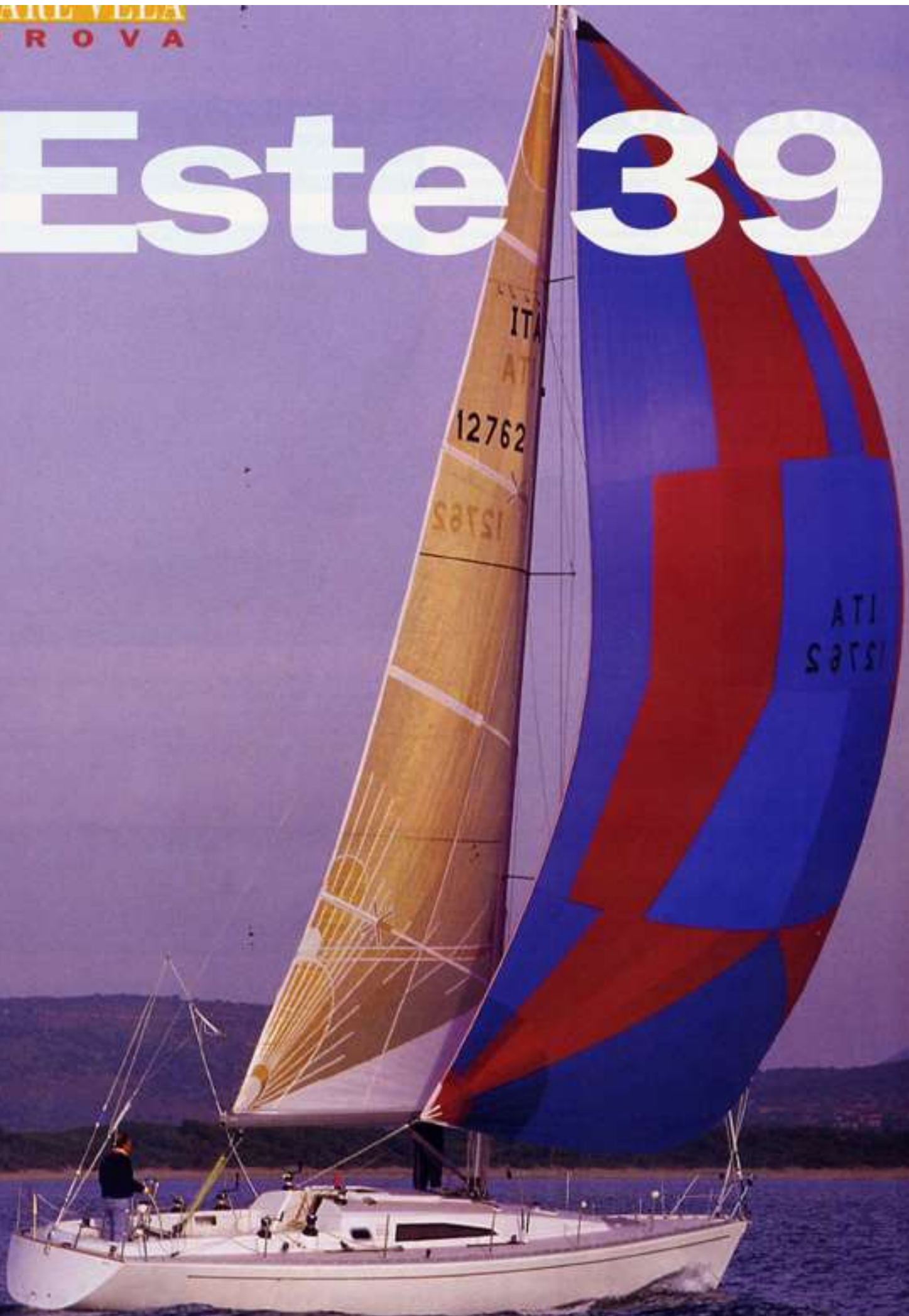


ITALIA
PROVA

Este 39



PROGETTO

Un aspetto grintoso unito a linee morbide e piacevoli sono le prime impressioni che si hanno osservando questo progetto dello studio Vallicelli & C. presentato per la prima volta ai lettori di Fare Vela lo scorso febbraio.

