

IMPRESSIONI

Sedici metri con 2 x 660 cv Cat, tre cabine doppie e due locali equipaggio sono il biglietto da visita di questa barca molto concreta.

di Guido Zanella

Dellapasqua DC 16



Tra i nomi storici della cantieristica italiana c'è quello di Giancarlo Del-lapasqua: già pilota di motonautica ha iniziato negli anni sessanta a Marina di Ravenna una felice attività che lo ha portato a costruire decine di scafi che dal "Canale Baiona" hanno conquistato il Mediterraneo. Le misure medie, il DC 9 e il DC 10, sono ancora cavalli di battaglia molto ricercati nel mercato dell'usato per chi vuole navigare in maniera economica e sicura. Adesso il signor Giancarlo è affiancato nella gestione e progettazione delle barche dal figlio Mirko.



IMPRESSIONI DC16



1. Il letto della cabina armatoriale, dotata di un grande bagno dedicato.
2. La cabina ospiti a letti gemelli.
3. La cabina ospiti con letto matrimoniale.
4. Bagno della cabina armatoriale.
5. Le due cabine ospiti sono servite da un bagno aperto in corridoio e da una cabina doccia, nella foto.

Il denominatore comune della gamma del cantiere romagnolo è la storica ed efficace carena Hunt, abbinata a un angolo della V di poppa piuttosto sostenuto, fino a 18°, poco usato nella produzione moderna che privilegia una uscita più piatta. Esiste una proporzione quasi diretta tra l'angolo del diedro e le prestazioni della carena, quando questo è piatto è più facile planare e quindi raggiungere velocità considerevoli anche con potenze ridotte. Al contrario se la V è più profonda la carena è più morbida con mare formato. Questo, ovviamente, detto in due parole, perché altre caratteristiche concorrono a determinare la prestazioni, come il peso della carena, la distribuzione dei pesi e altro. La crescita complessiva delle dimensioni della flotta italiana e

delle esigenze della clientela ha portato Dellapasqua a realizzare questo sedici metri con tre cabine e alloggi equipaggio, con un interessante rapporto prezzo dimensioni. Lo schema di base rispecchia quello del DC 14 già provato da Vela e Motore ed è la zona di poppa quella dove il cantiere ha lavorato per migliorare l'abitabilità.

Il disegno

E' un segmento di mercato che solo qualche anno fa era considerato di "ammiraglie" e che adesso invece è conteso da prodotti di serie realizzati in numerosi esemplari per anno. Sia i cantieri italiani che quelli inglesi hanno lavorato molto per arrivare a cruiser completi negli interni e nelle prestazioni. Abbiamo già parlato della carena, uno sviluppo dello schema Hunt

con liste di sostentamento, sei per parte. Disegno molto collaudato che negli anni ha dimostrato prestazioni equilibrate anche per un uso intenso e con mari impegnativi. La linea esterna rispecchia lo stile Dellapasqua che possiamo definire essenziale, con poche concessioni alle attuali rotondità nella forma della finestratura e della coperta. Il Dc 16, come già lo era il 14 è dotato di porta laterale che consente al timoniere di accedere direttamente al passavanti durante le manovre, una caratteristica che di solito è tipica di barche più grandi che si rivela particolarmente utile con equipaggio ridotto. Lo schema distributivo dei volumi è collaudato e classico, con ampie e vivibili zone esterne in coperta, in pozzetto e sul fly. Il grande fly, il cui accesso avviene



6. A fianco la zona living con l'ampio tavolo, a prua si intravede il divanetto passeggeri e a destra il pilotaggio. Una porta scorrevole si apre verso il pozzetto.



7 8



dal pozzetto con scala inox, consente quella vita all'aria aperta che ci si aspetta da una unità del genere, con ampi divani e un comodo posto di pilotaggio. Un roll bar sostiene le antenne e attrezzature che nel caso della barca in prova comprendevano anche la sfera dell'antenna per il telefono satellitare. Il pozzetto con grande plancia a poppa è di buone dimensioni, la poppa è continua e per accedere alla plancetta bisogna percorrere alcuni gradini.

