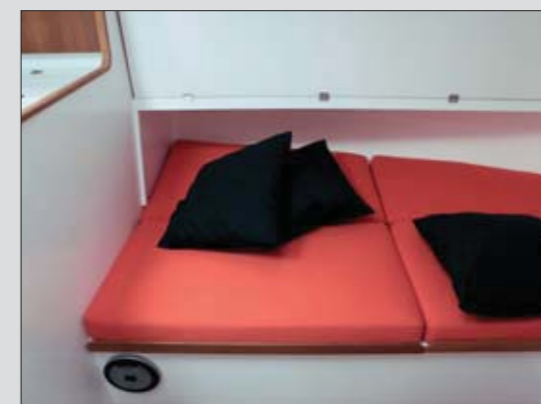
Molte luci (in tutti i sensi) e qualche ombra intorno agli interni di questa barca. Sgombriamo subito il campo dalle ombre: le rifiniture e certi "integralismi" che non aggiungono nulla al tema della sicurezza mentre tolgono qualcosa sul piano estetico e della funzionalità. Le prime sembrano più causate dalla voglia di finire il lavoro, di accelerare un po' sulla fase finale. Walkabout, per quel che ha espresso nella sostanza delle cose, può fare

di meglio. Per quanto riguarda gli integralismi, come ad esempio le paratie che riducono la luce delle due cabine di poppa, non ci sentiamo di attribuire molte responsabilità al cantiere che ha seguito le indicazioni del progettista. A conti fatti però, dare maggiore apertura all'ingresso delle cabine adottando degli omega, avrebbe avuto lo stesso effetto strutturale senza penalizzare estetica e fruibilità.

Passiamo alle qualità: tante. Luce e aria in abbondanza, spazi ben concepiti, movimenti in sicurezza (tanti e ben



Sotto, uno dei divani del quadrato: alzando lo schienale diventano entrambi dei comodi letti

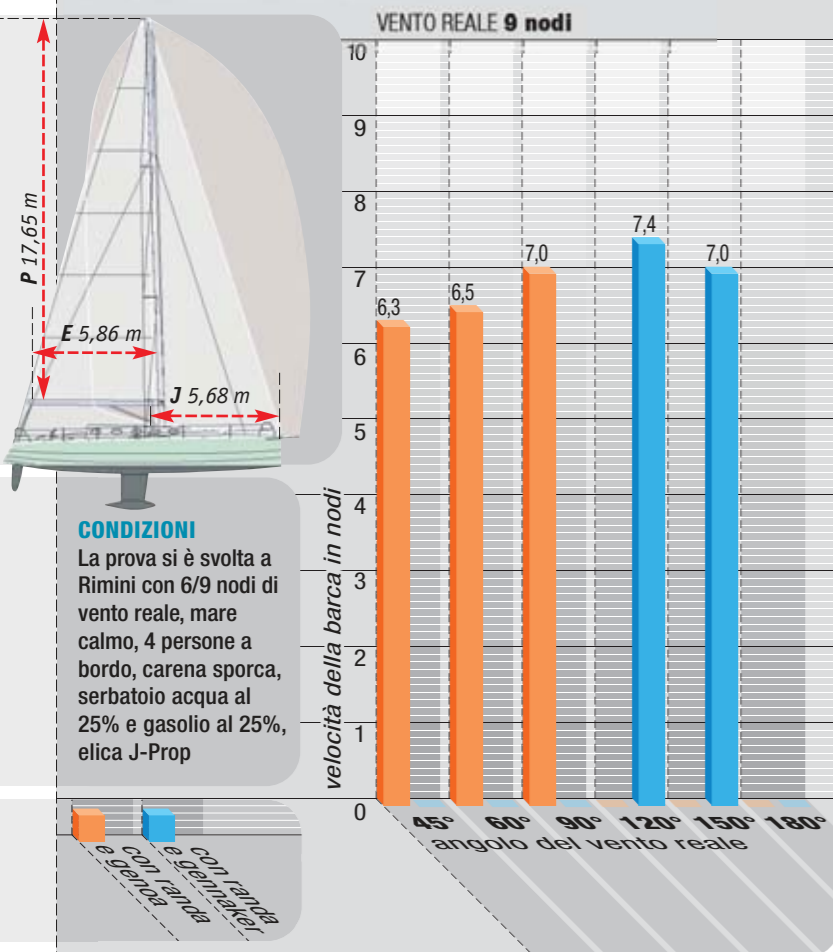


sotto coperta



Sopra, la batteria servizi da 160 Ah contenuta in un gavone a centro barca. L'altra batteria, quella motore, è da 70 Ah

Prestazioni a vela



SUL WEB

Il video della prova in mare è disponibile su www.solovela.net

distribuiti i tientibene), un'idea di semplicità che domina su tutto rendendo piacevole e "leggera" la vita di bordo ma nello stesso tempo confortevole perchè tutto

quello che serve c'è ed è ben sistemato. Come nel caso della cucina: ad essa è stato dedicato tanto spazio proprio in funzione di lunghe navigazioni in cui è bene non privarsi di pasti caldi e che soddisfino palato e spirito.

