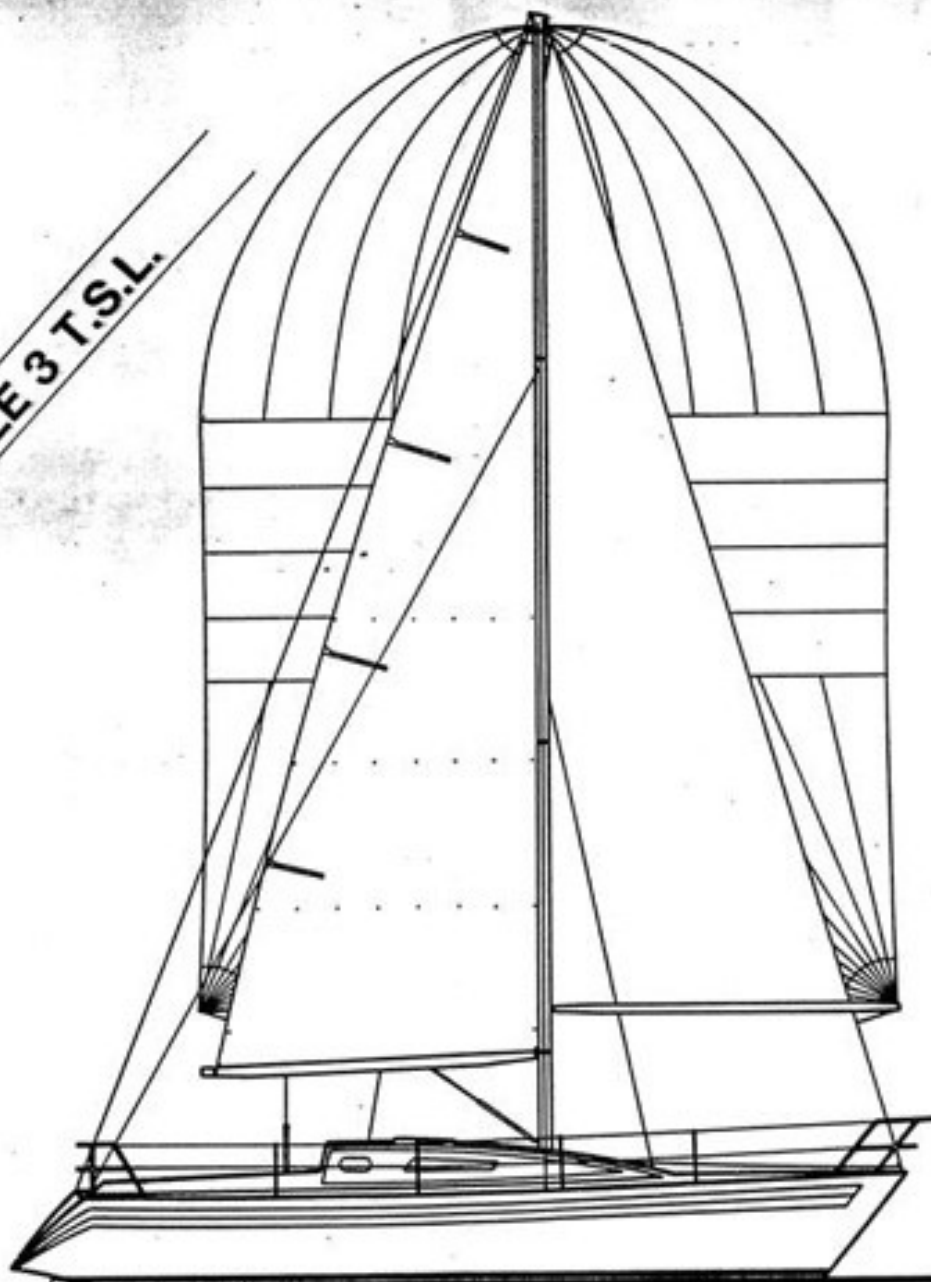


# Δ 1001 ALCURA

SOTTO LE 3 T.S.L.



**ALCURA** SRL  
CANTIERE NAUTICO

20083 Gaggiano (Milano)  
Via M. Polo 48/52  
Tel. 90 85 818 - 90 86 418

# ALTURA SRL

## CANTIERE NAUTICO

20083 Gaggiano (Milano)  
Via M. Polo 48/52  
Tel. 90 85 818 - 90 86 418

**LISTINO PREZZI**  
1° maggio 1987

## ALTURA A.1001

### CARATTERISTICHE DI COSTRUZIONE E DOTAZIONE DI SERIE

Costruzione in VTR con scafo in controstampato totale • Coperta in sandwich controstampata • Bulbo in acciaio inox AISI 316 con piombo fuso • Timone in VTR con telaio in acciaio inox • Asse timone in acciaio inox con testa snodata e barra in teak • Opera viva trattata con vernice antivegetativa.

**ATTREZZATURE DI COPERTA** - Falchetta in lega con 6 passacavi • Pulpito di prua • 6 candelieri in acciaio con due file di draglie • Pulpiti di poppa in acciaio • Musone di prua in acciaio con cubia salpa ancora e puleggia scorrimento catena • Gavone ancora autovuotante • 2 bitte di prua per cime ormeggio • Tambuccio scorrevole in VTR, ingresso cabina • Portello ingresso in teak su guide in teak • 2 winches per rinvii pozzetto drizze con 6 stoppers • Bitte e strozza scotte per manovre • 2 winches a due velocità per scotte genoa • 2 binari con carrello per scotte genoa • 2 bitte di poppa per ormeggio • Trasto di randa con carrello • Pozzetto autovuotante • Carabottino pozzetto.

**ALBERO BOMA E MANOVRE:** Albero e boma in lega anodizzata • Binario con anello tangone • Lande in acciaio • Strallo sartie e paterazzo in acciaio prestirato • Volantino regolazione paterazzo • Arridatoi in acciaio • Drizze interne all'albero • Prese rapide per due mani terzaroli con stopper • Scotte randa e genoa da 12 mm.

**VELE:** Randa • Genoa medio • Fiocco.

**ARREDAMENTI INTERNI (IN TEAK):** Cabina di prua: 2 cuccette a «V» trasformabili in letto matrimoniale con relativi materassi ricoperti in tessuto sfilabile a cerniera • Osteriggio • Armadietto con appendiabiti • Gavoni sotto le cuccette • Porta con

serratura di divisione dinette. **Dinette:** Divano 7-8 posti con materassi e cuscini ricoperti in tessuto • Osteriggio • 2 oblò • Finestrature laterali con tende scorrevoli • Tavolo con regolatore d'altezza • Rivestimento in tessuto • Tavolo da carteggio fisso (di grandi dimensioni) • Scomparti per strumenti e carte nautiche • Armadietto e vani • Stipetti, armadietti e vani su tutte le pareti • Gavoni sotto i materassi divano • Scaletta ingresso • Pavimento con paglioli in teak. **Blocco cucina:** Lavello in acciaio inox • Piano di lavoro in formica • Fornello a 2 fuochi basculante con bombola • Frigorifero 42 litri • Armadietto porta vivande con antine scorrevoli • Porta bicchieri • Porta piatti • Ripostigli con sportello. **Locale bagno:** Porta ingresso • W.C. marino con serrande di sicurezza • Lavello con scarico a mare e relativa serranda di sicurezza • Porta oggetti • Armadietti • Vani ad antine • Osteriggio • Aeratore. **Cabina di poppa:** 1 cuccetta doppia con relativi materassi ricoperti in tessuto • Rivestimenti in tessuto • Porta ingresso in teak • Armadietto appendiabiti • Mensola porta oggetti • Gavoni sotto le cuccette • Pavimento in teak • 1 oblò.

**IMPIANTO ELETTRICO:** Quadro comando con automatici ed interruttori • 2 batterie 12 V • 6 plafoniere dinette • 1 plafoniera cabina di prua • 1 plafoniera locale W.C. • 2 plafoniere cabina di poppa • 2 plafoniere cucina • Luci di via • 2 prese a 12 V • Amperometro • Voltmetro.

**IMPIANTO IDRICO:** 2 serbatoi acqua in neoprene sistemati nei gavoni pozzetto per un totale di 250 lt. • Autoclave • Pompa sentina manuale • Doccia pompa automatica.

**STRUMENTAZIONE:** Bussola con inclinometro • Stazione barometrica.

## CARATTERISTICHE DI COSTRUZIONE E DOTAZIONI STANDARD

Costruzione in VTR con scafo in controstampato totale • Coperta in sandwich controstampata • Bulbo in acciaio inox AISI 316 con piombo fuso • Timone in VTR con telaio in acciaio inox • Asse timone in acciaio inox con testa snodata e barra in teak • Opera viva trattata con vernice antivegetativa.

**ATTREZZATURE DI COPERTA** - Falchetta in lega con 6 passacavi • Pulpito di prua • 6 candelieri in acciaio con due file di draglie • Pulpiti di poppa in acciaio • Musone di prua in acciaio con cubia salpa ancora e puleggia scorrimento catena • Gavone ancora autovuotante • 2 bitte di prua per cime ormeggio • Tambuccio scorrevole in VTR, ingresso cabina • Portello ingresso in teak su guide in teak • 2 winches per rinvii pozzetto drizze con 6 stoppers • Bitte e strozza scotte per manovre • 2 winches a due velocità per scotte genoa • 2 binari con carrello per scotte genoa • 2 bitte di poppa per ormeggio • Trasto di randa con carrello • Pozzetto autovuotante • Carabottino pozzetto.

**ALBERO BOMA E MANOVRE:** Albero e boma in lega anodizzata • Binario con anello tangone • Lande in acciaio • Strallo sartie e paterazzo in acciaio prestirato • Volantino regolazione paterazzo • Arridatoi in acciaio • Drizze interne all'albero • Prese rapide per due mani terzaroli con stopper • Scotte randa e genoa da 12 mm.

