

Prova

Un originale motoryacht open di 28 metri. Molti gli accorgimenti interessanti, dalla carena alla sala macchine, dal ponte aperto ai sistemi di governo. Con 2 motori MTU da 1830 cv supera i 42 nodi di velocità.



Guy Couach 2800



- Ottime prestazioni in mare
- Linea molto bella

- Discutibili le scelte dei tessuti d'arredamento

di Aldo Martinetto

Una barca decisamente fuori dal comune che per il momento è stata costruita in soli due esemplari. Non tutti infatti possono ambire ad uno yacht del genere. Non per il costo, che alla fine è quello di ogni altro scafo di queste dimensioni e di questa classe, ma per il fatto che le sue caratteristiche unite alle dimensioni sono tali da lasciare stupiti.

La carena è stata presa pari pari da una grande motovedetta militare che il cantiere da qualche tem-

po costruisce in serie. Una carena particolare, che, messa alla prova, oltre ad essere molto veloce si è rivelata insensibile al moto ondoso. La V è profonda a prora e il diedro variabile ne riduce gradualmente l'angolatura mantenendola ancora importante a poppa estrema. Un ginocchio molto pronunciato parte ben in alto del dritto di prora e si prolunga fino a poppa con la funzione di deflettore, ma nel contempo di sostentatore come un redan longitudinale.

La costruzione è in sandwich di balsa dove le pelli, oltre alle fibre di

vetro (mat e roving), vedono l'Aramat impregnato con le resine isoftaliche. L'Aramat è un tessuto esclusivo messo a punto dal cantiere, composto da fibre di vetro e Kevlar e offre grande resistenza agli urti e alla trazione consentendo un risparmio di peso di circa il 15% rispetto alle normali fibre di solo vetro.

La carena è suddivisa in senso longitudinale in compartimenti mediante paratie stagne costruite con composito di Kevlar/resina/balsa. I madieri sono ottenuti con lo stesso procedimento mentre il para-

mezzale e i correnti longitudinali sono di vetroresina. In tutti i fondi sono praticati degli ombrinali per convogliare l'acqua di sentina al pozzo di raccolta.

Lo scafo e le sovrastrutture sono stratificate a mano con materiali di massima qualità tanto che il cantiere è in grado di garantire il laminato per dieci anni. Inoltre questo tipo di costruzione assicura un notevole isolamento termico ed acustico. Nello scafo le paratie sono di compensato marino.

Gli interni

La discesa centrale con una scala agevole che al fondo accenna ad una curvatura dà accesso al salone posto a centro barca. Prima di entrarvi però si trovano sul lato sinistro un salottino e sul lato destro il locale della cucina. Il salone vede due grandi divani a C posti alle due murate e che si fronteggiano. Tra i divani sono dei tavoli e dei sedili mobili. Alle pareti sono vari grandi armadi con inseriti gli apparati televisivi e stereo. A prora si percorre un corridoio e si entra nella cabina dell'armatore con letto matrimoniale e due locali toilette di cui uno con doccia separata chiusa da vetrata. Anche la cabina armatoriale ha una buona quantità di armadi, cassetti, ripiani e ripostigli.

Dalla scala centrale di discesa prima accennata, andando verso poppa, con un breve corridoio si accede a due cabine doppie con letti gemelli e a due locali toilette con relativa doccia separata.

A prora, con ingresso diretto dal ponte, è la cabina con il servizio per due marinai.

Senza entrare nel merito delle fantasie dei tessuti che sono stati scelti personalmente dall'armatore, i mobili e i rivestimenti di legno sono stati lavorati con la raffinatezza cui il cantiere è aduso. E' stato fatto largo impiego del Corian finemente lavorato e lucidato per avere la stessa funzione del marmo, ma con un peso enormemente inferiore.

La coperta

La linea dell'intero scafo è slanciata come quella di un runabout nonostante l'altezza delle murate che sono proporzionate alle dimensioni generali della barca.

Il grande pozzetto (perché di un vero pozzetto aperto si tratta) è

enorme e ben protetto dall'imponente parabrezza avvolgente. La plancia di governo occupa interamente lo spazio dietro il parabrezza. Nota originale è l'assenza della ruota del timone sostituita da una specie di volantino-cloche tipo aereo.

Al centro del pozzetto è un elemento quadrangolare dove sono inserite le poltrone del pilota e delle persone che lo affiancano. Posteriormente a questo elemento, sulle cui fiancate sono dei grandi contenitori, si trova il boccaporto orizzontale scorrevole di accesso alla scala che conduce agli alloggi sotto coperta. Più a poppa sono tre grandi divani a C di cui due alle murate e uno con seduta fronte marcia. I due primi divani hanno al loro centro un tavolo.