La versione standard prevede le due cabine di poppa e quella armatoriale a prua con due bagni, ma la possibilità di personalizzazione è elevata. Interessante l'opzione due cabine, con la seconda di poppa adibita a locale tecnico. Locale che comunque, anche se in dimensioni più ridotte, è previsto alle spalle del vano motore e dove si può installare anche un generatore.

Prova in mare

E infine, pur non provandola con i venti freschi che le dovrebbero essere più congeniali, è in mare che Walkabout 43 ha iniziato a dispiegare le sue doti. Innanzitutto quelle velocistiche. Il suo dislocamento leggero, la carena piatta e larga, la buona superficie velica, hanno tramutato in energia ogni refo di vento che a fatica siamo riusciti a scovare in una giornata piatta che ha fatto mancare anche quelle due ore di scirocchetto che di solito si manifestano in Adriatico. Ciò nonostante, con 5/6 nodi di vento da est abbiamo viaggiato a circa 4 nodi con un angolo reale di 55 gradi. Quando poi la brezza si è stabilizzata sugli 8/9 nodi, le medie sono subito salite: 6.5 a 45 gradi per toccare i 7.2 sotto gennaker a 120 gradi di reale.

La sensibilità alla barra è eccellente: la barca reagisce con immediatezza e precisione. Le uscite dalle virate richiedono pochi secondi di tempo per riprendere la velocità iniziale. Il divertimento, purtroppo limitato a qualche breve sprazzo di rinforzo sui 10 nodi, è assicurato quando la barca sbanda e cambia completamente carena, appoggiandosi sullo spigolo

riducendo così superficie bagnata e resistenza all'avanzamento: in queste condizioni la sensazione di progressione e velocità è impagabile. Nostro malgrado rientriamo scoprendo un'ottima manovrabilità a motore ma senza poter testare le velocità in quanto l'elica, una J-prop, non è caricata in modo corretto. All'ormeggio si governa con precisione grazie all'immediatezza della risposta della barra.

Walkabout 43 è tutto sommato una barca semplice, anche se proprio le sue grandi qualità di robustezza e vocazione alle lunghe navigazioni non la rendono certo adatta ad armatori costretti a limitare ai quindici giorni estivi le loro veleggiate. È una barca destinata a chi può e vuole navigare spesso, magari anche in inverno, e che in un angolo di qualche cassetto non ha rinunciato a custodire il sogno di un passaggio, prima o poi, delle Colonne d'Ercole.

Walkabout 43

VALUTAZIONI

Struttura	●●●●●
Interni	●●●●●
Prestazioni a vela	●●●●●
Manovrabilità	●●●●●
Attrezzatura	●●●●●
Comodità	●●●●●

Stivaggio

Gavoni esterni	●●●●●
Gavone catena	●●●●●
Dinette	●●●●●
Cucina	●●●●●
Cabina poppa	●●●●●
Cabina prua	●●●●●
Bagno	●●●●●

IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 13,64
Lunghezza al gall.	m. 12,70
Larghezza	m. 4,50
Pescaggio	m. 2,15
Dislocamento	kg. 9.500
Zavorra	kg. 3.200
Superficie velica (r+g)	mq. 116
Cabine	2/3
Bagni	2
Riserva acqua	l. 420
Riserva carburante	l. 400
Motore	Yanmar 54 hp
Categoria CE	A
Progetto	David Reard
Cantiere	Walkabout
Prezzo (Iva esclusa)	€ 250.000

CONTATTI

Walkabout
 Via Celletta dell'Olio, 1821
 47822 Santarcangelo di Romagna (RN)
 Tel 327 5725577
www.walkabout.it - info@walkabout.it

ACCESSORI EXTRA

Prezzi in euro, Iva esclusa			
Delfiniera	1.400	Dissalatore 35 l/h	4.700
Pozzetto in teak	3.000	Riscaldamento webasto	2.710
Roll bar carbonio	3.000	Generatore eolico	1.000
Sprayhood	1.900	Radio HF Icom IC 7000	968

