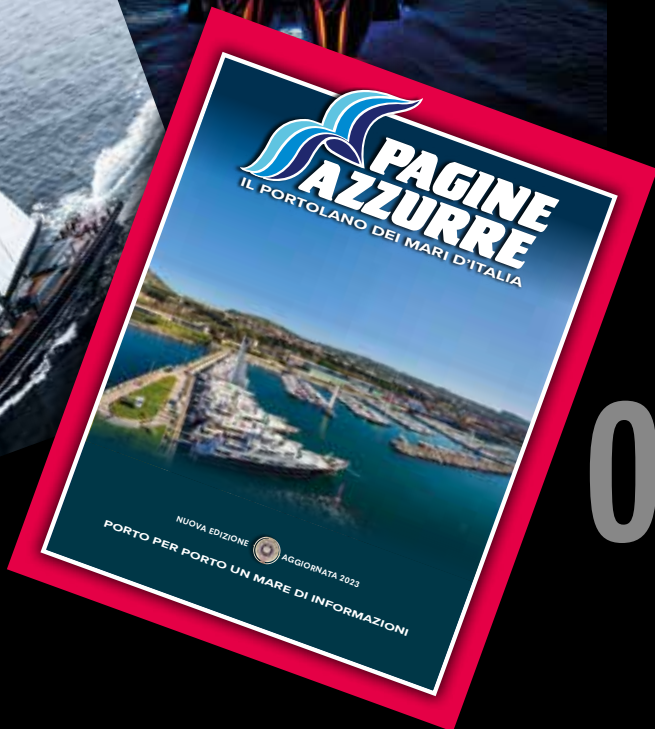
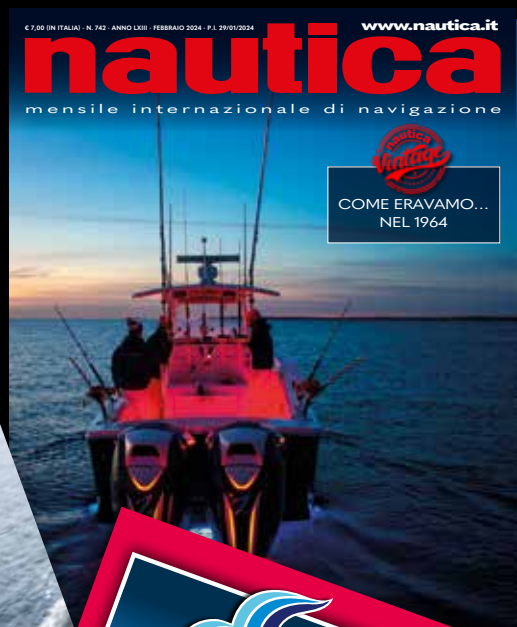