Vittorio Mariani dello studio Vallicelli commenta: "Questo 39 piedi è una barca mediterranea, a dislocamento medio-leggero, con una superficie velica adeguata ottenuta dopo un attento studio dei rapporti sup. velica/dislocamento e sup. velica/sup. bagnata; particolare attenzione è stata posta anche nello studio dei volumi a barca

sbandata, ottenendo la massima lunghezza dinamica con uscite di poppa il più possibile pulite e simmetriche sotto sbandamento. Abbiamo testato più di 7 carene differenti prima di arrivare a definire la forma della carena da cui è stato ottenuto lo stampo".

L'Este 39, dietro linee molto gradevoli, nasconde caratteristiche da purosangue: attenti studi dei volumi, superficie bagnata molto ridotta, grande cura nella concentrazione dei pesi ottenuta anche mediante una oculata disposizione degli interni, appendici dotate di un elevato coefficiente di allungamento e



PROGETTISTA: A. Vallicelli & C.

CARATTERISTICHE: cruiser-racer molto veloce.

LINEA: moderna tipica IMS ma con un look classico.

APPENDICI: molto efficienti, dotate di un notevole allungamento.



molto funzionali. Particolarmente gradevole anche la linea della tuga che, nonostante la discreta altezza sul piano di coperta, conferisce ulteriore armonia all'aspetto generale. Mariani aggiunge: "L'Este 39 vuole essere una barca che rag-

giunga facilmente le prestazioni massime senza bisogno di complicate regolazioni; una barca che vinca le regate ma che sia anche comoda e adatta a un armatore che desideri gestirla in proprio, senza l'obbligo di professionisti a bordo".

PIANO VELICO



L'armo dell'Este 39 è un classico testa d'albero dotato però di una E molto allungata in modo da avere tutti i vantaggi di praticità e di rendimento di un frazionato ma senza essere penalizzato dalle

volanti strutturali. L'albero, un Licospar di sezione ridotta curato e ben rifinito, è dotato di rinforzo nella parte bassa. Le crocette sono in linea senza alcuna angolazione verso poppa: uno dei tanti partico-

PIANO VELICO: I 16,45 m; J 4,78 m; P 14,35 m; E 5,05 m

CARATTERISTICHE: testa d'albero con boma molto allungata

ALBERO: Licospar tre crocette

SARTIE: tondino Riggarna

DRIZZE/SCOTTE: spectra

MANOVRE REGOLABILI: paterazzo (mecc.), vang, stralretto

lari che denotano come nulla sia sacrificato alle prestazioni. Apprezzabili il tondino e gli arri-datoi della Riggarna. Da rivedere il sistema delle volanti: sulla barca in prova erano attaccate sullo specchio di poppa vicine al paterazzo; lavorano certamente in posizione corretta ma costituiscono un rischio per la testa del timoniere. Le regolazioni possibili sono complete con il vang rigido della Bamar, lo stralretto a paranco e il tendipaterazzo che però è meccanico: una barca così lo meriterebbe di serie idraulico. Ottima la qualità dello spectra di serie: tutte le cime sono della neozelandese Southern Ocean ropes.



COPERTA

Molto ben studiato sia dal punto di vista funzionale che da quello estetico, il piano di coperta dell'Este 39 concede ampio spazio alle zone di manovra senza troppo tener conto delle esigenze di sottocoperta. Il complesso tuga-pozzetto è piuttosto stretto al baglio consentendo un corretto posizionamento delle rotaie del genoa. Il pozzetto, lungo ben 3,40 m consente una buona distribuzione dell'equipaggio in regata nonostante la larghezza un po' ridotta. Il timoniere dispone di una ruota di 130 cm di diametro: la posizione, anche di bolina, risulta più che buona sia



per la visibilità che per il comfort; i due giri totali necessari per girare il timone, però, non offrono, forse, una sensibilità adeguata. Sotto la seduta del timoniere si trovano i gavoni: lo spazio è ampio ma non ben organizzato (il grande settore del timone non ha protezione) e i due accessi sono di dimensioni limitate. Indovinata la posizione dell'ottimo trasto di randa, dotata di carrello "custom" della Solimar, posto subito a prua della timoneria: il paranco (5:1/15:1) può essere agevolmente manovrato dal timoniere. Più che abbondanti i 180 cm di sviluppo in lunghezza senza interruzioni delle panche. Vi