**VELE:** Randa • Genoa medio • Fiocco.

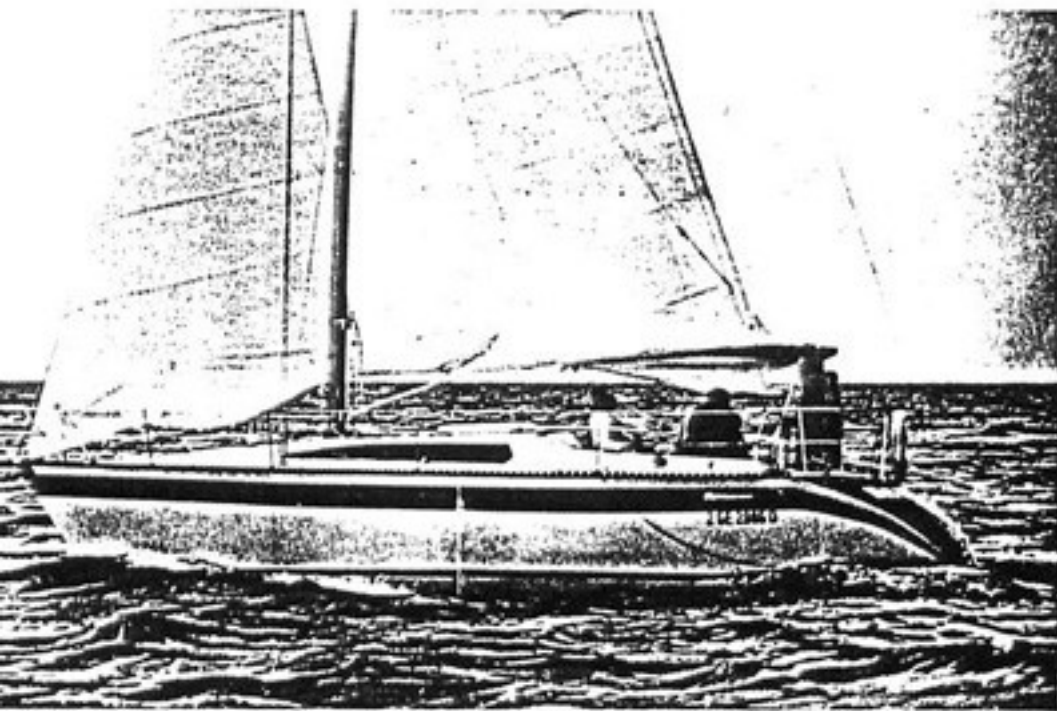
**ARREDAMENTI INTERNI (IN TEAK):** Cabina di prua: 2 cuccette a «V» trasformabili in letto matrimoniale con relativi materassi ricoperti in tessuto sfilabile a cerniera • Osteriggio • Armadietto con appendiabiti • Gavoni sotto le cuccette • Porta con serratura di divisione dinette. **Dinette:** Divano 7-8

posti con materassi e cuscini ricoperti in tessuto • Osteriggio • 2 oblò • Finestrature laterali con tende scorrevoli • Tavolo con regolatore d'altezza • Rivestimento in tessuto • Tavolo da carteggio fisso (di grandi dimensioni) • Scomparti per strumenti e carte nautiche • Armadietto e vani • Stipetti, armadietti e vani su tutte le pareti • Gavoni sotto i materassi divano • Scaletta ingresso • Pavimento con paglioli in teak. **Blocco cucina:** Lavello in acciaio inox • Piano di lavoro in formica • Fornello a 2 fuochi basculante con bombola • Frigorifero 42 litri • Armadietto porta vivande con antine scorrevoli • Porta bicchieri • Porta piatti • Ripostigli con sportello. **Locale bagno:** Porta ingresso • W.C. marino con serrande di sicurezza • Lavello con scarico a mare e relativa serranda di sicurezza • Porta oggetti • Armadietti • Vani ad antine • Osteriggio • Aeratore. **Cabina di poppa:** 1 cuccetta doppia con relativi materassi ricoperti in tessuto • Rivestimenti in tessuto • Porta ingresso in teak • Armadietto appendiabiti • Mensole porta oggetti • Gavoni sotto le cuccette • Pavimento in teak • 1 oblò.

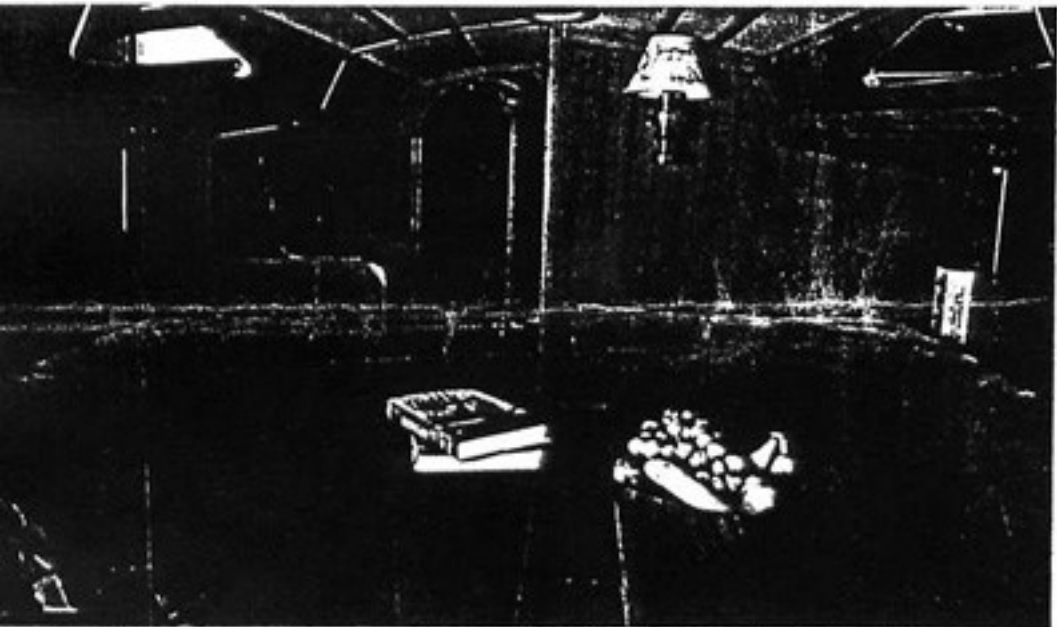
**IMPIANTO ELETTRICO:** Quadro comando con automatici ed interruttori • 2 batterie 12 V • 6 plafoniere dinette • 1 plafoniera cabina di prua • 1 plafoniera locale W.C. • 2 plafoniere cabina di poppa • 2 plafoniere cucina • Luci di via • 2 prese a 12 V • Amperometro • Voltmetro.

**IMPIANTO IDRICO:** 2 serbatoi acqua in neoprene sistemati nei gavoni pozzetto per un totale di 250 lt. • Autoclave • Pompa sentina manuale • Doccia pompa automatica.

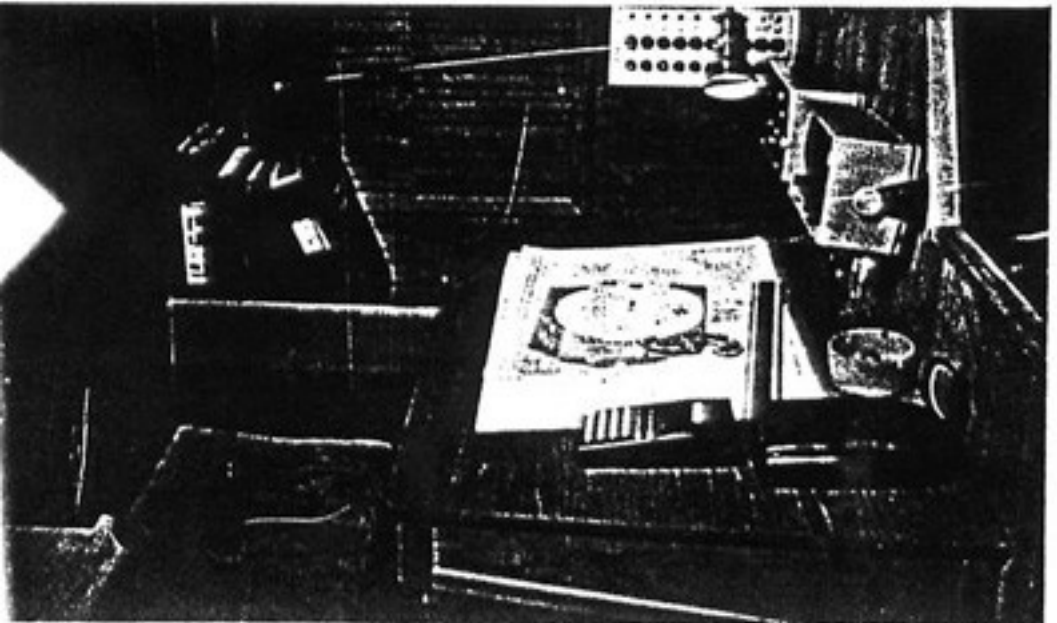
**STRUMENTAZIONE:** Bussola con inclinometro • Stazione barometrica.



estrema. Le fiancate del Polaris One Ton sono decorate da tre strisce azzurre.



sculante. L'ampio quadrato è realizzato in teak lucidato e ha finiture molto curate.



torre, l'equipaggio è protetto dalle coperture e il motore è situato in una

## POLARIS ONE TON

e un quinto posto di tutto rispetto, considerando soprattutto la determinazione con la quale i cosiddetti OOD cercavano di qualificarsi. In particolare, Holland fu il vero protagonista dei mondiali, anche se sfortunato, dato che nessuna delle sue barche conquistò il titolo, per quanto il giudizio dei critici fosse nettamente a suo completo favore.

Ecco dunque tracciati, sinteticamente, l'ambiente e l'atmosfera nei quali si è formato l'One Ton Special. In poco meno di due anni, la barca si è ingentilita in numerosi particolari, grazie alle cure che il cantiere le ha dedicato in fase costruttiva e di rifinitura. Il carattere corsaiolo, comunque, è rimasto, e non soltanto nell'estetica ma anche nelle prestazioni, che quasi "pretendono" un equipaggio capace e ben affiatato. Per esempio: le sartie volanti ci sono e non bisogna dimenticarle, per quanto il piano velico ad armamento frazionato conti sull'affidabilità di un albero Canclini di buona sezione con piede in chiglia e due ordini di crocette.

Di grande aiuto la disposizione razionale dei sette Lewmar self-tailing, che permette di manovrare i cavi, rimanendo sempre nel comodo pozzetto, anche quando sia necessario prender mani di terzaroli. La borosa, infatti, è messa in forza dal verricello centrale, a poppavia dell'albero, e viene strozzata da uno dei tre gruppi di stopper. Il timoniere, all'estrema poppa, opera giustamente ben separato dal resto dell'equipaggio e al di fuori (ma di poco!) della portata del boma; può inoltre accedere al paranco tesapaterazzo senza quelle acrobazie che il disegno della poppa sembra suggerire.