Interni

Anche in questo caso viene riproiettato lo schema tradizionale con la cabina armatoriale e bagno dedicato a prua. A centro barca si trovano una cabina a letti gemelli e una matrimo-

si rivela utile per dividere le funzioni. Il cantiere ha preferito questa soluzione al tentativo di realizzare due più piccoli bagni per gli ospiti. Due gli alloggi per l'equipaggio, una cabinetta a poppa con accesso dallo specchio e una a centro barca dietro la cucina nella separazione tra la zona notte e la sala macchine. La doppia possibilità di alloggiare personale di servizio può essere interessante non solo dello skipper ma anche di una baby sitter o una hostess che si occupa della cucina.

Molto buona la visibilità dal posto di pilotaggio interno, accostato sulla destra della barca. Molti cantieri scelgono, a beneficio della compartimentazione interna, di posizionare la timoneria al centro, anche in virtù

bridge e dall'interno si naviga in mare aperto in condizioni in cui la visibilità laterale non è molto importante. A sinistra della zona guida un divanetto accoglie gli ospiti in navigazione. La cucina invece è al livello inferiore dietro il pilotaggio, come tradizione sulle unità maggiori di Dellapasqua. La generosa dinette offre il giusto equilibrio tra necessità di realizzare sedute e il piacere di lasciare all'occhio ampi spazi di fuga. E' in questa zona che l'armatore può proporre alcune personalizzazioni secondo le sue esigenze. Alcuni armatori gradiscono la presenza di due tavoli, in questo caso il divanetto a sinistra scompare per far posto al secondo tavolo. La sala macchine ha un doppio accesso, un portello si apre nel-

7. La parete attrezzata a dritta della dinette che contiene tra l'altro la televisione.
8. La cucina è al livello inferiore, da qui si accede a una delle cabinette equipaggio.
9. Il posto di guida è accostato a destra e realizzato con efficace semplicità.

IMPRESSIONI



1. La silhouette con in evidenza la porta apribile che dal posto guida apre verso il passavanti.

2. L'ampio prendisole del ponte superiore.

3. Il posto guida del flybridge ha la ripetizione di gran parte degli strumenti e da qui si può controllare la navigazione d'altura.

4. La plancia di poppa con la discesa in mare e il portello per l'accesso alla sala macchine.

alizzato a poppa, con un grande portello in pozzetto. Il locale può accogliere con facilità impianti aggiuntivi, come il generatore che di serie è un Mase, il dissalatore e le pompe per il condizionamento.

In sala macchine non manca lo spazio e i motori respirano adeguatamente. Forse può essere migliorabile l'isolamento termico e acustico tra sala macchine e cabina equipaggio, dove un oblò, d'altra parte comodo per le ispezioni, non consente una perfetta coibentazione.

Qualità nautiche

Il DC 16 su cui abbiamo navigato in una breve uscita di prova

era dotato di due Caterpillar da 660 cavalli (inglesi, nel sistema metrico sono qualcuno di più. In alternativa possono essere installati altri propulsori a richiesta del cliente. Il cantiere di-



chiara di aver raggiunto nelle prove di macchina una velocità massima di 35 nodi, che per questa unità sono una velocità di tutto rispetto. Superare i

trenta nodi è una esigenza, che non sempre condividiamo soprattutto su questo genere di barche, della clientela contemporanea tesa altre prestazioni anche quando poi non le sfrutta. Dellapasqua vuole stare al passo, anzi è stato uno dei primi a volere barche in grado di raggiungere i sessanta chilometri all'ora. Capita che per superare la faticosa barriera dei trenta nodi si debbano scegliere motori più costosi, pesanti e avidi di gasolio quando contentandosi di una buona velocità di trasferimento di 24/26 nodi si potrebbe oltre che risparmiare avere una barca più "agile". D'altra parte recenti indagini confermano che le prestazioni, velocità in termini assoluti, restano uno dei criteri di scelta più seguiti dai motoristi soprattutto nella tipologia open.