ORGANIZZAZIONE: pozzetto a poppa molto lungo integrato nella tuga

DIMENSIONI POZZETTO: lung. cm 340; panche cm 180 x 70

TIMONERIA: Solimar a frenelli; ruota e cm 130

TRASTO DI RANDA: Solimar su sfere; lung cm 116

WINCH: Harken; primari 53; scotte spi (opt) 48; drizze 44

FERRAMENTA: Antal / Solimar / Ronstan

sono però alcuni particolari nel pozzetto che a nostro avviso, dato lo spirito della barca, andrebbero rivisti: la rotaia del trasto, ad esempio, anche a causa della ridotta larghezza del pozzetto, ha una lunghezza utile di soli 116 cm; la posizione del drizzista risulta poco pratica a causa del gradino davanti all'ingresso sotto il quale è previsto l'alloggiamento per l'autogonfiabi-



le; sarebbe preferibile rendere il piano del gradino amovibile o abbassarlo molto: ciò renderebbe l'ingresso più agevole e consentirebbe al drizzista di lavorare comodamente. Completa e della migliore qualità l'attrezzatura che comprende tra l'altro gli ottimi stopper Antal v-grip e le rotaie in due pezzi con carrelli su sfere a regolazione continua.



PRESTAZIONI

Di tutto rispetto in ogni condizione, le prestazioni a vela sono il risultato di un attento studio in fase progettuale seguito da una realizzazione curata nel rispetto della rigidità e dei pesi voluti dal progettista. Le recenti vittorie al campionato invernale dell'Argentario sia in reale che in compensato, senza alcun periodo di messa a punto, confermano che, nel realizzare l'Este 39, quasi nulla è stato lasciato al caso. La nostra prova si è svolta con vento spesso al di sopra dei 10 nodi in assenza di onda; le vele, una randa, un genoa medio e uno spi 0,75, erano delle ottime Banks da regata in kevlar. Le prestazioni, da puro sangue, vengono raggiunte con estrema facilità senza bisogno di particolari regolazioni o di numerosi e competenti equipaggi; le manovre sono semplici e leggere, le dimensioni delle vele non eccessive

e gli attriti scarsi. Immediata le risposte della barca: sotto raffica accelera rapidamente e la virata avviene con dolcezza e senza perdita di velocità. Lo sbandamento è progressivo ed è facile prevenirlo manovrando senza affanno; viceversa, anche quando si naviga molto sbandati, la barca resta sempre sotto controllo mantenendo un'ottima efficienza al timone senza minacce di violente strarzo: queste doti, essenziali in regata, offrono enormi vantaggi anche in crociera con equipaggi non esperti i quali, spesso, necessitano di una barca che perdoni i loro errori. Notevoli le velocità: ci hanno impressionato il passo con poco vento e onda di prua, segno anche di un'accurata concentrazione dei pesi, e, naturalmente, il rendimento alle andature portanti. Eccellenti anche le prestazioni a motore: nonostante si possa avere

METEO

VENTO: 5 / 15 nodi

MARE: calmo

A VELA

VELOCITÀ: ottima in tutte le condizioni

ACCELERAZIONE: rapida sia sulla raffica che dopo una virata

SBANDAMENTO: contenuto e facilmente controllabile

PRATICITÀ MANOVRE: buone in pozzetto, migliorabile la posizione del drizzista

A MOTORE

TIPO MOTORE: Volvo-Penta MD 2030 3 cil. 29 Hp

TRASMISSIONE: sail-drive.

VELOCITÀ: buona anche con l'elica abbattibile.

MANOVRABILITÀ: eccezionale sia per il motore che per l'efficienza del timone.

INSONORIZZAZIONE: buona in generale, migliorabile nelle cabine di poppa.

optional un motore da 40 Hp, si raggiunge la velocità critica agevolmente anche col 29 Hp di serie senza salire troppo di giri; impressionante la manovrabilità: nono-

stante l'elica a pale abbattibili la barca risponde prontamente sia in avanti che a retromarcia e gira lateralmente su sé stessa, merito anche del rendimento del timone.