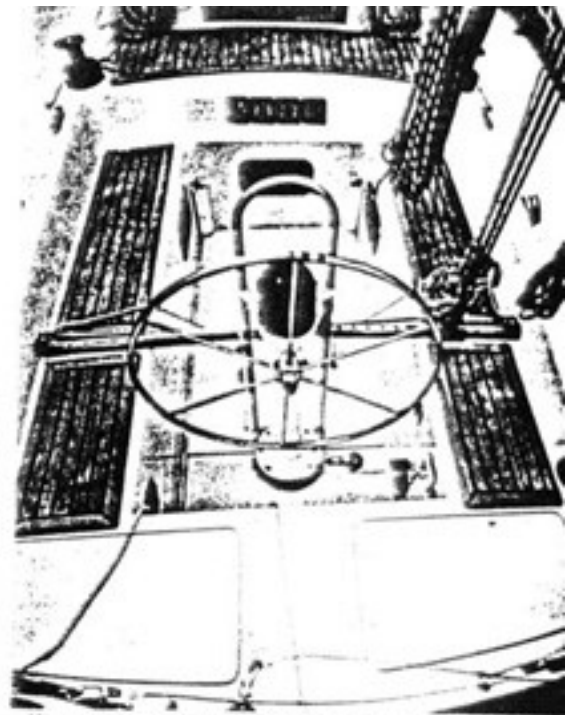
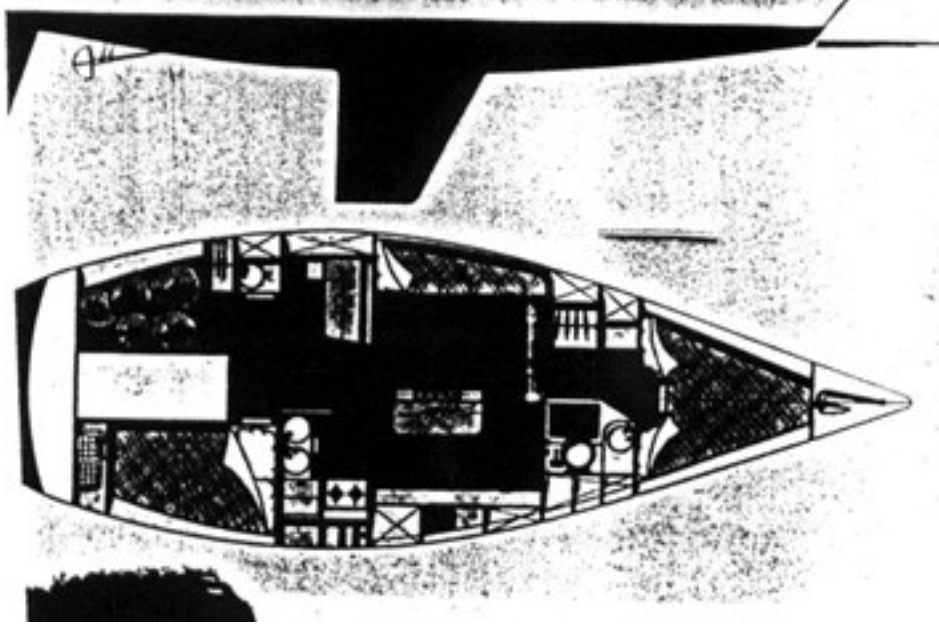
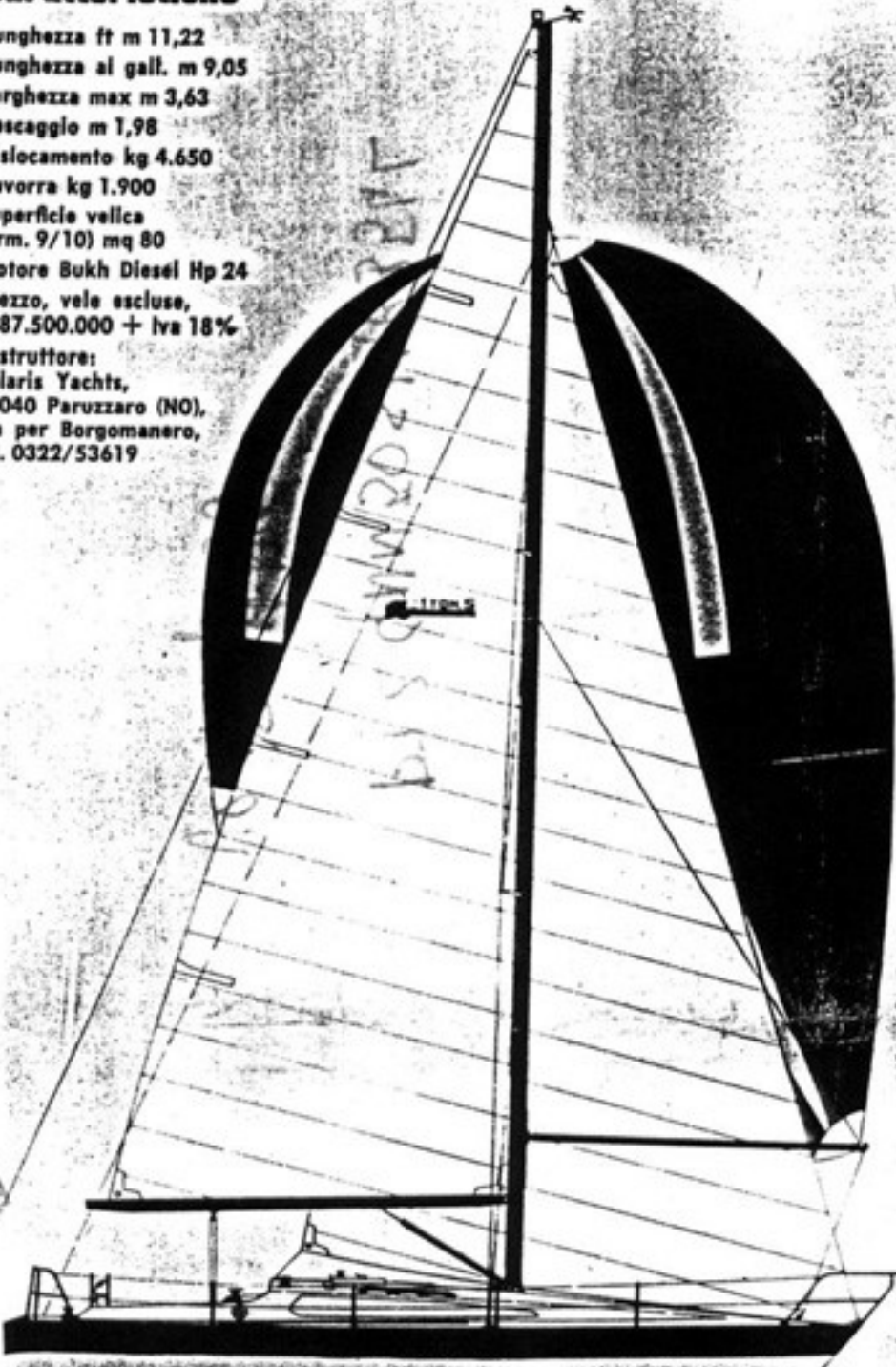
Veramente degna di lode la coperta che, percorsa da una tuga ben avviata in ogni direzione, dispone di due ampi passavanti; saggia, e quindi consigliabile, l'applicazione delle life-line. D'altra parte, bisogna tener presente che l'OT Special ha un centro velico piuttosto alto e uno scafo alquanto sfinato, il che si traduce in una notevole cedevolezza iniziale allo sbandamento, da cui consegue la necessità di un'accorta distribuzione dei pesi alle diverse andature e a ogni cambio di bordo. L'equipaggio, a tale proposito, può contare su un trattamento antisdrucchiolo, del tipo a testa di diamante, non molto rilevato, ma sufficiente.

Dal punto di vista costruttivo c'è da notare la struttura metallica resinata allo scafo, che ha il compito di assorbire le forze esercitate dall'albero e dal sartiame, sollevando quindi lo scafo da gran parte dell'impegno di svolgere un'azione portante e consentendogli, invece, di esprimere quasi esclusivamente la sua funzione idrodinamica, con innegabile vantaggio nella distribuzione e nell'entità del peso.

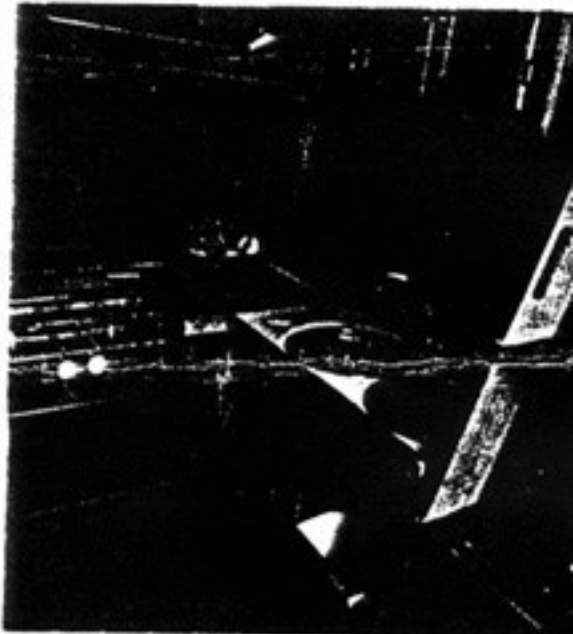
L'ottima rigidità è garantita anche dall'uso di fibre unidirezionali e sandwich di balsa da 13 millimetri nella parte anterio-

# Caratteristiche

Lunghezza ft m 11,22  
 Lunghezza al gall. m 9,05  
 Larghezza max m 3,63  
 Pescaggio m 1,98  
 Dislocamento kg 4.650  
 Zavorra kg 1.900  
 Superficie velica (arm. 9/10) mq 80  
 Motore Bukh Diesel Hp 24  
 Prezzo, vele escluse, L. 87.500.000 + Iva 18%  
 Costruttore:  
 Polaris Yachts,  
 28040 Paruzzaro (NO),  
 via per Borgomanero,  
 tel. 0322/53619



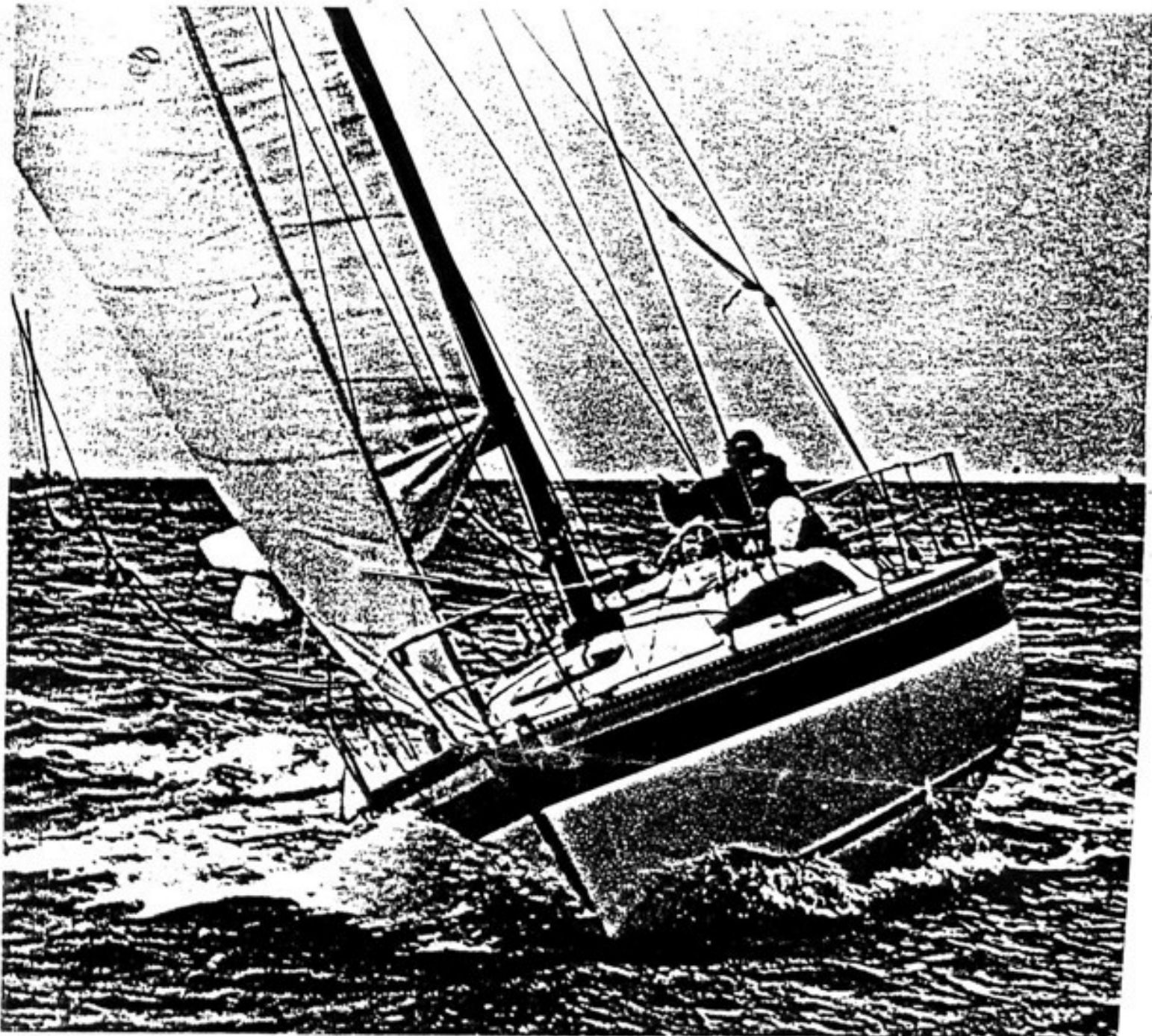
*Il pozzetto con limoneria a ruota a poppa*