60 ANNI



LEGGI
RESPIRI
MARE
SEMPRE
OVUNQUE

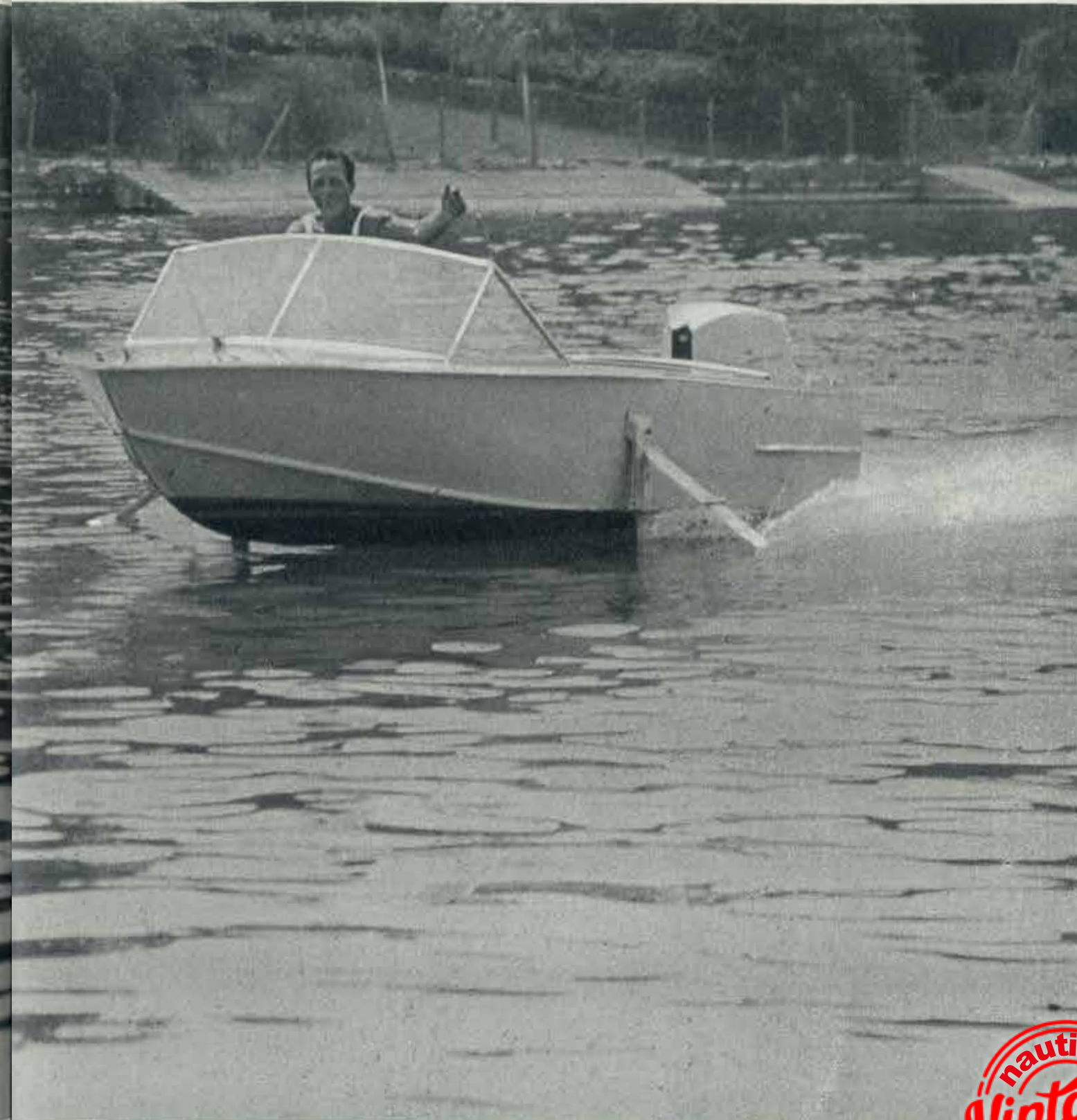
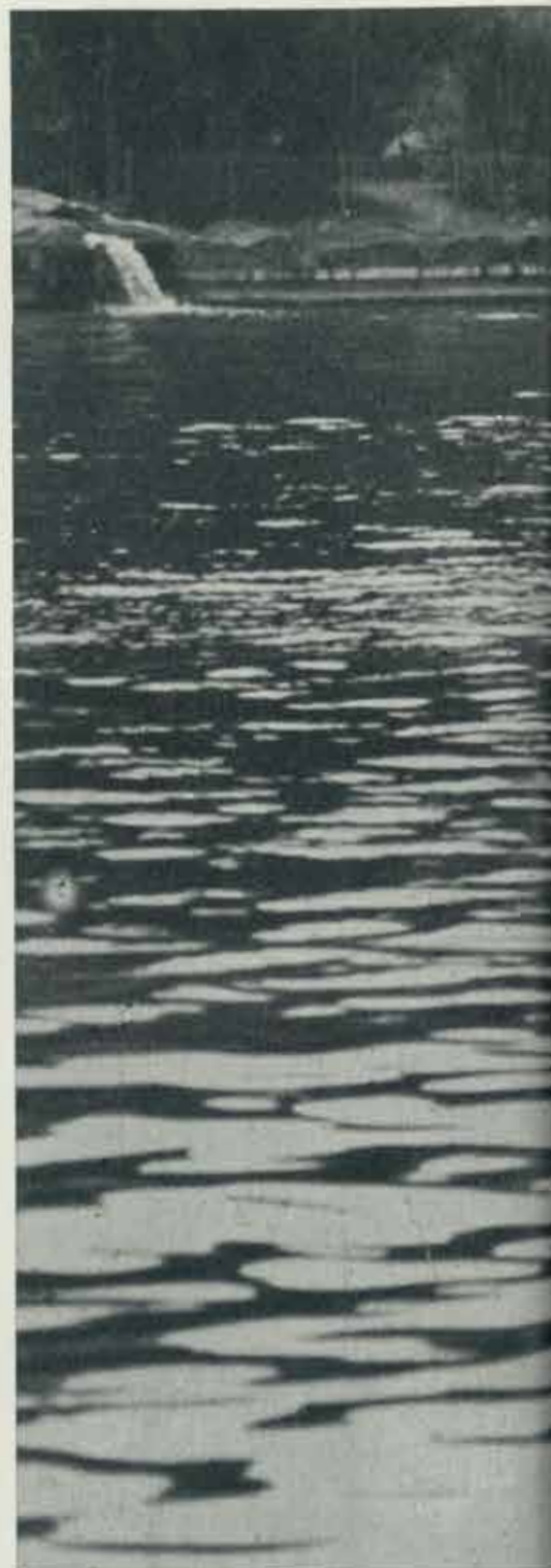


