

Le prove di vela e motore



Con Glystra 30 rivive l'Alpa 27 di Sparkman e Stephens

Derivato direttamente dallo stampo del famoso cantiere con alcune intelligenti modifiche. Tranquilla barca da crociera. Ben azzeccati gli irrobustimenti di alcune zone della coperta. Giusto equilibrio tra stabilità di forma e quella di peso. Finalmente agibile il locale toilette con vantaggio anche per gli armadi.

Quando la buona vecchia Alpa di Offanengo, uno dei cantieri italiani capostipiti della produzione di serie, dovette chiudere i battenti per qualche peccato di presunzione, gli stampi delle sue imbarcazioni furono messi in vendita al miglior offerente.

L'Alpa faceva delle buone barche e per la loro progettazione si avvaleva di architetti di tutto rispetto, così, caso forse unico nella storia della costruzione nautica italiana, ci

Il Glystra in bonaccia. Si può notare il taglio del fiocco piuttosto grasso che permette di sfruttare bene anche i piccoli refoli. Il bordo libero del Glystra è abbastanza alto in relazione alla lunghezza ma non appesantisce per niente la linea.

fu una vera e propria corsa da parte di molti cantieri decisi a non perdere la buona occasione. Fra questi l'Internolo Craft di Lazine del Garda che sta ora producendo, con apprezzabili modifiche, l'ex Alpa 27, ribattezzata Glystra 27 e venduta anche in versione economica a prezzi più competitivi. Per intenderci l'Internolo Craft è il costruttore del Menestrello, il minitonner da regata progettato da Sciomachen che non ha avuto il successo che si meritava, forse an-

che per via di una forte concorrenza.

In verità il Glystra 27, nato appunto dall'originario progetto di Sparkman e Stephens per l'Alpa, è diventato anche Glystra 30, ossia è stato aggiunto al 27 il tipico slancio di poppa a rientrare che ha allungato la barca di circa un metro e ne ha sicuramente affinato le linee. Una soluzione che del resto era già stata prevista dal famoso studio newyorkese e che comunque non ha pregiudicato la sopravvivenza del Glystra 27 a poppa tronca che viene tuttora prodotto e venduto ad un prezzo di poco inferiore (200.000 lire circa).

Una barca tranquilla

Diciamo subito che il Glystra (tralasciamo la numerazione anche perchè tranne lo specchio di poppa i due scafi sono esattamente identici) è una barca tranquilla e senza tante pretese, ma che con buone doti di robustezza e manovrabilità ha possibilità di inserirsi in un settore della nautica, quello delle barche a vela medio piccole, che non sta attraversando un periodo aureo. Il Glystra ha una linea piacevole e anche il bordo libero piuttosto alto (1 metro su 9 di lunghezza) non lo appesantisce, anzi dà un senso di compattezza a tutta l'opera morta. Le sezioni poppiere sono alquanto generose e permettono una buona abitabilità del pozzetto e ampio spazio nei gavoni più arretrati.

Come dicevamo il Glystra dà subito la sensazione di barca molto robusta e lo si capisce da tanti piccoli particolari come il coperschio del gavone di prua per l'ancora che non scricchiola sotto i piedi, la copertura in vetroresina delle varie manovre rinviate in pozzetto, tipo Dehler DB 1, sulla quale si può tranquillamente saltare, l'ancoraggio



dei candelieri e tutta l'attrezzatura di coperta a cominciare dai grilli.

Il Glystra è molto invelato, oltre 50 metri quadri di tela col genoa leggero e non ha quindi molti problemi a camminare di buon passo anche con pochissimo vento. Con vento più fresco lo scafo tende inizialmente alla sbandata facile ma sia la larghezza generosa, quasi tre metri, sia un rapporto peso-zavorra pari al 42 per cento la fanno subito rientrare nei ranghi della normalità. Oltre tutto il bordo libero alto rende la barca asciutta.