*La cucina con lavello a paratia e forno*



*Il wc*



*Il Polaris One Ton Special è una vera e propria macchina da corsa, sia pure dotata di interni lussuosi e molto ben realizzati.*

## POLARIS ONE TON

re dello scafo e nella coperta. A ciò si deve il comportamento estremamente morbido sull'onda e, quindi, l'assenza di fastidiosi e controproducenti fenomeni di inerzia al beccheggio.

Gli interni, altro vanto del cantiere, seguono una distribuzione dei volumi ormai tradizionale: quadrato con dinette, per un totale di tre cuccette, cucina e tavolo da carteggio; cabina prodiera con doppia cuccetta a V; cabina di poppa con letto matrimoniale; il locale toilette è sul passaggio dal quadrato alla cabina prodiera (è possibile ottenerne un altro a poppa).

Il materiale dominante è il legno e l'essenza è il teak. Ottimo il livello di finitura, più che sufficiente la dotazione di armadi

e stipetti, buona l'ispezionabilità delle parti interne dello scafo e dei collegamenti idrici ed elettrici. L'insonorizzazione generale è soddisfacente: buona quella per vano motore, il propulsore è, di serie, un Bukh da 24 Hp; un bicilindrato diesel particolarmente affidabile e silenzioso. Il serbatoio carburante, in acciaio inox, contiene circa 70 litri, sufficienti per consentire una buona autonomia, mentre per l'acqua dolce ci sono due serbatoi in polipropilene per un totale di circa 250 litri. I lavelli sono forniti tutti di pompa e tegame.

Non bisogna ricorrere a definizioni che accomunano qualità inesistenti e pregi si comouita, riteniamo che "One Toner Special" bene esse si nome, "Polaris" neppure occasionalmente a una "mancanza" di regata. È proprio il di senso a lei "completare" l'offerta di un "necessario" minimo, di-

che consente di sfruttare al massimo raffinatezze costruttive dello scafo, sen soffrire per "loice peso" del teak. In q sto caso è possibile rinviare l'allestimer interno della barca, per il quale si ricor ta alle confezioni di completamento e per il loro carattere di modularità, p sono essere acquistate e montate anche tempi diversi. Si tenga presente che si j contare sulla continua assistenza del c liere che, tra gli altri, si avvale ora d stretta collaborazione di un vecchio rinate come Alfredo Arosio, sensibil tutti i problemi del mare e sempre m itente ai tempi di gara, dei quali è itto commentatore. L'OT Special piace ne a chi non è sceso che da ciò, "immediato" aiuto, serivi qualcosa d almeno interessante.

Corrado C

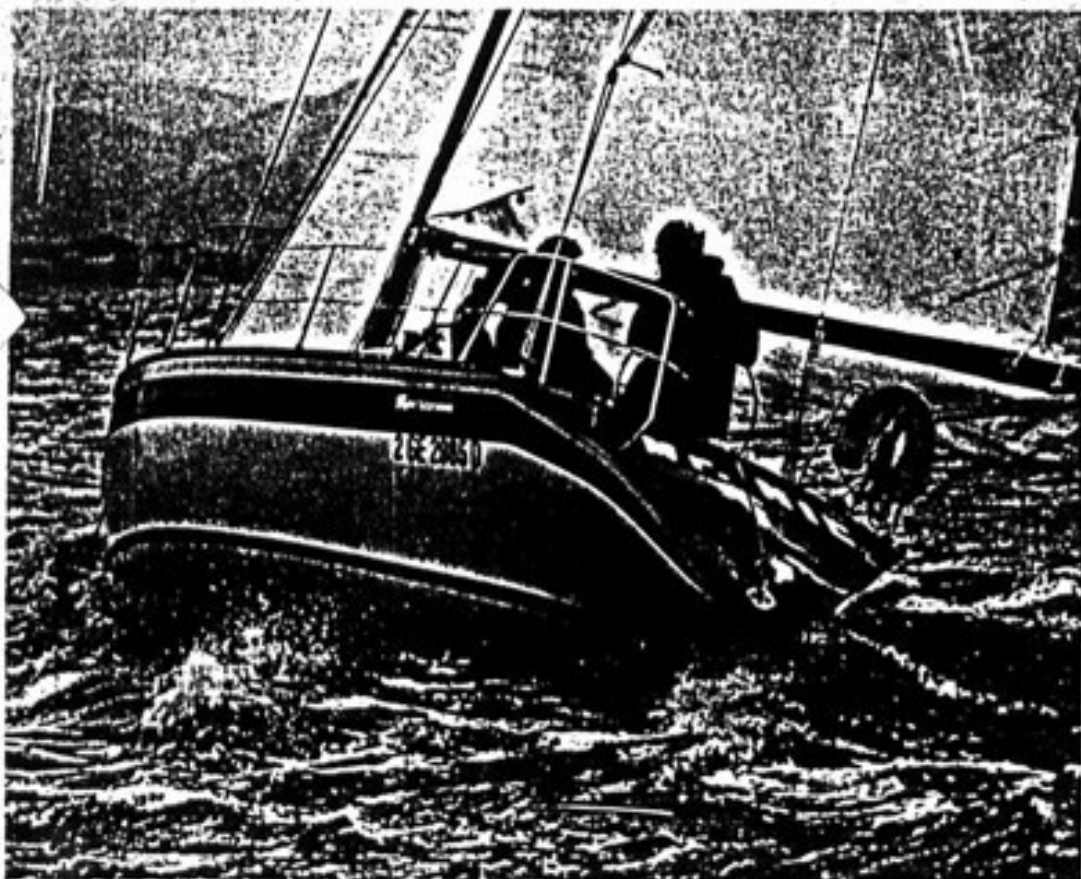
# UN RACER FIRMATO HOLLAND

**Il Polaris One Ton Special è uno scafo di altissimo livello, ingentilito da interni razionali e ben realizzati in teak trattato a olio. Molto curate sia la costruzione, sia le finiture e le attrezzature di coperta. Interessante, infine, il prezzo contenuto**

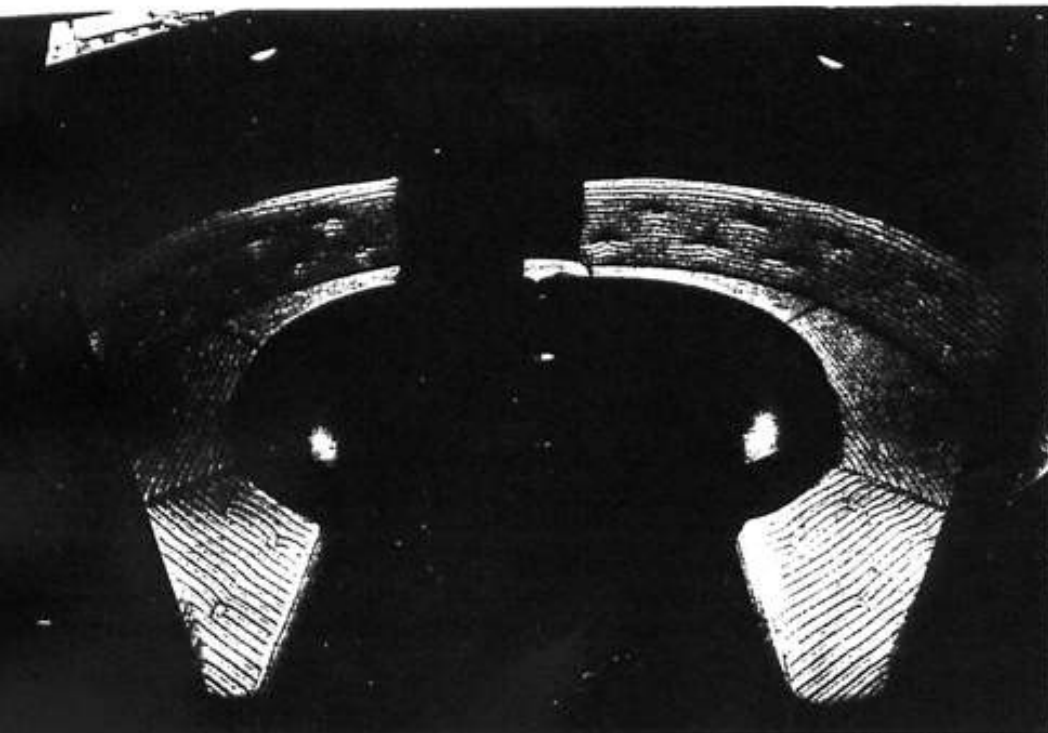
■ Se sulle fiancate del Polaris One Ton Special fosse scritto il nome "Holland", non servirebbe ad altro che a sottolineare l'evidenza. Ciò non tanto perché Ron Holland è di casa anche alla Polaris Yacht, quanto perché la firma del progettista irlandese è chiaramente identificabile in tutte le linee dei suoi disegni e chiunque, con una sia pur minima esperienza, è ormai in grado di riconoscerla, semplicemente passeggiando sulle banchine dei marina d'ogni parte del mondo.