60 ANNI FA

come
eravamo



È GIUNTO DAL GIAPPONE



IMPRESSIONI
DI
NAVIGAZIONE



N. 22

UN ALISCAFO TASCABILE

Fin da quando Forlanini fece i primi esperimenti con le ali sostentatrici applicate ad imbarcazioni a motore, gli aliscafi, come vengono ormai abitualmente chiamati questi mezzi, hanno sempre destato grande interesse sia nel pubblico che nei tecnici. L'arrivo e la partenza degli aliscafi, che ormai numerosi esercitano servizi di linea, destano sempre la curiosità e l'attenzione del pubblico. Quando oggi si parla di aliscafi si fa inevitabilmente riferimento a quei superbi mezzi costruiti in Sicilia dai cantieri Rodriguez e che oggi vengono utilizzati per normali linee commerciali di collegamento rapido in Italia e in altri numerosi paesi. È stato soprattutto il successo di questi grandi aliscafi italiani a richiamare l'interesse e l'attenzione di molti appassionati sulla possibilità di applicare gli stessi alettoni su scafi più piccoli idonei al diporto nautico. Tentativi ne sono stati fatti ovunque: fra questi quello di una grande industria giapponese che lancia ora sul mercato mondiale un piccolo modello equiparabile, come dimensioni di massima, a un normale scafo fuoribordo. Nel numero scorso di Nautica ci eravamo riservati, nel presentare la foto di questo piccolo aliscafo giapponese, di provarlo e offrire ai nostri lettori i risultati ottenuti. Manteniamo qui la promessa pubblicando i risultati delle prove alle quali abbiamo sottoposto il Sea Hawk JDHF.

Dai dati che pubblichiamo si può rilevare come lo scafo del Sea Hawk sia equiparabile come dimensioni ad un qualsiasi altro scafo per fuoribordo. Le dimensioni subiscono tuttavia degli aumenti quando gli alettoni vengono aperti nella posizione di funzionamento: questo significa che guidando il Sea Hawk bisogna farsi un concetto del tutto nuovo su quello che normalmente viene definito "l'occhio" perché la lunghezza e la larghezza aumentano considerevolmente impacchiando non poco all'inizio le manovre in porto anche perché le maggiori dimensioni si trovano sott'acqua con gli alettoni e quindi non si vedono. In altre parole è necessario ridimensionare le proprie esperienze di guida. Lo scafo del Sea Hawk è costruito in compensato marino di mogano su una struttura di ordinate e correnti longitudinali: all'esterno viene applicato un rivestimento di vetroresina che irrobustisce ulteriormente il complesso contribuendo anche a renderlo stagno. Gli alettoni sono invece costruiti in lega leggera di alluminio: quelli principali sono applicati mediante bulloni sulle fiancate dello scafo all'altezza del posto di guida, mentre quelli poppieri sono incernierati sullo specchio di poppa. Questi ultimi possono quindi con manovra semplicissima essere ribaltati sul ponte di poppa: quelli di