LEASING

Prezzo dell'imbarcazione €250.000 Iva esclusa

Proposta 1	Proposta 2		
numero canoni	59	numero canoni	83
anticipo 30% Iva incl.	€82.500	anticipo 30% Iva incl.	€82.500
importo per canone	€3.233	importo per canone	€2.390
riscatto finale	€2.500	riscatto finale	€2.500
accensione pratica	€500	accensione pratica	€500

Il calcolo si basa sul prezzo standard più servizi di allestimento e messa in acqua

ASSICURAZIONE

Rc	Casco	Franchigia
€ 70	€ 1.800	€ 1.250



18° uomo l'opinione di un lettore



Mauro Stambazzi

Dalla banchina il Walkabout 43 non passa inosservato e offre l'immagine di una imbarcazione potente e sicura. Saliti a bordo si caratterizza per le dimensioni generose del pozzetto che consentono di manovrare agevolmente. Il cantiere ha privilegiato la semplificazione delle manovre, così

che l'imbarcazione può essere condotta con equipaggio molto ridotto. Un capiente gavone a prua per le vele e uno a poppa, insieme a un sottocoperta spazioso e funzionale fanno del Walkabout 43 un degno compagno per crociere no limits, senza scartare la possibilità di qualche soddisfazione in ingaggio. Buona anche l'abitabilità sottocoperta. Finalmente usciamo in mare: è una piacevole emozione condurre un 43 piedi con due timoni a barra che non mi

fanno rimpiangere la ruota. Il controllo dell'andatura risulta sensibile e preciso. La barca è reattiva, virate e strambate si compiono rapidamente. La forma dello scafo, a spigolo con una poppa larga quanto il baglio massimo, l'altezza dell'albero e il piano velico danno l'impressione di una imbarcazione potente che, pur essendo generosa con arie leggere, può riservare gradite sorprese anche in condizioni meteo-marine più impegnative. Peraltro la prova si svolge con un vento a regime di brezza (inferiore a 10 nodi) e mare calmo. Durante la bolina, a un accenno di rinforzo del vento, la barca accelera, lo scafo subisce un leggero sbandamento, il timone sopravento esce dall'acqua, la carena a spigolo dà l'impressione di un buon scorrimento e resta ottimo il controllo del timone. Terminata la prova in mare rimane il desiderio di apprezzare il comportamento della barca in condizioni di vento e di mare più impegnative. Desidero, infine, complimentarmi con la redazione di SoloVela e col team "Compromessi Zero".

Prestazioni a motore

Velocità

Giri	Nodi
/	/
/	/
/	/
/	/



Yanmar 54 hp

COMPROMESSI ZERO

L'operazione compromessi zero consiste essenzialmente nella consueta realizzazione del test, svolto con la trasparenza e l'obiettività di sempre, con l'aggiunta della presenza a bordo di un nostro lettore. Lo abbiamo definito il 18esimo uomo, come l'ospite nelle regate in Coppa America. La differenza sta nel fatto che il lettore, estratto fra i tanti che ci hanno scritto e che ci scriveranno, ha la possibilità di partecipare alle manovre ed esprimere la sua opinione che pubblichiamo nella pagina accanto. Scrivi a compromessizero@solovela.net e prenotati.

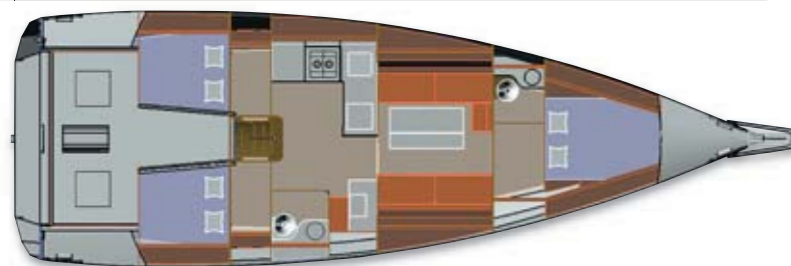


Pro

- Velocità
- Costruzione
- Organizzazione spazi

Contro

- Rifiniture interne
- Grip coperta
- Paramare basso



Costruzione



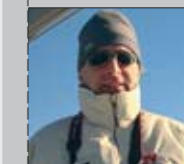
La costruzione è realizzata con sandwich di compensato marino, pvc e tessuti laminati con resina epossidica. A sinistra, i prigionieri che fissano la chiglia all'interno di una scassa (foto a destra). Nell'ultima foto a destra la ragnatela di rinforzi in compensato marino che copre lo scafo



IL TEAM



Nico Caponetto
vicedirettore



Toni Valente
fotografo



Gianni Catani
cineoperatore

Il team di SoloVela è vestito da **SLAM**