Sul timone è piacevolissimo e stabile a tutte le andature grazie ad una timoneria molto precisa, sufficientemente robusta e morbida al tempo stesso. Le vele (della Eiffel Sails) non potrebbero essere migliori: randa perfetta senza difetti e genoa da crociera con il grasso necessario per arie leggere. Anche se in bolina si difende bene la sua andatura è senza dubbio la poppa e grazie alla buona fattura della randa e del genoa si può comodamente rinunciare allo spi e usare la tradizionale farfalla che, con un timone così sensibile, non si ha molta difficoltà a mantenere.

Tanto legno sottocoperta

L'attrezzatura di coperta è da barca seria: verricelli Antal, bozzelli Nemo e Fico, rotaie Barbarossa, albero e boma Licospar. La coperta in sandwich di vetroresina e balsa è trattata in antisdrucchiolo a punta di diamante molto efficace e di ottima presa. Il pozzetto è in teck il che conferisce quel tocco di eleganza che non guasta mai anche su una barca di piccole dimensioni. Come abbiamo già detto l'agibilità del pozzetto è molto buona e la disposizione delle varie manovre è funzionale. Finalmente niente stopper a leva, per le drizze veramente superflui su una barca del genere, ma solo galloce ben dimensionate. Infine altro pregio da non sottovalutare, la caduta delle sartie molto interna che consente una grande libertà di movimento sui passaggi laterali e, in più, facilita una buona prua nelle andature strette.

Sottocoperta il Glystra è allestito alla maniera tradizionale con cucina sulla destra, tavolo da carteggio sulla sinistra, cuccetta singola e dinette con divano-cuccetta nel quadrato, toilette e cabina di prua a V. Sul Glystra è stata adottata una soluzione senza dubbio interessante per la toilette: invece della già sperimentata sistemazione Alpa con WC sulla destra e lavabo sulla sinistra, il tutto isolato da due porte con grande dispersione di spazio, l'Internolo ha studiato un lavabo estraibile sopra il WC; è sempre posizionato sulla destra, ma lo spazio a sinistra è utilizzato per un comodissimo armadio per la cabina di prua e per il resto della barca.

Una porta scorrevole verso la dinette e una normale verso la cabina di prua assicurano un certo isolamento a bordo.