**Scheda tecnica
del Sea Hawk Hydrofoil Boat**

tipo d'imbarcazione: aliscafo con motore fb.
costruttore: Pacific Boat Co. Ltd. Yokohama
importatore: F.lli Sgaragli, via del Mascherino 45, Roma
nome: Sea Hawk Hydrofoil Boat, modello JDHF
lunghezza f. t. con alettoni ripiegati: m. 4,33
lunghezza f. t. con alettoni aperti: m. 5,03
larghezza max con alettoni ripiegati: m. 1,86
larghezza max con alettoni aperti: m. 2,90
immersione con alettoni ripiegati: m. 0,20
immersione con alettoni aperti: m. 0,35
peso senza motore: kg. 270
materiale costruzione: scafo in compensato marino rivestito in vetroresina
alettoni in lega leggera
potenze applicabili: fino a 50 HP (piede lungo)
posti a sedere: sei
prezzo: 1.300.000

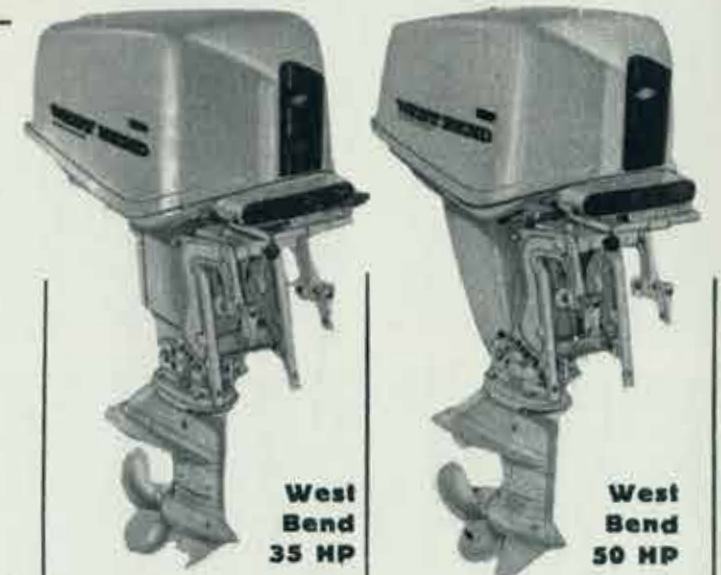


prua invece possono essere ripiegati verso l'interno dello scafo riducendo così l'ingombro laterale e all'occorrenza possono essere completamente smontati. Il posto di guida è riparato da un parabrezza a spigolo molto efficace; il posto di guida sulla destra dello scafo ci è sembrato un po' scomodo e sacrificato per il pilota; ottima invece la visibilità.

I sedili sono tre e possono ospitare molto comodamente sei persone: peccato che gli schienali non siano ribaltabili e impediscano quindi, in un abitacolo di grandi dimensioni, di potersi sdraiare. Ai lati del motore, sotto il ponte di poppa, sono stati realizzati due gavoni ai quali si accede attraverso appositi portelli e nei quali vengono sistemati il serbatoio del motore e la batteria.