INTERNI

Gli scarsi volumi dello scafo e le notevoli dimensioni del pozzetto portano inevitabilmente a dei sacrifici nei riguardi dello spazio interno e l'Este 39 non fa eccezione. Il tambuccio di ingresso ha la chiusura verticale inclinata: se ci guadagna l'estetica, ci perde di sicuro la praticità dato che questa soluzione non consente di tenere aperto neanche uno spiraglio quando piove o con tempo cattivo. Scendendo per una ripida scala (che sarà modificata) si accede a un ambiente che prevede sulla sinistra una cucina a "elle", sulla destra un ampio carteggio. Subito avanti si trova la dinette con il



tavolo centrale ad ante abbattibili di buone dimensioni. Le sedute, distribuite su due divani, sono abbondanti e, sotto, vi è ampio spazio per lo stivaggio. La cucina è dotata di due livelli rettangolari di buone dimensioni, un grande pozzetto frigorifero e un fornello a tre fuochi che però è attaccato alla paratia della cabina di poppa; lo spazio per i viveri non abbonda e manca un'areazione specifica. Il carteggio ha un ampio tavolo e un buono spazio per l'elettronica; è però molto angusto lo spazio per chi sta seduto. Tutta la zona è molto luminosa e prende aria dal tambuccio e da un osteriggio; vi è una lunga finestruzione fissa ma non sono previsti oblò apribili. A prua vi è un disimpegno, con un



CARATTERISTICHE: disposizione classica con quadrato centrale, una cabina e un bagno a prua e due cabine a poppa

N° POSTI LETTO: 5/3

ERGONOMIA: accettabile in quadrato, meno curata in altre zone.

STIVAGGIO: sufficiente. Organizzabile meglio.

ARIA/LUCE: buone. Manca uno sfogo d'aria sulla cucina.

RIFINITURE: sufficienti considerando che si trattava del prototipo.

ampio armadio, che dà accesso all'unico bagno, di dimensioni accettabili, ben rifinito e dotato di abbondanti armadietti (il lavandino, però, è un po' piccolo). Più avanti vi è la cabina di prua, dotata di un armadio e due mensole; le cuccette sono larghe 60 cm e lunghe più di 200, la superficie calpestabile e l'altezza risultano scarse. L'aria e la luce sono date da un grande osteriggio. Piuttosto limita-

to anche lo spazio nelle cabine di poppa, gemelle, dotate di cuccette larghe 130 cm e lunghe 192 cm. L'altezza di circa 180 cm è delimitata dall'incombere del pozzetto. L'aria e la luce sono fornite da due oblò a contrasto; vi è spazio anche per un terzo. Volendo, però, si possono ottenere dal cantiere delle modifiche ed è prevista anche una versione con due cabine e due bagni.



CONCLUSIONI

Nel campo dei cruiser-racer esistono un'infinità di possibili compromessi. Dal cruiser con cui poter fare anche qualche regata di circolo (quasi sempre con scarsi risultati), al racer che può ospitare un certo numero di passeggeri in crociera sportiva non troppo lunghe e garantisce buoni piazzamenti in regate anche importanti. Spesso combattendo alla pari con barche da regata pura.

Il cantiere d'Este, nome che evoca splendide barche in legno, ha attualmente in produzione una gamma di cruiser-racer che consentono di regatare ad alto livello ma senza budget astronomici o equipaggi superprofessionisti. Barche non troppo appariscenti, semplici da gestire, dotate di eccellenti qualità marine che consentano anche piacevoli crociere.

Il 39 è la punta di diamante della produzione e, grazie anche a un

prezzo concorrenziale soprattutto rispetto alle barche di produzione straniera, è destinata a diventare un classico dei nostri campi di regata.



VI INTERESSA L'ESTE 39 ?

Abbiamo parlato con Marco Binatti, presidente della società C. N. d'Este. Marco è anche un appassionato regatante e corre spesso sulle barche del cantiere ottenendo buoni risultati.

