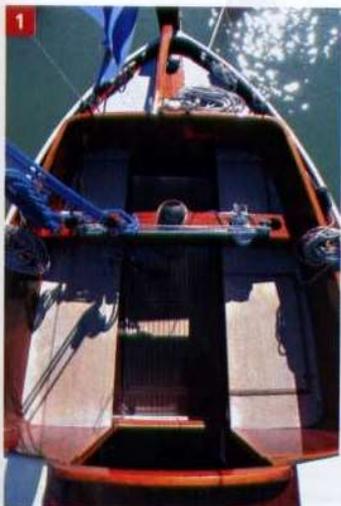


Scheda tecnica



1 Il piccolo pozzetto è diviso dal trasto: la zona del timoniere risulta comoda e riparata. Sotto le panche si aprono vari gavoni; **2** Niente pilota automatico: basta un pettine per fissare la barra e la barca manterrà la sua rotta; **3** Le affascinanti maniche a vento in bronzo tipo dorade sono uno degli elementi dal sapore antico che arricchiscono la coperta; **4** Gli interni di Iris hanno un fascino incredibile e tutto, perfino gli odori, ha un sapore d'altri tempi; **5** La cucina completa di vani di stivaggio. Notate l'eleganza del fornello della Taylors, disegnato per mantenere il baricentro sempre basso; **6** La scansione dei comenti accentua le forme dello scafo; **7** Il carteggio con ampio vano per le carte; **8** L'incredibile pompa manuale in cucina; **9** La cabina di prua con il wc marino nascosto sotto il piano del letto

Progetto	Reimers (1937)
Lunghezza scafo	10,00 m
Lunghezza gall.	8,50 m
Larghezza	2,30 m
Immersione	1,50 m
Dislocamento	4.000 kg
Superficie velica	39,00 mq
Motore Nanni diesel	15 hp

Dotazioni

- Costruzione: scafo e coperta in legno, struttura a Ω in acciaio
- Albero 4/5 e boma in legno
- Randa e genoa in dacron
- Winch (2 + 1 all'albero)
- Timone a barra con blocco

Prezzo

Iris € 200.000

Informazioni M-Yachts OY AB

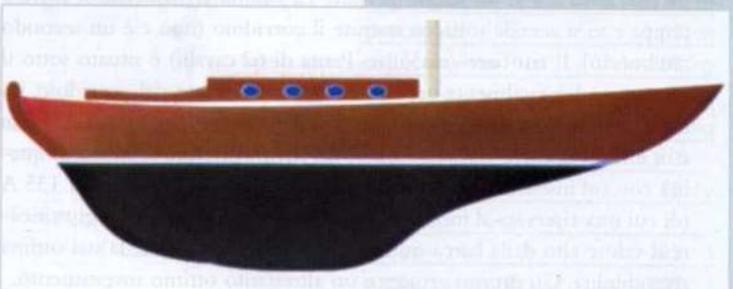
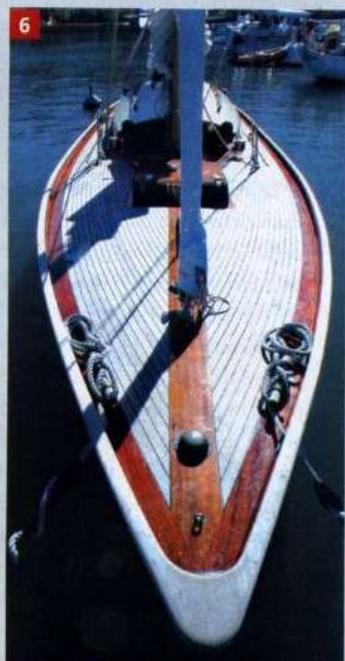
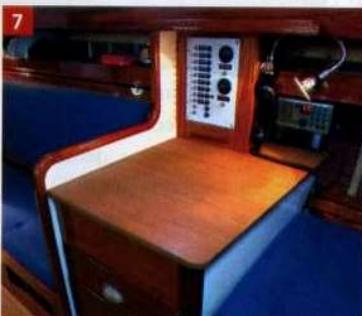
Valkomträskvägen 2, Valkom

Finland

Tel. +358 19 530400

www.m-yachts.fi

www.puuveneveistajat.fi



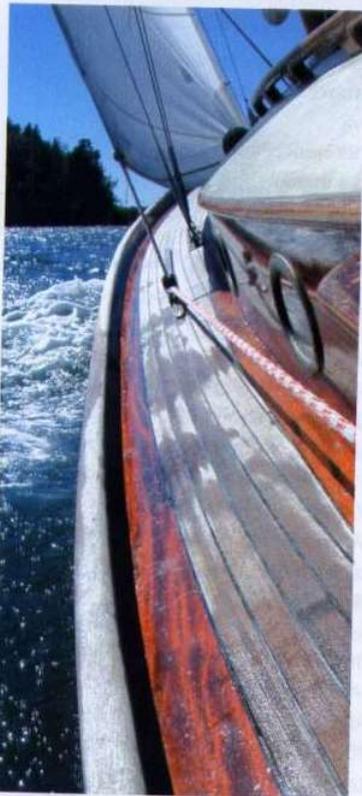
test

Iris

Simpliciter abstrahit



FOTO WILLEN



Amate navigare all'antica e vi piacciono i profumi (di legno) di una volta? In Finlandia troverete chi costruisce la vostra barca ideale

di VANNI GALGANI

La plastica sta definitivamente prendendo possesso del mondo delle barche a vela. Ormai sempre più spesso anche le parti che dovrebbero essere legno vengono sostituite da laminati sintetici che sembrano (o vorrebbero sembrare) legno. Potete quindi immaginare, quindi, come siamo stati felici di scoprire che, nei paesi nordici, esistono realtà che regolarmente costruiscono barche totalmente in legno. E non solo: anche i progetti, e quindi il modo di navigare, vengono pescati dal passato. *Iris* nasce da un progetto del 1937. È una barca dall'aspetto marino, come si facevano una volta. Ha lo scafo a doppia prua, la chiglia lunga col timone attaccato ed è larga appena due

metri e trenta. La prua è alta e ha uno slancio pronunciato, i bordi liberi sono incredibilmente bassi. Tutto questo si traduce in un modo di navigare totalmente diverso da come siamo abituati. Niente planate mozzafiato, è ovvio; in compenso, niente straordinarie, una stabilità di rotta incredibile (il pilota automatico non serve), una sensazione di sicurezza sulle raffiche che modifica completamente il modo di portare la barca. Il piano velico, con albero e boma rigorosamente in legno, ha uno sviluppo marcatamente verticale con grande randa e fiocco (ingarrociato ma ingegnosamente avvolgibile quando a riposo) murato molto indietro. In coperta vi è un pozzetto, piccolo (al massimo per quattro persone)

e molto riparato, il terrazzino di poppa, la tuga e un grande spazio a prua dove potersi sdraiare; ovviamente niente battagliola né pulpiti. Dentro l'atmosfera è incredibile: la barca, lunga e stretta, è scandita dal ritmo delle ordinate. Il calpestio, inteso come piano orizzontale calpestabile, è praticamente inesistente. Le disposizioni, però, sono estremamente funzionali, specie a barca sbandata, e non manca nulla. In navigazione *Iris* è risultata decisamente veloce e potente sulle onde. Con vento costante sfodera un passo deciso e timonarla è un'esperienza indimenticabile, specie quando, sotto raffica, sbanda fino a mettere tutta la falchetta sott'acqua, rimanendo veloce e perfettamente sotto controllo.