Quanto alle prestazioni in acqua, quando si parla di aliscafi in generale si fa sempre riferimento alla velocità perché proprio per le velocità questi mezzi si sono guadagnata una buona notorietà. Sul Sea Hawk possono essere applicati motori fino a 50 HP ma la casa stessa raccomanda l'impiego di potenze fra i 40 e i 50 HP. Mentre infatti scafi normali delle stesse dimensioni possono arrivare a planare anche con potenze inferiori, come del resto si è visto più volte in altri test effettuati da Nautica, gli aliscafi hanno bisogno di una potenza maggiore

**Scheda tecnica
dei
motori**



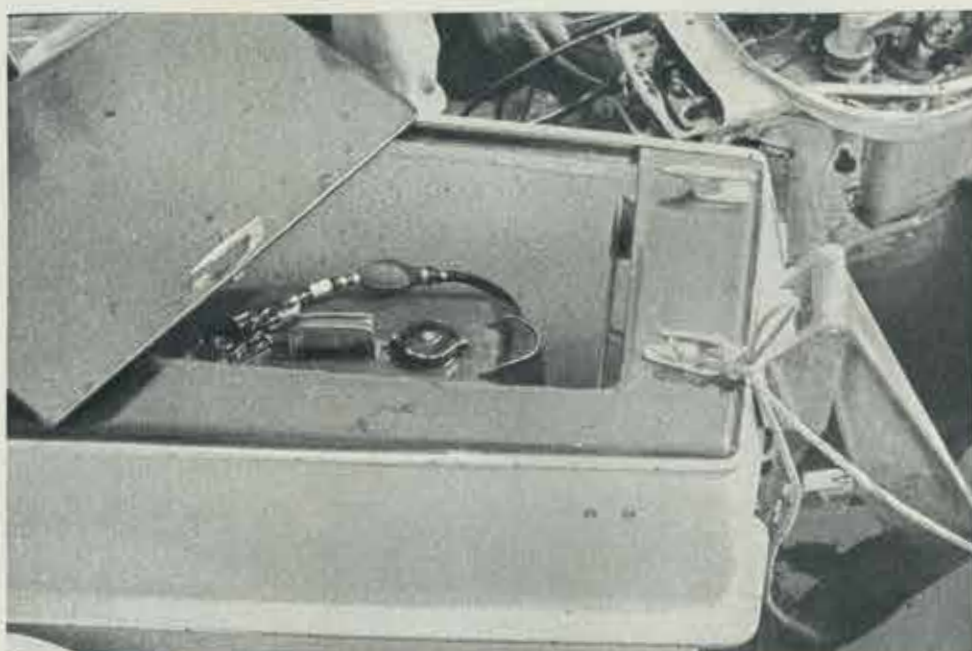
costruttore	West Bend Company, West Bend, Wisc., USA	West Bend Company, West Bend, Wisc., USA
importatore	Nautirama, piazzale Metropolitana Ovest, Roma EUR	Nautirama, piazzale Metropolitana Ovest, Roma EUR
potenza denunciata	35 HP a 4500 giri	50 HP a 4750 giri
n. cilindri	598 cc.	747 cc.
cilindrata	due	due
raffreddamento	acqua	acqua
peso	kg. 49	kg. 61
capacità serbatoio	litri 23	litri 23
elica	tre pale 10 3/8"x11,5"	tre pale 10 3/8"x13,5"
patente	si	si
prezzo	lire 470.000	lire 650.000 (avv. elettrico)
supplemento per piede lungo	lire 15.000	lire 15.000



Velocità

Con motore West Bend 35 HP
 1 persona a bordo: Km/h. 34,762
 2 persone a bordo: Km/h. 30,332

Con motore West Bend 50 HP
 1 persona a bordo: Km/h. 54,940
 2 persone a bordo: Km/h. 54,725
 3 persone a bordo: Km/h. 54,116
 4 persone a bordo: Km/h. 53,562