DC 16 LE IMPRESSIONI IN CIFRE

Progetto

Ufficio tecnico del cantiere

Prezzo

Indicativo 655000 euro più Iva

I dati

Lunghezza ft m 15,98 – larghezza m 4,40 – dislocamento kg 20500 – immersione m 1,05 – serbatoio carburante lt 2000 – acqua lt 850 – posti letto ospiti 6 + 2 – servizi ospiti 2 + locale doccia separato – servizi equipaggio 2 – portata persone 18 – categoria CE A – max motori 1600 cv.

I motori della prova

2 Caterpillar 3196 D1TA – potenza



max kW 492 (bhp 660) - cilindrata totale cc 12000 – alesaggio X corsa mm 130 x 150 – n cilindri 6 in linea – alimentazione con turbocompressore e aftercooler - peso kg 1178 – impianto elettrico 24 volt

passerella idraulica Besenconi - Radar, plotter gps, pilota automatico ed ecoscandaglio Raymarine – timoneria e comandi motore elettronici – batterie 4 x 220 Ah x caricabatterie Quick 1250 – verricello da 1 kw 100 metri di catena da 8 mm e ancora Cqr 22 kg – frigo 80 + 50 lt in cucina e 20 lt sul fly.

Indirizzo

Cantiere Nautico Dellapasqua DC, via del Marchesato 11, 48023 Marina di Ravenna
 Sito: www.dellapasquadc.com
 E mail: dellapasquadc@dellapasquadc.com

I motori della prova

2 Caterpillar 3196 D1TA – potenza

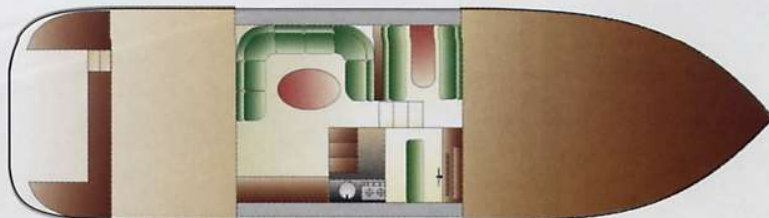
Dotazioni standard

Generatore Mase 6,5 kW –

In sintesi

Una barca che punta a un ottimo rapporto tra dimensioni e prezzo.

La carena realizzata sullo storico schema Hunt, ha un comportamento senza sorprese e prestazioni adeguate. Molto classica la distribuzione degli interni.



Nella breve prova a mare avvenuta a Marina di Ravenna non abbiamo forzato i motori, nuovi e in fase di messa a punto, raggiungendo una confortevole velocità di crociera di 24/25 nodi a 1600/1800 giri. I motori sono controllati elettronicamente e hanno le leve sincronizzabili, questo significa una riduzione del rumore quando i due regimi non sono perfettamente identici e si innesca il "battimento" il rombo sommesso e ciclico che i motoristi ben conoscono. Non tutti amano questi comandi che a tutela dei motori rallentano le reazioni e l'ingresso del turbo, valutando temperature, coppie e quant'altro, e addirittura mal sopportano la monoleva ormai diffusa. Il controllo elettronico ha però consentito alle case di elevare la potenza dei motori a pari cilindrata proprio perché

si sono ridotte le situazioni di rischio come nelle accelerazioni improvvise.

La carena, pur nella sua lunghezza, dimostra una ragionevole docilità in virata. Il passaggio dalla fase dislocante alla planata, che avviene a cavallo dei 15 nodi, è graduale e poi non servono i flap per raggiungere l'assetto migliore. Nel passaggio sulle poche onde generate dalla barca appoggio non abbiamo avvertito moti di delfinamento e instabilità e la barca resta sostanzialmente neutra. Nel passaggio sulle onde il rumore è confortevole e non si avvertono fastidiosi impatti sull'acqua.

Il DC 16 è destinato a chi cerca contenuti concreti ad un prezzo

adeguato e usa davvero la barca per navigare. Decine di armatori soddisfatti dei famosi DC sostengono anche un fiorente mercato dell'usato che soprattutto nelle dimensioni inferiori è alla ri-



cerca di barche "utili". Il cantiere pur partendo da uno schema di interni e coperta collaudato segue l'armatore nelle sue personalizzazioni.

Sopra i pianetti del DC 16, la dinette è nella versione che prevede un doppio tavolo su due livelli. Qui a fianco, la barca in navigazione durante l'uscita in mare.