Tanto basta per introdurre il discorso sull'One Ton Special che abbiamo esaminato e provato in una giornata, non bellissima, ma velisticamente significativa, con 40-45 nodi di vento. Si tratta, dunque, di una barca di carattere, che non passa inosservata, grazie al lavoro congiunto di un designer tra i più noti e di un cantiere che, sul piano qualitativo, si dichiara in concorrenza con altri di "origine scandinava". La barca è nata in previsione della One Ton Cup di Napoli del 1980. Alle selezioni della squadra italiana colse un primo

segue

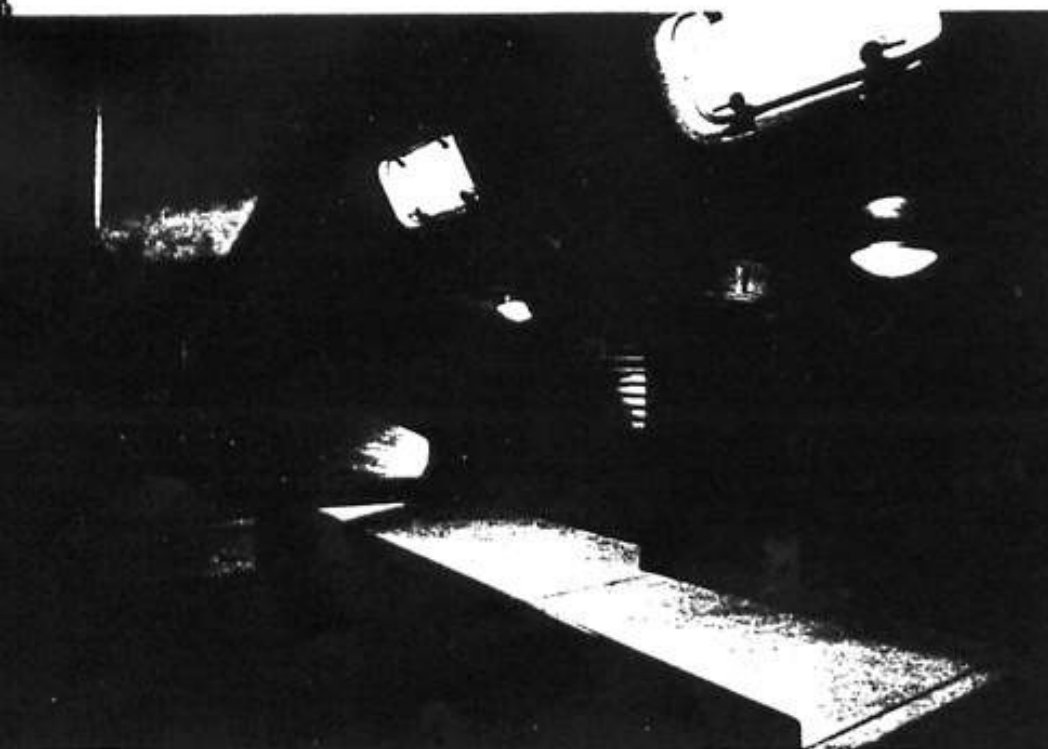


*Le linee molto sfinite dello scafo danno origine a un notevole sbandamento.*



La dinette con i due divani semicircolari separati dal tavolo allungabile di forma ovale.

La cucina basculante a tre fuochi. Il piano di lavoro è in formica e gli stipetti sono dotati di sportelli a persiana in teak.



di uguali dimensioni prodotte da altri cantieri. Il favorevole rapporto prezzo/qualità è reso possibile dall'impiego di stampi già abbondantemente ammortizzati e dalla struttura medio-piccola del cantiere Altura con conseguenti ridotti ricarichi sul prodotto finito.

Giò Pozzo

### Considerazioni tecniche

Costruzione tradizionale in vetroresina con controstampata integrale e coperta in sandwich di balsa per l'Altura A. 1101. Nonostante le sue origini (or questo scafo, appare assai equilibrato sia per ciò che riguarda le forme di carena, sia per quelle che sono le sue prestazioni alle diverse andature.

L'armo velico, semplificato con l'eliminazione delle volanti, l'unico ordine di crocette e l'albero con sezioni maggiorate, consente una facile manovra a un equipaggio ridotto anche se la barca porta parecchia tela (81 mq e ben 115 di spi) e richiede quindi una discreta esperienza, specie nel caso di tempi duri. I trascorsi corsaioli si fanno dunque ancora sentire e nonostante l'aumento di peso l'Altura 1101 può ancora elargire non poche soddisfazioni, facendosi valere in occasione di regate di circolo. Le prestazioni con vento leggero sono naturalmente quelle più penalizzate, mentre con vento fresco l'imbarcazione poco risente dei chilogrammi in più. Chilogrammi che del resto sono serviti per trasformare in una confortevole barca da crociera quella che una volta era una macchina da regata.

Gli interni, infatti, sono realizzati artigianalmente, con materiali (teak) di buona qualità e finiture curate e offrono buona adattabilità a un equipaggio di 6 persone, con una dinette di notevolissime dimensioni e due o tre cabine doppie separate. Da segnalare, infine, il buon apporto prezzo/qualità, reso possibile dall'agile struttura produttiva del cantiere costruttore.



**Il tavolo da carteggio dotato di vano portacarte. A murata, la libreria e gli strumenti di navigazione.**

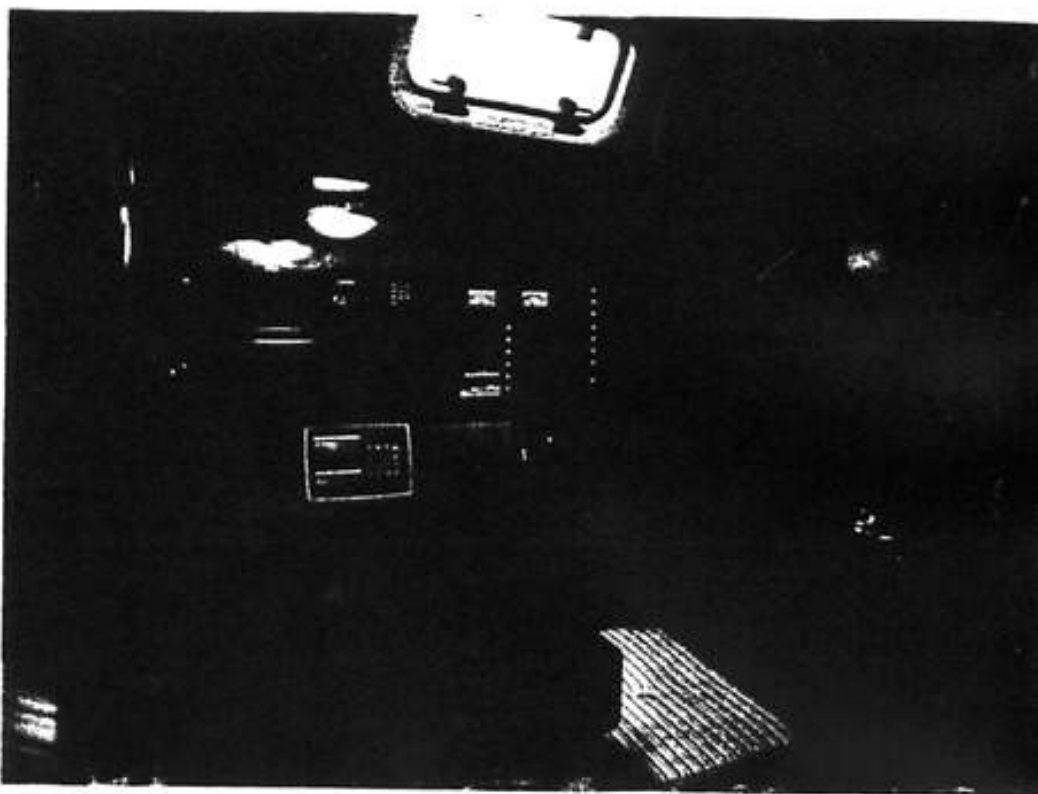
mo sulla sinistra il locale wc. Il locale è dotato di lavello con scarico a mare e serranda di sicurezza, wc marino manuale, doccia estraibile con pressostato, presa a 12 V, armadietti e stipi, uno specchio circolare con cornice in ottone e carabottino in teak con sottostante scarico automatico per la doccia. Di fronte alla porta d'ingresso al locale wc c'è un'armadiatura di buone dimensioni.

La dinette, assai vasta, è composta da due divani semicircolari antistanti, separati da un tavolo allungabile e regolabile in altezza di forma ovale. Attorno al tavolo possono sedersi comodamente anche dieci persone, mentre a murata sono ricavati diversi stipi e altri gavoni trovano posto sotto i sedili della dinette.

Sulla dritta dell'imbarcazione, a fianco della scala di discesa, c'è la zona carteggio, con un tavolo incernierato e sottostante vano portacarte, sedile imbottito con gavone, libreria a murata; abbondante spazio è riservato agli strumenti di navigazione e al quadro elettrico in alluminio anodizzato nero con interruttori magnetotermici, led di segnalazione, volmetro e amperometro di serie. Posteriormente alla zona carteggio una paratia con porta incernierata delimita la cabina doppia poppiere con un armadio di buone dimensioni, diverse mensole e gavoni sotto la cuccetta vera e propria.

Antistante la zona carteggio, lunga la murata sinistra dell'imbarcazione c'è la cucina, a L, con lavello doppio in acciaio inox a paratia, cucina basculante a tre fuochi con il forno, frigorifero da 75 litri, piano di lavoro in formica, stipi con i consueti sportelli e persiana, portapiatti e portabicchieri. A poppavia della zona cucina c'è una cuccetta doppia, simmetrica rispetto a quella padronale ma priva di paratie di divisione dal living. A richiesta la cucina può essere installata a centrobarca, al posto del divano di sinistra della dinette e a poppa possono essere ricavate due cabine doppie simmetriche.

Tutti i paglioli dell'imbarcazione sono in teak, così come i particolari dell'arredo con un buon livello di finitura e un'immagine complessiva deci-



samente classica che nulla concede a inutili modernismi.

Il motore, un Bukh DV 36 SME da 36 Hp con linea d'asse ed elica a pale fisse è posto in un vano ricavato tra le cuccette poppiere ed è accessibile asportando il pagliolo del pozzetto o attraverso un portello ricavato nella cabina di poppa.

Anche se non abbiamo potuto verificare personalmente le caratteristiche di navigazione dell'Altura A. 1101, visto lo scarso vento che ha caratterizzato la nostra prova, le sue prestazioni non dovrebbero discostarsi molto da quelle dell'One Ton Special, sia pure penalizzate dal considerevole aumento di peso: il dislocamento è infatti passato da 4650 a 5800 kg, mentre la zavorra è rimasta sostanzialmente la stessa (da 1900 a 1850 kg). 1150 chilogrammi non sono pochi specie se a questi si aggiungono 300 litri d'acqua posti nei serbatoi in neoprene installati nei gavoni del pozzetto e 90 litri di nafta, ma bisogna considerare che l'One Ton era essenzialmente una macchina da regata, mentre il nuovo Altura si rivolge prevalentemente a chi desidera praticare la crociera, seppur veloce.

Assai contenuto, infine, il prezzo, specie se confrontato con imbarcazioni

**Le cuccette a V della cabina di prua sono facilmente trasformabili in letto matrimoniale. L'intero ambiente è rivestito in teak.**





essere ricoperta a richiesta del cliente con massello di teak che può, sempre a richiesta, essere applicato anche sulla tuga o solo con ponte vero e proprio.