Accelerazione

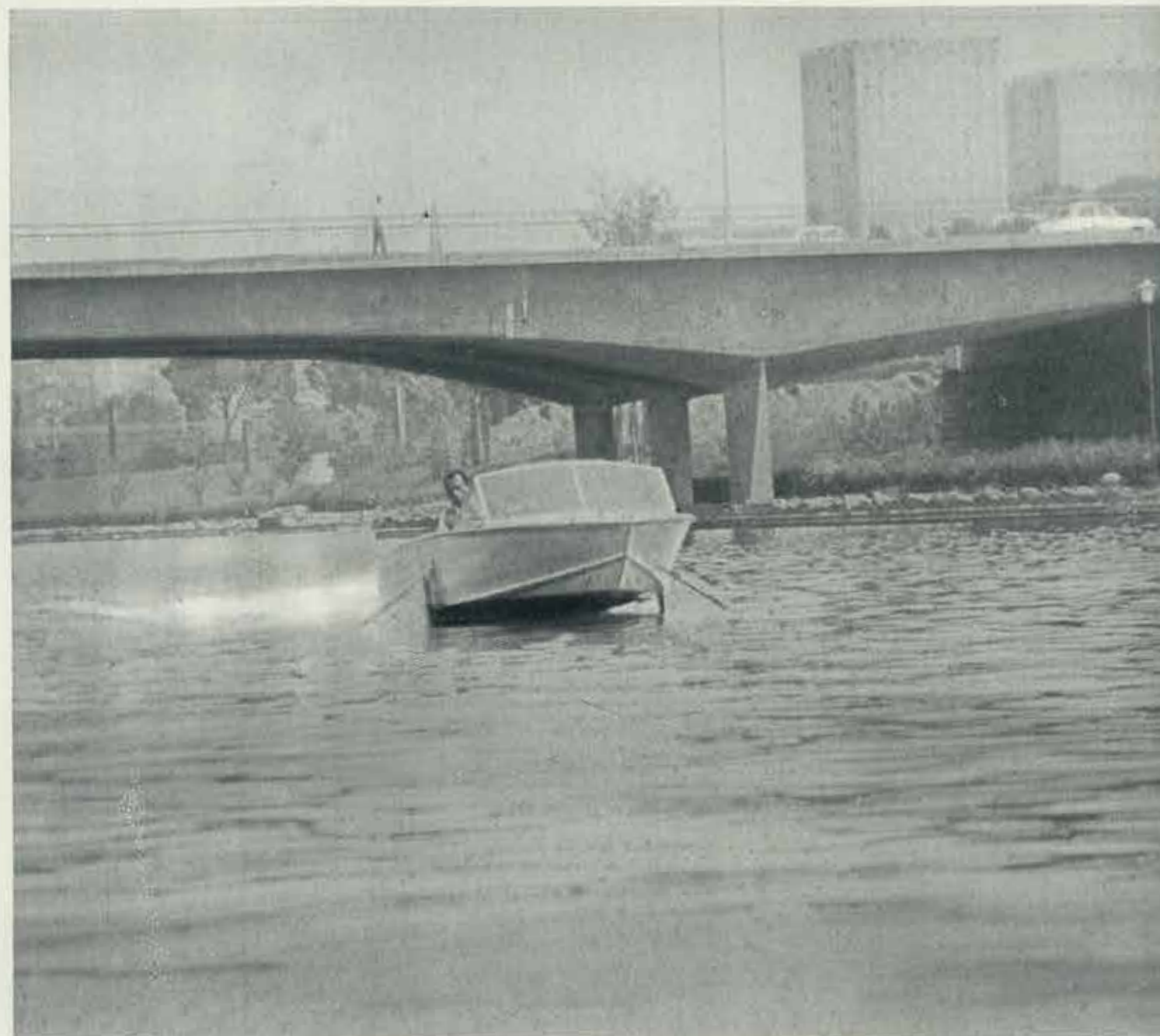
Sulla base dei cento metri con partenza da fermo.