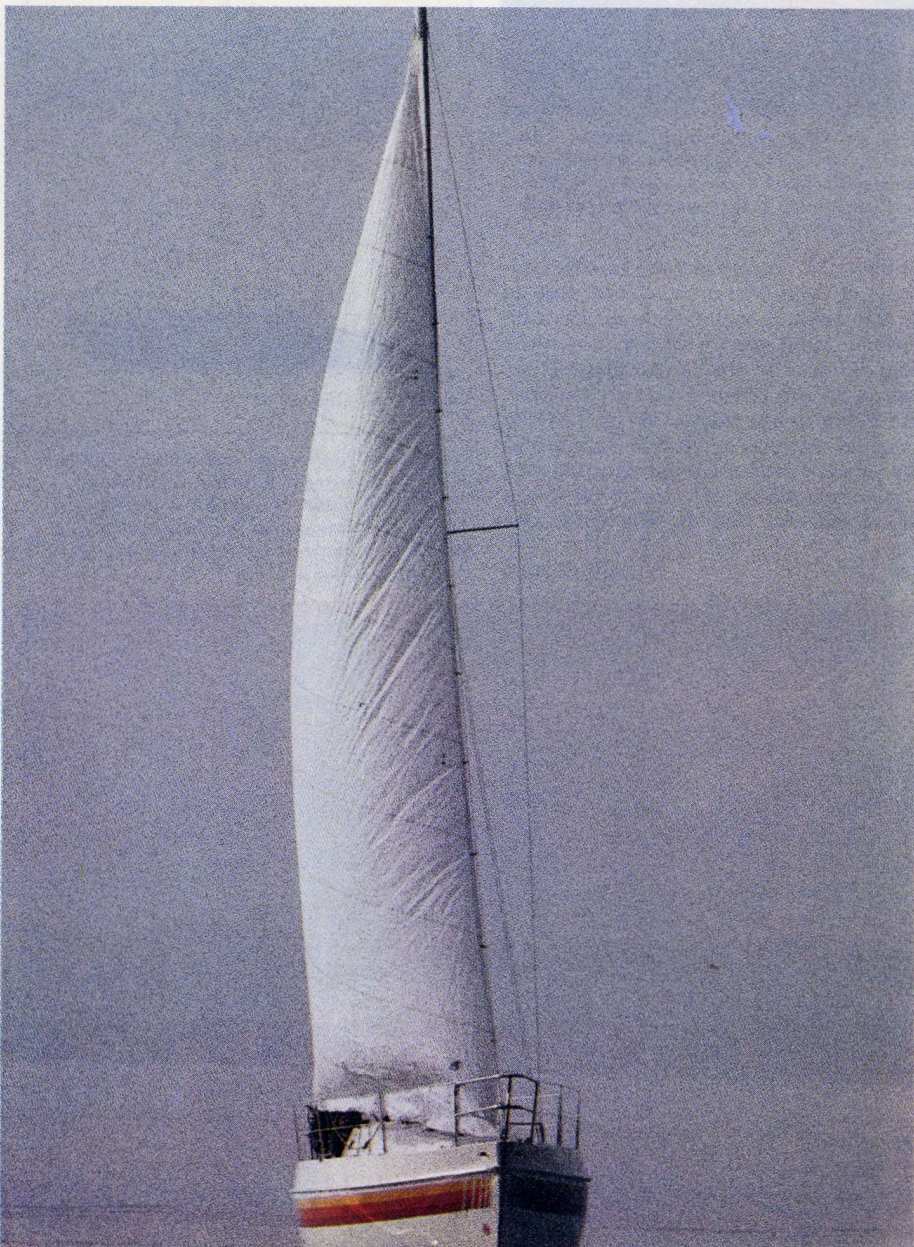
Dappertutto largo uso di legno massello che dà calore all'ambiente.

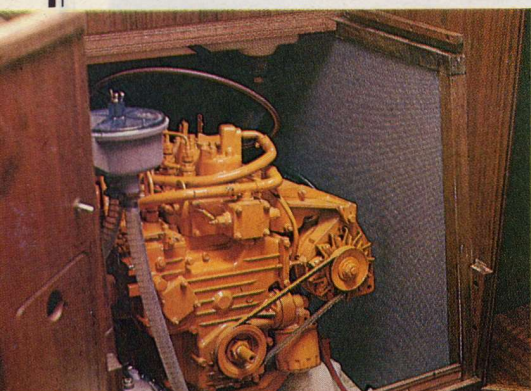
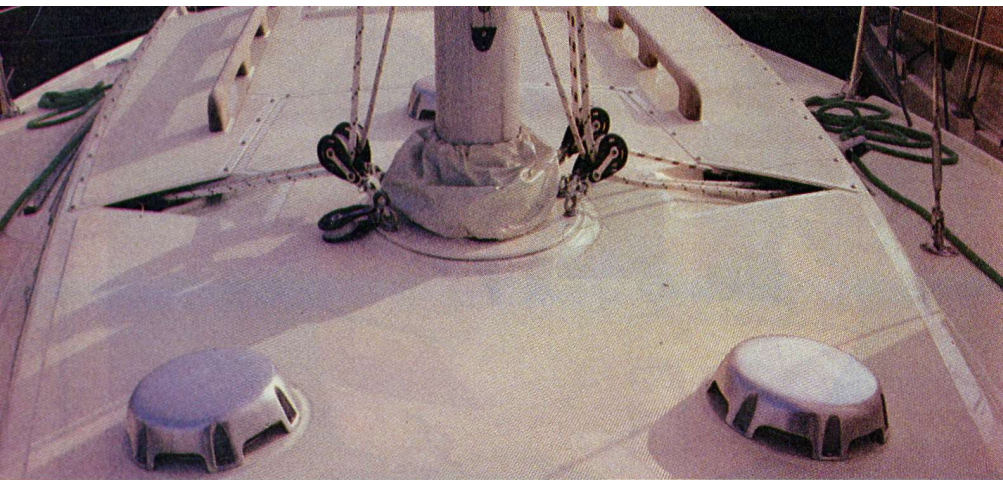
Il motore è un Faryman diesel 12 cavalli. Ad un certo numero di giri, lo specchio di poppa si immerge un po' nell'acqua senza comunque creare alcun problema né di governo né di scarico del motore perché l'apertura è stata saggiamente posta sul