FV: Qual'è, secondo lei, l'armatore tipo dell'Este 39?

MB: È il "padre di famiglia" che sfrutta la barca tutto l'anno, d'estate va in crociera e per il resto fa regate.

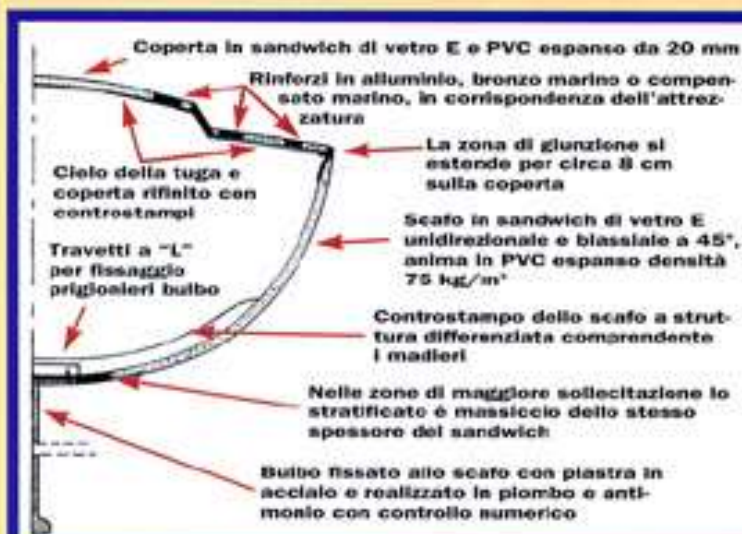
Sa anche molto bene cosa vuol dire spendere soldi per l'acquisto di una barca.

FV: Cosa rende l'Este 39 diverso da barche dello stesso segmento?

MB: In primo luogo la versatilità del cantiere nel soddisfare i desideri dei singoli clienti; poi la qualità dei materiali e la grande cura nella scelta delle attrezzature.

FV: Su cosa insisterebbe per convincerci a comprare l'Este 39?

MB: Per noi è molto importante il rapporto con il singolo cliente. I nostri clienti diventano tutti amici e il cantiere segue la barca anche dopo la consegna.

SCHEDA TECNICA

COSTRUZIONE

FILOSOFIA La costruzione avviene mediante processi tecnologicamente avanzati ma con l'uso di materiali tradizionali; ciò dà degli ottimi risultati per quanto riguarda la robustezza e il peso mantenendo bassi i costi; molti dei mobili sono strutturali aumentando considerevolmente la rigidità.

SCAFO E COPERTA Sandwich di vetro-E (tessuti unidirezionali e biassiali) e termanto (75 kg/m³); resina vinilestere; incollaggio del termanto sottovuoto. Giunzione scafo-coperta con silicone strutturale Sikaflex 505 e bulloni in acciaio inox 316. Viene fornita una garanzia di 10 anni contro l'osmosi.

BULBO Bulbo in piombo con siluro fissato allo scafo mediante piastra inox con 12 prigionieri ø 20 mm; all'interno dello scafo travetti a "I" in acciaio inox su cui vengono fissati i prigionieri.

TIMONE realizzato in vetro-E unidirezionale; asse in alluminio pieno che lavora su cuscinetti in teflon della Solimar.

IMPIANTI
IMPIANTO ELETTRICO

BATTERIE: 2 x 80 A

CARICA BATTERIA: opt. da 20 A

ALTERNATORE: 60 A

GENERATORE: non previsto

PRESE INTERNE: opt.

IMPIANTO IDRICO

SERBATOIO: in plastica alimentare tot. 300 lt.

AUTOCLAVE: di serie

POMPE MANUALI/PEDALE: opt.

POMPE SENTINA: una elettrica sia automatica che manuale con sistema di aspirazione multizonale; una manuale azionabile dal pozzetto

POMPA DOCCIA: di serie

SPECIFICHE TECNICHE

Lung. f.t.	11,95 m	Nafta	100 lt
Lung. al gall.	10,30 m	Acqua	300 lt
Larg. max	3,75 m	Motore	25 Hp
Pescaggio	2,40 m	Sup. velica	80 m ²
Dislocamento	6.500 Kg	% zavorra	46%
Zavorra	3.000 Kg	IMS gph ('94)	605 s/m ca.