Con motore West Bend 35 HP
 1 persona a bordo: 17"2/10
 2 persone a bordo: 20"5/10

Con motore West Bend 50 HP
 1 persona a bordo: 8"
 2 persone a bordo: 8"1/10
 3 persone a bordo: 8"3/10
 4 persone a bordo: 8"6/10



per poter uscire dall'acqua con tutto il loro peso e tutta la loro mole onde arrivare a planare sui soli alettoni che lasciano così lo scafo completamente sollevato dall'acqua. Abbiamo effettuato le prove in acqua con un motore West Bend da 35 HP ed un motore West Bend da 50 HP. Con il 35 HP ed una sola persona a bordo, lo scafo si solleva facilmente dall'acqua; man mano che aumenta il carico il sollevamento dall'acqua incontra maggiori difficoltà tanto che abbiamo limitato le prove di velocità e di ripresa con il 35 HP a due persone a bordo in quanto con un carico maggiore lo scafo, sollevandosi poco o niente dall'acqua, incontra una resistenza che fa variare molto da tentativo a tentativo le velocità e le prestazioni. Con il 50 HP la fuoriuscita dello scafo dall'acqua è fulminea sia con una che con quattro persone a



bordo tanto che le velocità relative a queste variazioni di carico sono pressoché simili fra loro. Con tale motore lo scafo rimane sempre ben emerso anche con quattro persone a bordo. Il 50 HP ci è sembrato pertanto il più indicato per questo piccolo aliscafo. Quanto alle altre prestazioni in acqua, la manovrabilità e la virata in piena velocità sono piuttosto scarse in quanto si possono effettuare solo virate a raggio molto largo; dovendo effettuare virate strette è necessario portare il gas al minimo e virare con lo scafo immerso. Questa caratteristica può rivelarsi negativa qualora si presentasse in navigazione le necessità di evitare un ostacolo improvviso. In porto la manovrabilità è buona, come quella di scafi normali con l'unica riserva, alla quale abbiamo già accennato, dell'igombro per via degli alettoni immersi.

Una particolare cura richiede la regolazione degli alettoni che possono essere inclinati secondo angoli diversi: la casa fornisce tutte le istruzioni per effettuare questi adattamenti onde ottenere le migliori prestazioni. Può accadere infatti che lo scafo in velocità risulti troppo appurato o troppo appoppato, oppure che tenda a beccheggiare oppure ancora che non si sollevi bene dall'acqua. In tutti questi casi bisogna modificare gli angoli di inclinazione degli alettoni. Questi aggiustamenti si sono rivelati particolarmente necessari con il motore da 35 HP. Con questo motore inoltre lo scafo tende ad essere spesso frenato da eventuali onde in quanto fuoriesce poco dall'acqua: ognuna di queste frenate fa diminuire la velocità e fa immergere la prua per cui riteniamo che in acque anche un tan-

tino mosse dal vento e con onde sia pure corte la navigazione col 35 HP sia piuttosto precaria. Col 50 HP le cose vanno meglio ma riteniamo che onde corte e dure influiscano negativamente sullo scafo in quanto la distanza fra la superficie dell'acqua e il fondo della carena è minimo e non permette quindi alle onde di passare indisturbate. In conclusione uno scafo, anzi un aliscafo, questo Sea Hawk, ha dimostrato, come risulta dai dati che pubblichiamo, di avere bisogno di molta potenza per raggiungere buone velocità; quanto al comportamento in acque leggermente mosse esso ci sembra precario perché, come abbiamo detto, bastano piccole onde ad alterare l'assetto e le condizioni di navigabilità del mezzo. Eccessivo ci sembra sinceramente il prezzo.

gli

X1  **Zalcraft** si affermano

nella

VIAREGGIO - BASTIA - VIAREGGIO 1964

3° TROFEO ELICA D'ORO

CON DEGLI SCAFI **REALMENTE** DI SERIE
CONQUISTANDO I SEGUENTI RISULTATI:

2° assoluto

4° assoluto

5° assoluto

1° CAT. DA 7.50 A 9 MT., OLTRE 440 HP

2° CAT. DA 7.50 A 9 MT., OLTRE 440 HP

3° CAT. DA 7.50 A 9 MT., OLTRE 440 HP

1° CAT. DA 7.50 A 9 MT., FINO A 440 HP



CANTIERI NAVALI



Zalcraft

Direzione Generale - Salone esposizione:
ROMA, Via Dante 52 - Telefoni 802701 - 875377
Stabilimento - BRACCIANO - Telefono 902128
Cantiere FIUMICINO, Viale Traiano n. 37