A prua estrema un musone in acciaio consente lo scorrimento della catena dell'ancora che si raccoglie nel retrostante gavone autovuotante dove (a richiesta) trova posto anche il verricello elettrico saipancora. La prua stessa è protetta da un robusto pulpito in acciaio inox che dà origine a una bat-

tagliola con due ordini di draglie che si collegano a poppa con pulpito apribile al centro per permettere la discesa a terra. Sempre in acciaio inox e di generose dimensioni sono i due tien-tibene applicati lateralmente alla tuga.

Ripartendo da prua, verso poppa troviamo un ampio passauomo che dà aria e luce alla cabina prodiera e che è, come gli altri e gli oblò installati a bordo, marca Lewmar e dotato di cerniere bilanciate, apribile a 180° e privo di sistemi esterni di fissaggio. Un oste-

**Il pozzetto è rifinito con carabottini e panche in teak. Termina a T con una grande ruota del timone in acciaio dotata di chiesuola portabussola.**

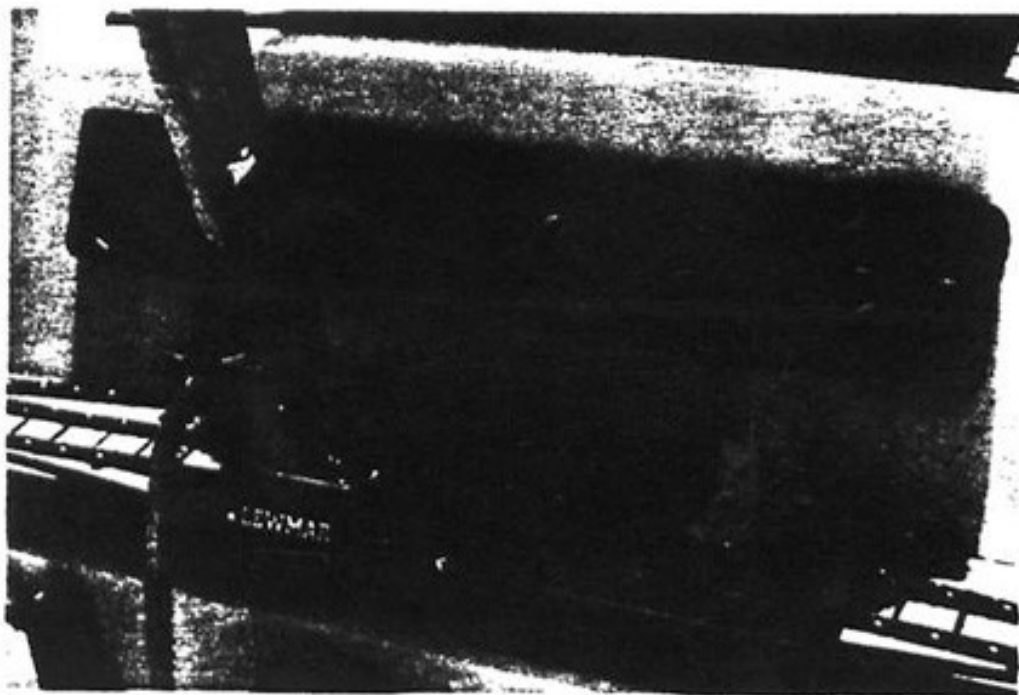
riggio di dimensioni più ridotte serve il locale wc mentre a poppavia dell'albero un altro passauomo è posto esattamente sulla perpendicolare del tavolo della dinette. Il tambucio scorrevole è realizzato in teak e plexiglas e bloccato da un portello asportabile in legno massello.

Il pozzetto, assai spazioso e finito con carabottini e panche in teak è diviso in tre parti. A ridosso della discesa è applicato il trasto della randa (Lewmar) mentre posteriormente a questo si apre il pozzetto vero e proprio che termina a T con la gran ruota del timone in acciaio inox e la relativa chiesuola portabussola.

L'albero è passante, con drizze interne e manovre rinviate in pozzetto e servite da una batteria di stopper e da due winches Lewmar a doppia velocità. Altri due winches (a tre velocità) servono le scotte del fiocco e sono posti ai lati del trasto della randa, mentre quelli, optional, dello spi sono applicati ai lati del pozzetto, verso poppa. I carrelli di scotta del genoa corrono su due lunghe rotaie applicate lateralmente alla tuga. Il paterazzo è regolabile con tendistrallo meccanico ed è in acciaio prestirato così come le sartie. La timoneria è meccanica con asse timone in acciaio inox e timone sospeso in vetroresina con telaio in acciaio. Il bulbo, in ghisa meccanica, pesa 1850 kg, è di forma trapezoidale e di sezione ridotta. L'accesso sottocoperta è possibile grazie a una scala a cinque gradini, ben dimensionati e sagomati a diedro lateralmente, ma assai ripida.

Gli interni sono realizzati in teak, con sportelli a persiana, rivestimenti in tessuto beige alle pareti e sul cielo della tuga, cuscineria con fodere sfilabili di color chiaro. All'estrema prua c'è una tradizionale cabina con due cuccette a V facilmente trasformabili in letto matrimoniale, gavoni sottosanti e un armadio appendiabiti. Una paratia con porta dotata di serratura la separa dal living dell'imbarcazione dove, proseguendo verso poppa trovia-

**Nel pozzetto, anteriormente al trasto della randa, è posta una completa strumentazione del vento.**



# Altura A 1101



**Ecco la nuova versione dell'ormai collaudato scafo nato dalla matita di Ron Holland per la One Ton Cup del 1980. È una barca grintosa ma nello stesso tempo con interni tradizionali e quindi adatti a lunghe crociere veloci.**

cantiere Polaris commissionò a Ron Holland, architetto irlandese che andava (e va tuttora) per la maggiore, il progetto di un'imbarcazione, l'One Ton Special, appunto. Alle selezioni della squadra italiana l'One Ton Special conquistò un primo e un quinto posto di tutto rispetto, anche se ai mondiali il modello di Holland non riuscì ad aggiudicarsi il titolo, nonostante tutti lo considerassero il favorito. L'imbarcazione dimostrò comunque tutte le sue doti velocistiche e il notevole volume sottocoperta convinse la Polaris a iniziare la produzione di una versione da crociera, con interni razionali e confortevoli. Produzione che prosegue ora con alcune modifiche e con il nome di Altura A 1101 nel cantiere di Gagliano.

Rispetto al progetto originale di Holland non è stata apportata alcuna modifica alle linee d'acqua ma è stato ingrandito il pozzetto, arretrando di una trentina di centimetri il bordo d'origine dello specchio di poppa e di con-

sequenza aumenta il grado d'inclinazione dello specchio stesso. L'albero, originariamente con due ordini di crocette, volanti e armo a 9/10 è ora privo di volanti, con un solo ordine di crocette e armato in testa. Ma gli interventi più significativi sono stati apportati agli interni che, come vedremo, sono ora realizzati con abbondanza di teak, una cuccetta in più e una dinette circolare di notevoli dimensioni.

Lo scafo porta inconfondibile la firma di Holland e si notano i segni di alcuni "artifici IOR", con notevoli slanci poppieri, baglio massimo avanzato e linee complessivamente assai sfinite con conseguente notevole angolo iniziale di sbandamento. Complessivamente però lo scafo, grazie alla sapiente matita di Holland, risulta equilibrato a tutte le andature.

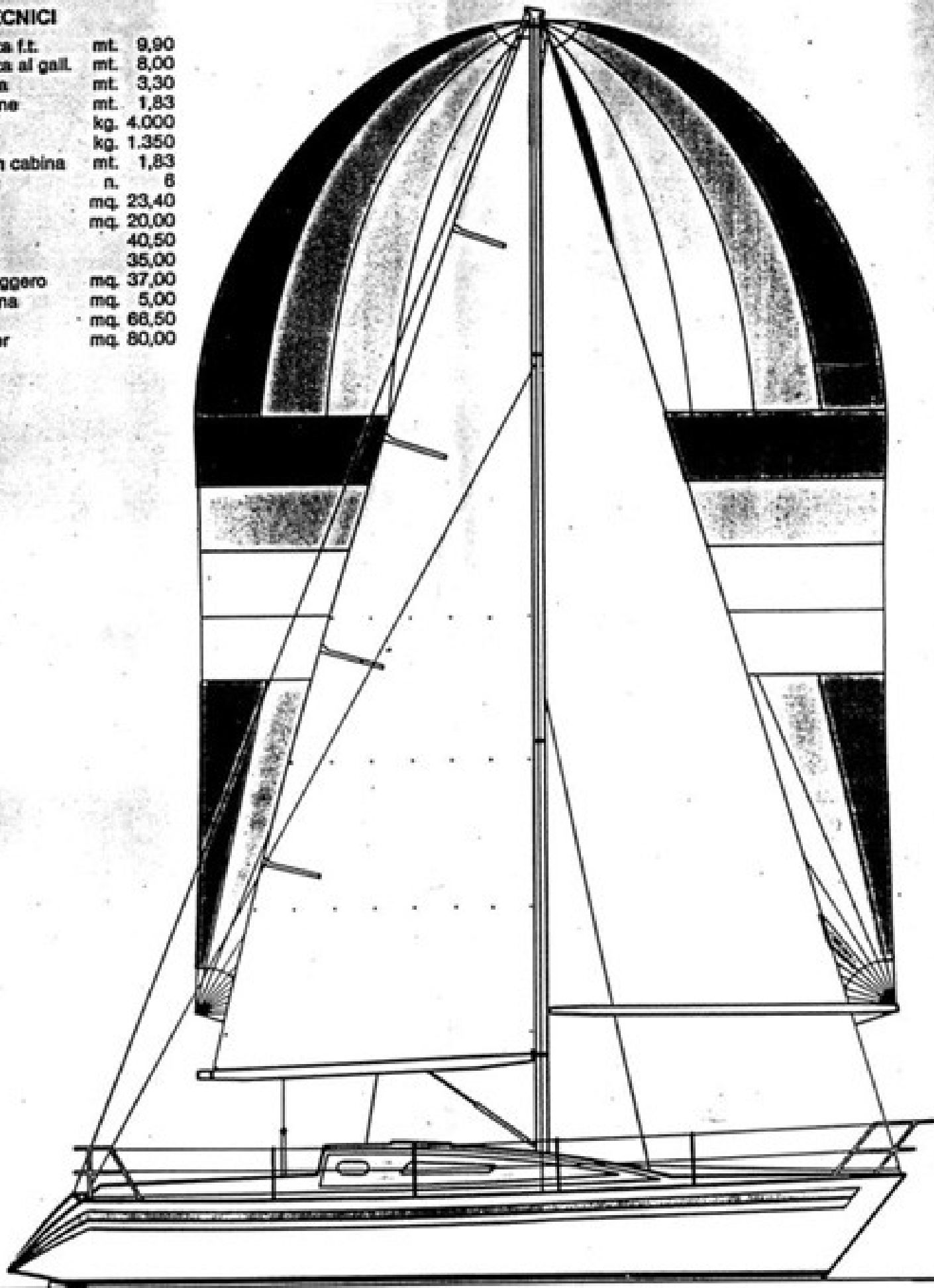
La tuga ad andamento cuneiforme è assai lunga e slanciata e contribuisce non poco al look aggressivo dell'imbarcazione. La coperta standard di vetroresina e sandwich di balsa, può