DOTAZIONI DI SERIE

Albero a tre crocette Llospnr

Sartame in tondino Riggama

Manovre in spectra Southern Ocean ropes

Carrelli scotte genoa su sfere a regolazione continua

Attrezzatura spl

Pompa di sentina elettrica

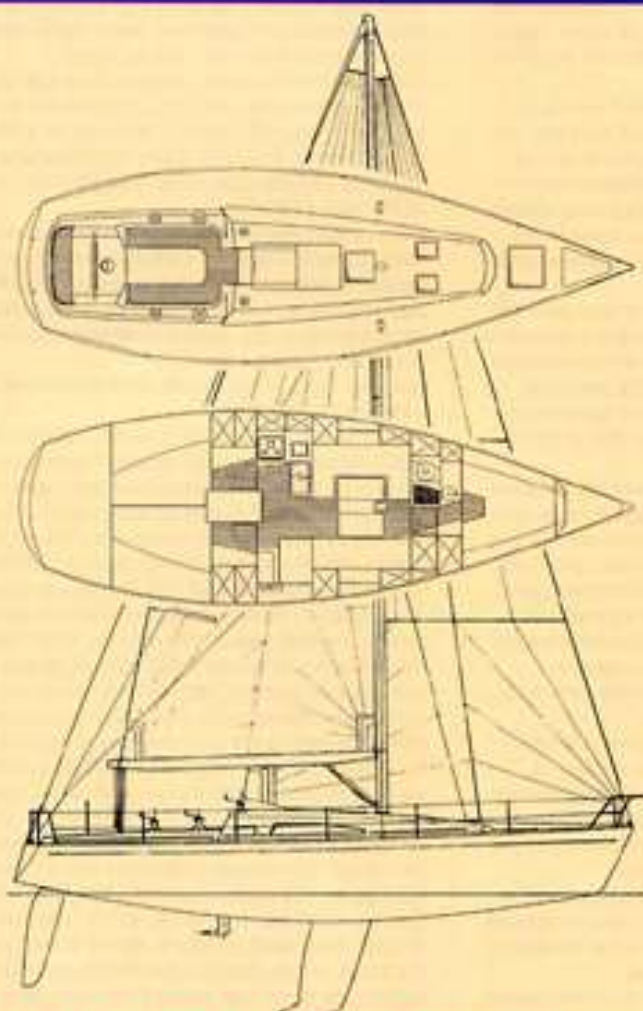
OPTIONAL

Stralze a doppia canaletta	Lit. 1.150.000
N° 2 winch 42,2 5T A scotte spl	Lit. 3.703.000
Paterazzo idraulico Navtec	Lit. 4.100.000
Coperta e pozzetto in teak	Lit. 17.000.000
Pozzetto in teak	Lit. 3.500.000
Carica batterie 20 A	Lit. 1.800.000
Salpaancore con musone	Lit. 3.600.000
Frigo elettrico	Lit. 1.800.000
Impianto acqua calda	Lit. 2.300.000
Motore da 40 Hp	Lit. 3.100.000
Ellice Volvo a pale abbattibili	Lit. 400.000
Ellice Max-prop a due pale	Lit. 2.500.000
Prezzi franco Bologna I.V.A. esclusa	

PER INFORMAZIONI

C.N.D'ESTE Viale Tralano, 182 - 00054 - FIUMICINO (Roma)

Tel. 06/6505004 Fax 06/6505004


BARCHE COMPARABILI

MODELLO	ESTE 39	X 382	G. S. 38	C&C 37/40
Lung. f.t. m.	11,45	11,50	11,90	12,00
Larg. max	3,75	3,70	3,74	3,84
Pescaggio	2,40	2,00	2,10	2,20
Disloc.	6.500	6.500	6.500	7.212
Sup. velica	80,00	69,00	81,70	91,94
Cantiere	C.N.d'Este	X Yachts	Cantiere del Pardo	C&C Yachts
Prezzo*	220	230	217	176

* In milioni di Lire