Dietro al terzo si stende un enorme prendisole. Su questa area è possibile sistemare mobili bar, lavelli e barbecue, cosa che l'armatore della barca provata, per sua scelta personale, non ha voluto.

Date le dimensioni di questo open inusuale il roll bar di taglia non indifferente quasi non si nota e si compenetra con la linea generale dello scafo. Il collegamento dei due montanti su cui sono piazzati antenne e radar è un elemento alare di bassa sezione che a certe velocità potrebbe anche avere funzione di stabilizzazione e portanza. Gli oblò laterali a forma ellissoidale e lo sguscio longitudinale delle prese d'aria laterali della sala motori contribuiscono ulteriormente a dare slancio all'imbarcazione.

Il dritto di prora, ben inclinato, si raccorda al corpo della carena con una curvatura a corda allungata che in navigazione favorisce la penetrazione nell'onda.

Il ponte è ricoperto con doghe di teak massello. A poppa è un garage con saracinesca a movimentazione idraulica per il ricovero di un tender di m 3,40.

La sala macchine

Una speciale menzione deve essere fatta per la sala macchine. Dal ponte principale, attraverso una porta stagna laterale, si scende lungo una scala metallica in un compartimento dove il rigore dell'allestimento di tipo militare è dappertutto. I due motori sono accessibili da ogni lato. Gli interventi eventuali possono essere effettuati per lo più in posizione eretta. Gli

apparati ausiliari sono a portata di mano. Le tubazioni confluiscono ai vari centri di smistamento e intercettazione con andamento lineare e ben visibile. Anche le condutture elettriche godono dello stesso trattamento in modo che ogni linea può essere seguita lungo il suo percorso. I cavi sono alloggiati in canalette di PVC au-



1



2



3

toestingente per la protezione dagli urti e dalle vibrazioni. I cavi elettrici sono separati da quelli elettronici. Un quadro elettrico generale in sala macchine costituisce una ulteriore sicurezza per quello posto in plancia.

Ammirevole è l'ordine con cui sono disposti i vari congegni. Non vi è alcuna dispersione per cui risulta enormemente facilitato il monitoraggio. Noto è la ventilazione interna tanto che, dopo due ore di moto, in pochi minuti in sala macchine viene ristabilita la temperatura esterna. Ciò è dovuto al fatto che anche durante la navigazione la temperatura interna è

1 - La poppa del 2800 apribile lascia posto a un garage dove vengono ricoverati il tender e gli ski jet. La plancia piuttosto estesa provvede a ricoprire le trasmissioni di superficie France Hélices.
2 - La consolle di governo posta sulla plancia esterna è ricca di strumentazione. Si noti la cloche di tipo aeronautico in sostituzione della ruota del timone.
3 - Una zona esterna tutta arredata.

Prova



- 1 - Il salone principale con grandi divani secondo le direttive dell'armatore.
 2 - La cucina funzionale e molto dotata.
 3 - Il letto matrimoniale che fa parte della suite dell'armatore.
 4 - Una cabina degli ospiti con un letto doppio e uno singolo.
 5 - Una delle cabine gemelle.

mantenuta molto bassa tanto che è possibile permanere a fianco dei motori senza grande disagio.

Il pavimento del pozzetto posto sopra il compartimento motore è costruito in sandwich di compensato marino con anima di materiale isolante. Inoltre questo pavimento nella parte sottostante è ulteriormente isolato mediante un materiale ceramico.

Le prese a mare, gli scarichi, le valvole e le condotte di scarico dei motori sono di bronzo e di acciaio inox A.I.S. 316. Le tubazioni sono di rame, di PVC, di polietilene armato, di PVC alimentare, di cupronichel, di onix a seconda della loro funzione.

Il grande serbatoio del combustibile è integrato centralmente con la carena e dispone di doppi filtri separatori oltre alla cassa di decantazione.



La prova

Questo è un altro argomento che fa del 2800 Open una barca fuori dal comune. Innanzitutto, sia da fermi, sia a qualunque andatura, la carena è sempre in assetto di planata e non esiste passaggio dal

dislocamento alla planata vera e propria. E' una caratteristica derivata da uno studio a suo tempo condotto per delle motovedette della Marina Nazionale Francese la cui carena è stata pari pari utilizzata per il 2800 Open.

GUY COUACH 2800 LA PROVA IN CIFRE



Altra particolarità è data dalla mancanza della tradizionale ruota del timone sostituita da una specie di cloche di tipo aeronautico. Al primo momento la cosa lascia sconcertati, ma in breve tempo si acquista confidenza con il sistema. La manovra richiede piccoli spostamenti della cloche perché la sensibilità di risposta sulla timoneria è elevata. D'altra parte la barca ha una stabilità di rotta tale che l'intervento è necessario solo nel caso si debba effettuare una virata o una deviazione.