**R**isale al 1980 la nascita dell'Altura 1101. Si correva infatti in quell'anno la One Ton Cup a Napoli e in vista dell'appuntamento il

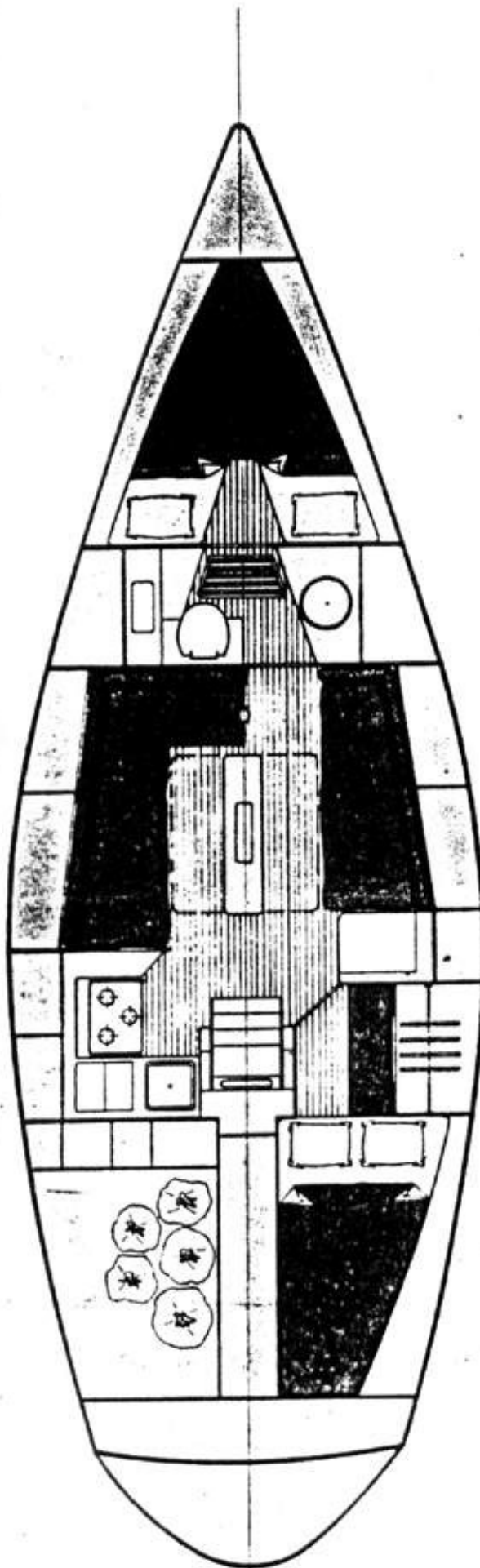


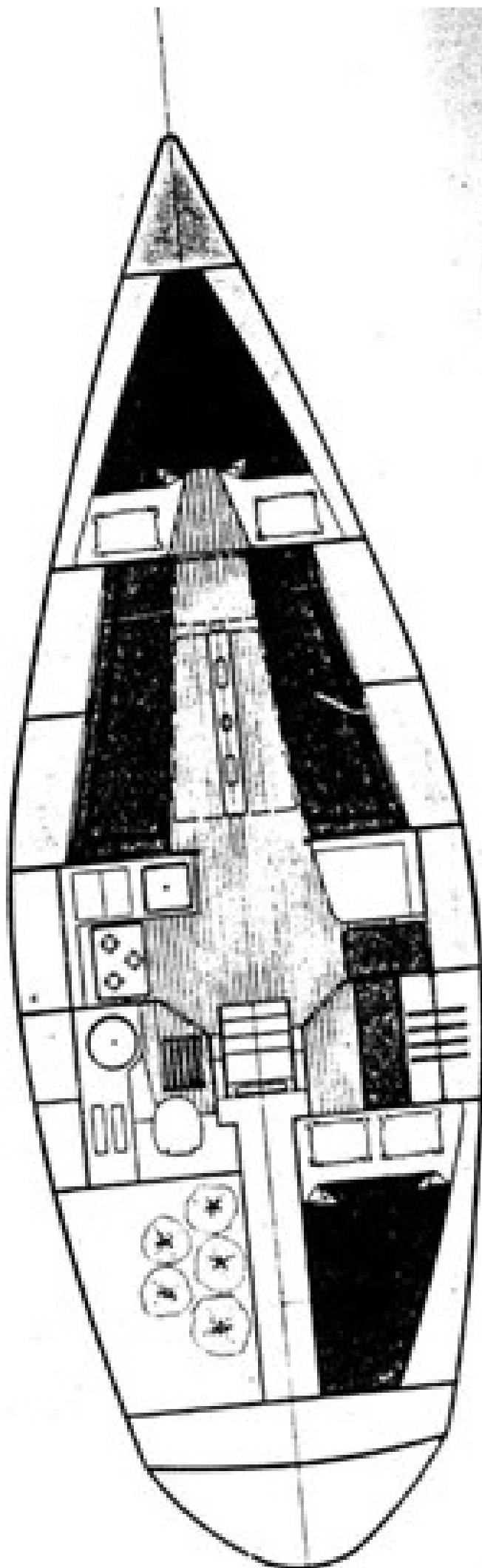
**DATI TECNICI**

Lunghezza f.t.	mt.	9,90
Lunghezza al gall.	mt.	8,00
Larghezza	mt.	3,30
Immersione	mt.	1,83
Peso	kg.	4.000
Zavorra	kg.	1.350
Altezza in cabina	mt.	1,83
Cuccette	n.	6
Randa	mq.	23,40
Flocco 1	mq.	20,00
Genoa 1		40,50
Genoa 2		35,00
Genoa leggero	mq.	37,00
Tormentina	mq.	5,00
M.P.S.	mq.	66,50
Spinnaker	mq.	80,00



Versione A





## Le prove di vela e motore



# ALTURA 1101

*Un progetto di Ron Holland di origine corsaiola che è adatto alla crociera veloce. Arredamento classico secondo i buoni criteri della navigazione prolungata. Attrezzatura velica semplice ma efficiente.*

**P**rovare un'Altura 1101 con poco vento è un'impresa dannata non per il fatto che la barca non cammina, ma perchè le sue caratteristiche peculiari non si manifestano. È una barca da crociera che indulge molto alla regata e come tale avrebbe voluto presentarsi: per questo sarebbe occorsa un po' più d'aria di quella che abbiamo catturato ad Angera, aria che era giusto buona a far portare le vele per una tranquilla gita turistica lacuale.

Non bisogna dimenticare che l'Altura 1101 è un disegno di Ron Holland, progettista che negli ultimi anni ha dimostrato ampiamente di saper progettare barche veloci e vincenti come Polaris 33 e Polaris 37, delle quali l'Altura 1101 ricalca le linee d'ac-

qua e, se tanto mi dà tanto, da questo sloop di m 11,80 possiamo aspettarci prestazioni di tutto rispetto.

In ogni caso, con quel poco vento e con 5 persone a bordo, la barca è risultata positiva, ha preso immediatamente il passo con un ottimo angolo di bolina ed un lieve sbandamento che si accentuava non appena la brezza rinforzava leggermente, facendo risaltare le sue caratteristiche corsaiole. L'albero è alto abbastanza per sfruttare ampiamente un'adeguata superficie velica e di conseguenza un buon rapporto peso-potenza. Questo permette, ovviamente, di non mortificare la vocazione regatistica della barca.

Piacevoli l'aspetto e le linee d'acqua, pulite e filanti, che Holland, da valido proget-

tista qual è, ha saputo mediare tra prestazioni di bolina, velocità e portanza nelle andature di poppa.

Una discreta lunghezza al galleggiamento consente andature allegre anche con le arie instabili del Mediterraneo; la scia di poppa, pulita e senza turbolenze, ne è la prova.

Unico neo, a nostro giudizio, vista la vocazione sportiva della barca, è la ruota del timone, non necessaria e, in questo caso, addirittura non adatta ad una barca di 12 metri: oltre ad occupare una parte del pozzetto, non concede infatti sufficiente libertà di movimento al timoniere e non esalta le qualità dello scafo. Avremmo visto meglio una barra, addirittura con prolunga snodata.

Il motore ausiliario, un Volvo Penta S-

*Ron Holland ha dimostrato ampiamente in questi anni la sua vocazione a progettare imbarcazioni veloci. Nel caso di Altura 1101 ha ricalcato le esperienze del passato progettando un'ottima carena con una lunghezza al galleggiamento che permette notevoli andature anche nel Mediterraneo.*



drive da 36 hp, è sufficiente in ogni situazione (considerato il dislocamento medio della barca), ed è collocato sotto il pagliolo del pozzetto. La posizione è buona per la distribuzione dei pesi, seppure non eccellente per le eventuali operazioni di manutenzione e ispezione del motore, che è accessibile dal suddetto pagliolo e, lateralmente, attraverso la cabina di poppa.

L'attrezzatura di coperta e l'albero sono ben equilibrati, il dimensionamento è adeguato sia per gli stralli sia per le sartie e le drizze. Sull'imbarcazione da noi provata non c'era la coperta di teak che normalmente viene montata su richiesta del proprietario. Sempre su richiesta, possono essere in parte modificati gli interni al momento dell'acquisto, a seconda delle esigenze dell'acquirente.

Le vele sono normalmente di Viganò, ben tagliate e ottime da crociera veloce e da regata familiare. A chi volesse partecipare a regate più impegnative si consiglia di rivedere il corredo, che Viganò è sempre in grado di modificare ed ampliare.

L'attrezzatura dello spinnaker è optional, ma, vista la barca, è divertente poterlo armare, sempre che a bordo ci sia un equipaggio efficiente.

Gli interni, che sono confortevoli ed esteticamente simpatici, hanno una disposizione classica. I locali sono così distribuiti: cabina matrimoniale a prua con classico V formato dalle cuccette, locale toilette attiguo alla cabina di prua e sufficientemente spazioso, dinette con cuccetta a sinistra e tavolo abbattibile e utilizzabile come letto matrimoniale. Il tavolo è rotondo con panchetta e schienale che ne seguono la forma e presentano una confortevole imbottitura con rivestimento di velluto azzurro.