Da questa ripresa si notano le generose sezioni di poppa e lo specchio che chiude a spigolo. Il Glystra ha una certa predilezione per le andature larghe ma anche di bolina riesce a tenere una buona prua grazie anche alla caduta delle sartie molto interna che facilita il rientro diciamo «automatico» del grembiule del genoa.

Il Glystra 30 di prua. Più o meno all'altezza delle strisce colorate, partono internamente due longheroni longitudinali da prua verso poppa di rinforzo che fanno anche da piano d'appoggio per gli stipetti della cabina di prua e del quadrato.



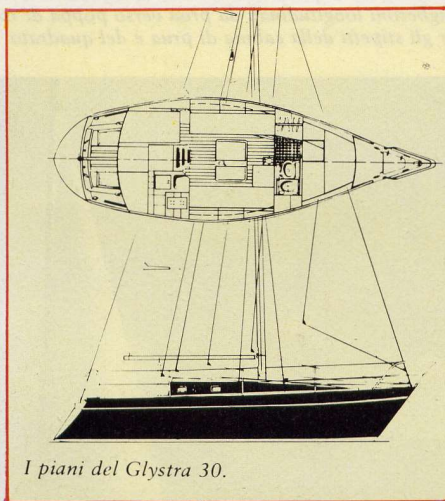


Questo è il Faryman 12 cavalli sistemato sotto la scaletta di discesa e facilmente accessibile da tutte le parti. Oltre a questa apertura, infatti, si può anche asportare il pannello grigio sulla destra e intervenire sul fianco.

giardinetto. L'accesso al vano motore è facile per qualsiasi tipo di intervento, cosa da non sottovalutare su uno scafo di queste dimensioni. Altro non c'è da dire se non che siamo di fronte ad una barca ben costruita, robusta, nel suo genere divertente e soprattutto a dimensione uomo. Anche il prezzo ci sembra più che accettabile soprattutto nella versione economica che di economico ha soltanto il nome, visto che in confronto alla standard ha solo qualche finitura in meno.