Le manette di accelerazione sono sincronizzate, ma possono essere sganciate dal sincronizzatore. La risposta in accelerazione non è immediata, perché la mole della barca richiede grande potenza che si ottiene solo quando entra in funzione efficace la turboalimentazione. Le trasmissioni sono con linee d'asse e la propulsione avviene con due eliche di superficie SDS 5 della France Hélices.

La prova è stata effettuata con mare calmo e carena non pulitissima. Si sono superati i 42 nodi a 2.250 giri/m di velocità massima, molto vicini ai 44 a 2.300 giri/m denunciati dal cantiere con carena pulita. Si tratta di una velocità che, ottenuta con una barca di questa taglia, è veramente di rilievo. A questa velocità l'indicatore di consumo indicava poco meno di 650 litri/h, il che vuol dire una autonomia di circa 10 ore e oltre 400 miglia percorse. Ma ancor più degno di nota è il fatto che il 90% di questa velocità massima è anche quella di crociera per cui nella navigazione in acque libere diventa continuativa.

Nella regolazione dei motori la MTU ha tenuto conto di questa esigenza e il loro funzionamento è stato adeguato alla richiesta del cantiere.

Per saggiare l'attitudine della ca-

Progetto

Studio tecnico del cantiere

Lo scafo

Lunghezza f.t. m 28 • lunghezza scafo m 26 • larghezza m 6,28 • immersione m 1,25 • peso a mezzo carico kg 50.000 • riserva combustibile lt 6.000 • riserva acqua dolce lt 1.500 • 2 motori turbodiesel MTU da 1.830 cavalli ciascuno • propulsione con eliche di superficie a 5 pale della France Hélices • 3 cabine doppie • 3 locali toilette • cabina doppia con servizio per equipaggio • casse acque grigie per lt 500 con pompa di 220 V e pompa di 24 V.

I motori della prova

MTU • mod. 16 V 2000 M90 • 16 cilindri a V di 90° • alesaggio X corsa mm 130 X 150 • cilindrata totale 31.860 cc • 4 tempi • potenza 1830 cv • iniezione diretta • turboalimentato • velocità media dei pistoni m/sec 11,5 • rapporto di compressione 15.2 • 4 valvole per cilindro.

Principali dotazioni standard

Salpaancora elettrico da 3500 W • pompa lavaggio catena • m 100 catena ancora - passerella elettro idraulica di acciaio inox e teak • 2 argani elettrici da 1500 W • VHF • GPS • pilota automatico • radar 36 miglia • HIFI Sony con lettore CD • TV 21 pollici • frigoriferi e congelatori • lavastoviglie, cucina a 4 fuochi con forno • forno a microonde • lavabiancheria con essiccatore (gli elettrodomestici sono di marca Miele) • 2 gruppi elettrogeni Kolher da

20 kW • 1 convertitore 24/220 V da 4500 W • 1 gruppo batterie avviamento 24V per 520 A/h • 1 gruppo batterie servizi 24V per 520 A/h • connessione batterie in parallelo • carica-batterie automatico da 100 A • correttori di assetto idraulici • pompe elettriche di sentina per 15 metri cubi/ora • dissalatore Marino 120 l/h • sistema antincendio semi-automatico in sala macchine con intercettazione delle prese aria e dell'alimentazione del combustibile • aria condizionata da 90.000 BTU con circolazione d'acqua a ciclo reversibile per il riscaldamento.



Indirizzi

Costruito da
Guy Couach
Gujan Mestras
(Francia).
Importato da Repubblica
Marinara, Milano
tel. 02/5696841
fax 02/5696614

La sala macchine molto ordinata secondo i canoni delle imbarcazioni militari.

Le prestazioni

giri	velocità in nodi
2.000	35
2.100	38
2.200	41
2.250	42,5

Le condizioni della prova

Tempo buono, soleggiato e mare calmo. Dieci persone a bordo. Carichi liquidi 2/3. Barca completamente equipaggiata.

rena ad affrontare l'onda si è dovuto attraversare ripetutamente la scia di alcuni grossi motoryacht in navigazione. Il passaggio è avvenuto senza avvertire impatti e senza movimenti. La carena ha superato impassibile a piena velocità onde scavate di quasi un metro di altezza. L'incedere possente e silenzioso della barca non ha variato minimamente l'assetto.

La virata naturalmente richiede un raggio piuttosto lungo e le accostate devono essere effettuate con attenzione. A poppa la scia è stesa e su di essa sovrasta il pennacchio delle eliche di superficie.

Dal posto di governo, dato il tipo di barca, la visibilità è totale per 360°. Il parabrezza avvolgente è molto protettivo non solo per la zona di pilotaggio, ma anche per quella living alle sue spalle.