*Nella foto sopra un'immagine del verricello elettrico salpa-ancora. Il materiale di costruzione, come per tutto il resto delle attrezzature di coperta, è di massima affidabilità, quindi dà garanzia di durata nel tempo.*



*La prova, falsata in parte dalla mancanza di vento (come documenta la foto), è stata dal punto di vista tecnico deludente, non avendo avuto la possibilità di mettere alla frusta le doti velocistiche di questa bella imbarcazione. Ad ogni modo le sensazioni ricevute sono state positive. Ottima la stabilità, con pesi intelligentemente distribuiti.*

*A fianco una panoramica del piano di coperta. Le attrezzature sono state studiate in fase di progettazione per rendere il più semplice possibile le manovre, anche con equipaggio ridotto.*





*Una panoramica del pozzetto con la ruota del timone. Sarebbe stato preferibile, data la lunghezza dello scafo, adottare un timone a barra che avrebbe lasciato più libertà di movimento al timoniere.*



*Il tavolo da carteggio è spazioso e comodo. Tutta la strumentazione necessaria alla navigazione, compreso il quadro elettrico, è a portata di mano del navigatore.*



*Nella foto sopra la cuccetta della cabina di poppa. Come si può notare è sufficientemente spaziosa. Pur dando accesso al vano motore è da questo isolata da un ottimo sistema fonoassorbente. Nell'Altura 1101 ripostigli, cassetiere e armadi sono in numero sufficiente, il che consente un ordinato e funzionale stivaggio dei materiali di bordo.*



*La cucina è funzionale e non mancherà di incontrare le simpatie del gentil sesso, per la sua disposizione. Come si conviene ad un'imbarcazione «marina», il piano di cottura (posto sotto il ripiano di marmo ribaltabile) è basculante ed è fornito di fermapentole, accessorio semplice ma indispensabile quando si vuole cucinare in navigazione.*

Valida, sulla dritta, la posizione del tavolo da carteggio apribile, dotato di strumentazione elettronica montata di serie (come si vede dalle foto). L'impianto elettrico è sufficiente, il pannello dei comandi è posizionato sulla dritta del tavolo da carteggio. Di fronte, sulla sinistra entrando, trovano posto la cucina a tre fuochi con forno, il lavello, la ghiacciaia, l'eventuale frigorifero accessibile dall'alto e un ripiano di marmo, vera rarità per una barca di 12 metri.

Di fianco al sedile del tavolo da carteggio c'è l'accesso alla doppia cuccetta della cabina di poppa, abbastanza spaziosa e dalla quale si accede al vano motore.

Più che valida ci è sembrata la costruzione della barca, in vetroresina ben stampata e rifinita. La barca da noi provata era in via di perfezionamento e modifiche, essendo il secondo esemplare in acqua: alcuni particolari potranno essere meglio rifiniti. Il cantiere ci ha assicurato che nella produzione di serie ogni aspetto verrà dettagliatamente curato.

Il rapporto prezzo-qualità è sicuramente favorevole all'Altura 1101, che si inserisce in una fascia di mercato medio che, anche in un periodo di crisi provocato da leggi poco benevole nei confronti degli utenti italiani, dovrebbe continuare a funzionare, considerate le dimensioni relative delle imbarcazioni.

Ci siamo dilungati nella descrizione della barca perché riteniamo che la prova non ha permesso di mettere in luce le indubbie doti velocistiche di questa barca. E sinceramente ci dispiace. Con la brezza di quel giorno la barca andava via liscia liscia, ben equilibrata, senza forzare sul timone.

La sensazione era che la barca fosse veloce, ben profilata nelle linee d'acqua e nelle appendici. Evidentemente non siamo in grado di descrivere il suo comportamento in strambata o in virata di prora sempre a causa dell'aria leggera.

La zavorra costituisce il 37 per cento del dislocamento totale e la sua presenza si sente sotto sbandamento. L'Altura 1101 assume una moderata inclinazione iniziale anche con poco vento, ma subito si stabilizza per effetto di una stabilità composita di forma e di peso che si rivela sempre più potente con l'aumentare dell'inclinazione laterale.

Nel complesso è una barca valida, con qualche pecca di gioventù legata più che altro ad un cantiere che, pur con una grossa esperienza, è sempre in via di espansione, con nuove idee, molta voglia di fare e di continuare su una strada di proposte oneste dal punto di vista nautico, della scelta dei progettisti e della politica finanziaria.

Eligio Arturi

#### Condizioni meteo di prova

Temperatura:	*C 12 - 14
Vento forza:	1
Stato del lago:	calmo

#### Intendimenti progettuali

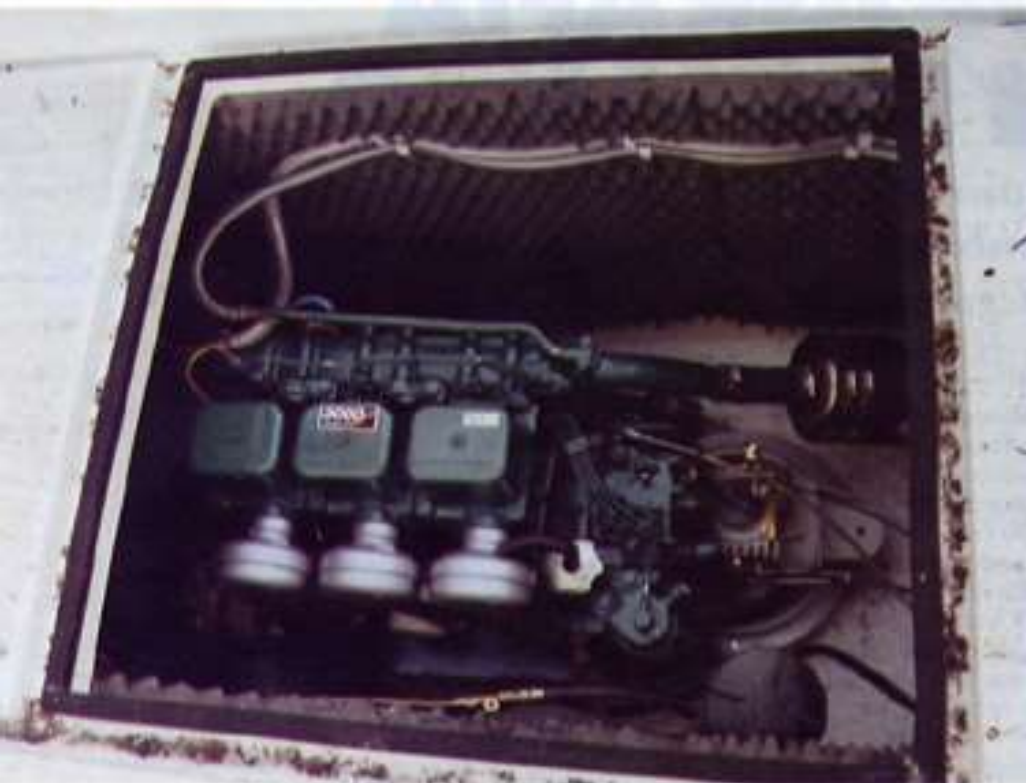
L'Altura 1101, secondo il progetto di Ron Holland, è una barca da crociera di derivazione agonistica. Partendo da un disegno vincente, quale il Polaris 37, il progettista ha arredato l'interno per consentire ad una famiglia media di compiere crociere veloci anche di buona percorrenza. La destinazione principale non doveva però cancellare totalmente la possibilità di partecipare a qualche regata di club, pertanto le attrezzature dovevano essere semplificate: di qui l'attrezzatura frazionaria, l'albero piuttosto alto e di sezione limitata.



*Gli interni dell'Altura sono esteticamente gradevoli. La disposizione adottata dai progettisti è di stile classico, il che conferisce un'atmosfera calda, molto intima. Il tavolo rotondo, che si intravede in primo piano, è abbattibile. Inoltre, come si può notare, l'arredamento è tutto rifinito in teak chiaro a matto.*

*Il locale toilette dispone di WC elettrico, lavello in acciaio inossidabile e stipetti. Ottimo il contrasto dell'accostamento tra il rivestimento in teak delle pareti con il bianco del mobile.*

*La motorizzazione è affidata ad un Volvo Penta diesel 3 cilindri di 36 cavalli, trasmissione S-drive. Considerato il dislocamento medio dell'Altura, la potenza è una buona garanzia in ogni occasione. La capacità del serbatoio di carburante è di 90 litri.*



### Scheda tecnica

Imbarcazione: Altura 1101  
 Cantiere: Altura  
 Progettista: Ron Holland  
 Distributore o importatore: Altura - Via Marco Polo 50 - 20083 Geggiano - Tel. (02) - 9085518

### Generalità

Materiale di costruzione: VTR  
 Lunghezza fuori tutto: 11,40 metri  
 Lunghezza al galleggiamento: 9,15 metri  
 Lunghezza massima: 3,65 metri  
 Immersione max: 2,00 metri  
 Dislocamento a vuoto: 6.000 kg  
 Zavorra: 3.200 kg  
 Superficie velica: Randa + Genoa: 75 metri quadri  
 Tipo di attrezzatura: sloop opp. 3/10 versione regala  
 Altezza sull'acqua: 15 metri  
 Omologazione R.I.Na.: sì  
 Prezzo base (compresa I.V.A. 20%): lire 130.000.000

### Motorizzazione

Motore: Volvo Penta  
 N° cilindri: 3  
 Ciclo: diesel  
 Potenza: 36 HP (Kw 26,49)  
 Regime di potenza max: 3500 giri/minute  
 Elica: n. pale 2 fisse  
 Capacità serbatoio carburante: litri 90  
 Materiale: inox  
 Tipo di trasmissione: S-Drive  
 Patteddeamento: acqua circuito aperto  
 Generatore asservito: 12 V - 600 Watt - 50 A

### Piano velico e attrezzatura

Marca vele: Vigano serie  
 Randa: 32 metri quadri  
 Genoa: 43 metri quadri  
 Tormentina: 5 metri quadri  
 Superficie velica totale: 75 metri quadri  
 disponibile escluso spi: 95 metri quadri  
 Spi: 13,30 metri  
 Albero: Sormast  
 Materiale albero: mm 255  
 Sezione: mm 8  
 Diametro strallo prua: mm 7 sartie alte  
 Diametro sartie: mm 6 sartie basse  
 Vercelli: n. 4 marca Lewmar: 2/3 vel.  
 2/2 vel.  
 Timoniera: ruota meccanica

### Abitabilità - Accessori

Altezza in cabina: metri 1,90 max - 1,70 media  
 Cucotte: 2 doppie in locale separato  
 1 doppia in locale promiscuo  
 Toilette: n. 1 in locale separato  
 WC: n. 1 tipo marina elettrico  
 Doccia nella toilette: sì  
 Lavandino toilette: sì  
 Materiale: acciaio  
 Cucina: in locale promiscuo  
 Numero fuochi: 3  
 Combustibile: gas butano  
 Sospensione cartanica: sì  
 Fermoportole: sì  
 Livello cucina: n. 2  
 Materiale: acciaio inox  
 Serbatoio acqua: litri 350  
 Materiale: attualmente neoprene, acciaio in futuro  
 Impianto idraulico in pressione automatica: sì  
 Pompe sentina: elettriche n. 1  
 manuali n. 1  
 Impianto elettrico: tensione 12 V - batterie n. 2 - capacità 170 A

### Indici di prestazione

Stanci della carena: L/DAL/WL = 1,38  
 Finezza della carena: BWL/WL = 0,29  
 Rapporto di zavorra: (Z) / (100) = 36,46  
 Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)<sup>3</sup> = 20,31  
 Superficie velica per tonnellata: SA / (1) ; m<sup>2</sup>/tonn. = 12,50  
 Potenza motrice per tonnellata: HP / (1) ; HP/tonn. = 6,03  
 Numero di Bruce B = VSA / (V) = 4,76  
 Dislocamento relativo: (1)/(LWL)<sup>3</sup> ; Kg/m<sup>3</sup> = 7,43  
 Velocità limite teorica: 2,54 VEWL (nodi) = 7,68