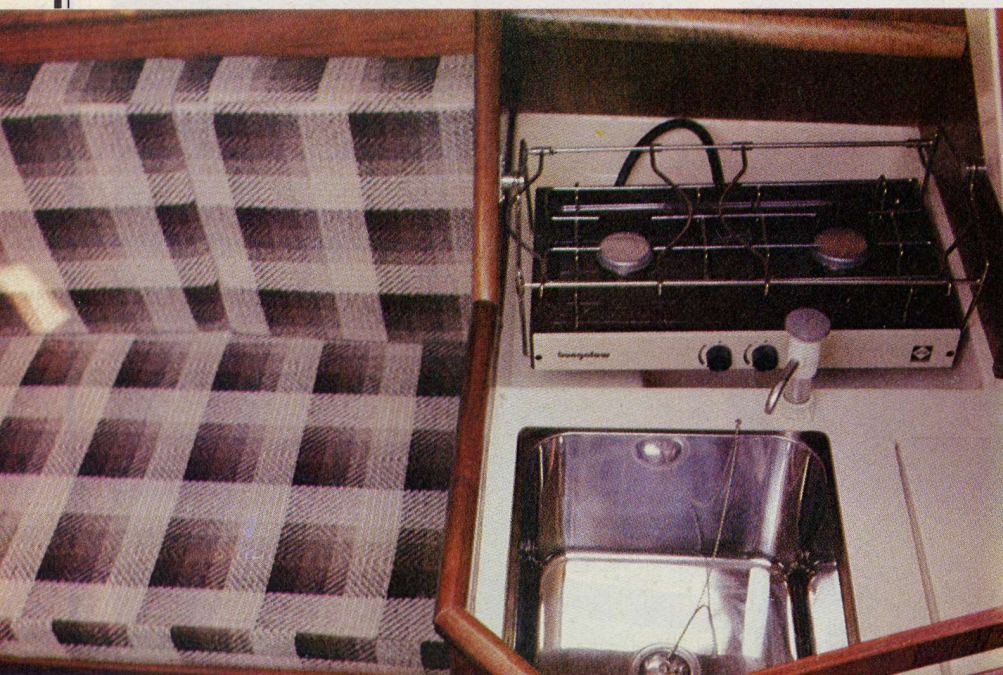
Marco Paleari

La tuga con il passaggio dei rinvii in pozzetto coperto di grande utilità nelle manovre. L'albero è passante e forse su uno scafo del genere era da preferire ancorato in coperta anche per via delle inevitabili infiltrazioni d'acqua dalla mastra. Vi è comunque dall'albero un recupero diretto in sentina che può essere aspirato fino all'ultima goccia. Da notare le due prese d'aria stile Alpa.



I piani del Glystra 30.

Il cucinotto con fornello basculante e lavello inox. Sulla destra non visibile nella foto vi sono porta-piatti/porta-posate e stipetti vari. Non è certo una cucina per pranzi luculliani ma per una barca di 9 metri non si può pretendere di più.



Qualità tecniche più spiccate

Robustezza generale
Estrema manovrabilità
Stabilità di rotta

Considerazione sul prezzo

In linea col mercato nella versione standard molto interessante nella versione economica.

Scheda tecnica

Imbarcazione: Glystra 30
Cantiere: Internolo Craft - Lazise del Garda (VR)
Progettista: Sparkman e Stephens

Generalità

Materiale di costruz.: vetroresina
Lunghezza f.t.: metri 9,12
Lunghezza al gall.: metri 7,47
Larghezza massima: metri 2,93
Immissione: metri 1,60
Deriva: fissa
Dislocamento: chilogrammi 2.900
Zavorra: chilogrammi 1.230
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 50,20
Tipo di attrezzatura: sloop con albero in chiglia
Altezza sull'acqua: metri 13,40
Prezzo base: Lire 39.900.000
(esclusa IVA 18%): 34.650.000 Versione «E»
Tempo di consegna (indicativo): 40 giorni

Motorizzazione

Motore: Faryman
N° cilindri: 2
Potenza: 12 Hp
Elica: tipo fisso; 2 pale
Serbatoio carburante: 48 litri
Trasmissione: asse
Raffreddamento: acqua

Condizioni meteo di prova

Località: Sirmione
Vento: f. 2/3
Lago: calmo
Persone a bordo: 3

Piano velico e armamento

Vele-marca: Eiffel Sails
Randa: metri quadri 17,2
Genoa: metri quadri 33
Fiocchi: metri quadri 17
Tormentina: metri quadri 6,5
Spi: metri quadri 76
Albero: Licospar; l. 11,70
Materiale albero: alluminio
Strallo di prua: diametro: 7 millimetri
Sartame: diametro: 6 millimetri
Timoneria: a barra
Verricelli: 5 Antal

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,76 metri
Cucette: numero 5/6 in 2 cabine
WC: 1 tipo marino in locale separato
Lavello: inox
Serbatoio acqua: 155 litri
Fornello: 2 fuochi
Combustibile: gas
Pompa di sentina: 1 manuale, 1 elettrica
Impianto elettrico: v 12
Capacità batteria: 60 Ah.

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,22
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,39
Rapporto di zavorra: (Z/L) 100 = 42%
Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)³ = 23,34
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 0,017
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 4,73
Numero di Bruce B = SA / (LWL)³ Δ = 0,497
Dislocamento relativo: Δ(LWL); Kg/m³ = 6,95
Velocità limite teorica: 2,54; LWL (nodi) = 6,85