



TEST



**ESCLUSIVO
NAUTICA**

TEST N. 148



CAPPRICE

JOUET

Nella gamma degli scafi "Jouet", "Caprice" viene ad affiancarsi allo "Sheriff" con circa un metro di lunghezza in più. Yves Mareschal, che ne è stato l'architetto, ha disegnato per questo sloop una carena veloce, pur tenendo conto delle esigenze di confort richieste per una barca da crociera con una abitabilità per cinque passeggeri. Presentato per la prima volta al Salone Internazionale della Nautica di Parigi nel gennaio del 1969, il "Caprice", ha subito in seguito opportune modifiche al piano di deriva. Le compartimentazioni interne, originariamente in legno, sono ora realizzate in poliestere, per meglio adeguarsi alle esigenze delle fabbricazioni in grandi serie. Mareschal ha ottenuto con il "Caprice" una barca ospitale ed al tempo stesso assai veloce.

TEST
ESCLUSIVO NAUTICA

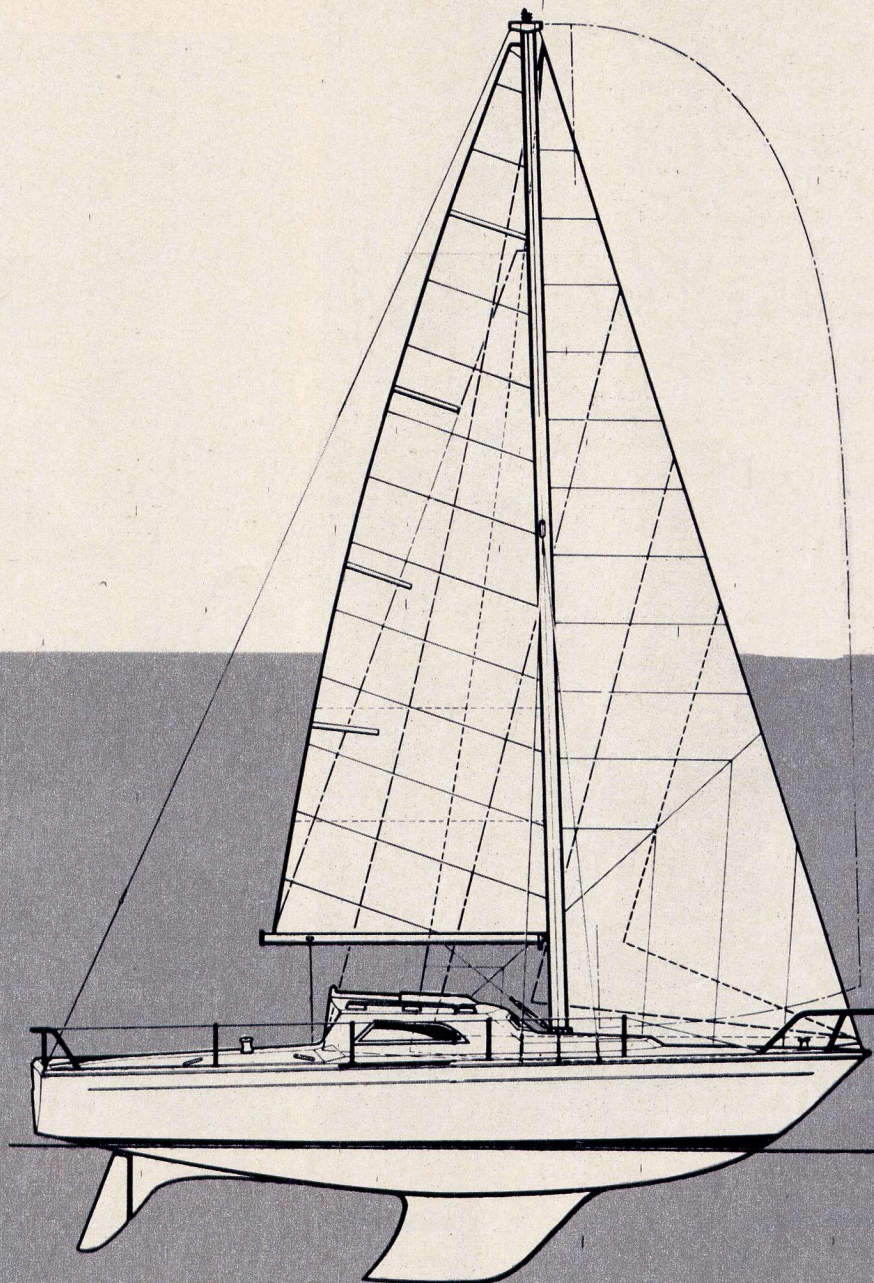
CAPRICE

JOUET

ARMAMENTO E ACCESSORI

L'armamento del "Caprice" è, come abbiamo detto, a sloop in testa d'albero e consta di uno strallo, due sartie, quattro sartiole e di un paterazzo che si divide in due a circa un metro dalla coperta e può essere tesato per mezzo di un paranchino su una puleggia.

L'albero e il boma sono in alluminio anodizzato, il sartame in acciaio inox come tutti gli arridatoi. Il tutto è ben dimensionato, su uno standard di alto livello, cosa comune del resto a molte barche francesi di importazione (vedi arridatoi, impiombature, etc.). Gli accessori in coperta sono numerosi e danno ogni possibilità per la regolazione della barca. Due winches di scotta e uno di drizza, vang, caricabasso, cunningham, trasto mobile e rotale per il punto di scotta del genoa con carrelli articolati, fanno del "Caprice" una barca ben equipaggiata, pronta per la crociera come per la regata: non manca niente. Le scotte e le drizze, nella parte tessile, sono in prestirato di ottimo tergal. I pulpiti di prua e poppa sono di buona altezza, di disegno avvolgente e danno un senso di sicurezza che sarà apprezzato nei momenti più difficili. Completano la dotazione i tientibene sulla tuga e i candelieri solidamente fissati con bulloni passanti.



CONCEZIONE E COSTRUZIONE

Nato come barca da regata (con la prima versione Mareschal ne ha vinte parecchie) disegnata in un primo momento senza fini commerciali, il "Caprice" è stato, nella sua versione in vetroresina, molto ben sistemato anche per la crociera. Si tratta di una barca media, con un rapporto bulbo/dislocamento basso, compensato dalle linee abbondanti di carena. La poppa larga, a specchio, gli allunga la linea al galleggiamento, lo slancio della ruota di prua promette passaggi sull'onda dolci, senza urti. Il bordo libero è basso, relativamente alla moda corrente, e la linea aggraziata della tuga dà all'insieme un aspetto quanto mai piacevole.

Il "Caprice" è costruito in vetroresina: coperta e scafo in un sol pezzo, assemblati con resine e imbullonati sul listone. La forma della coperta e la paratia ne assicurano la rigidità, mentre la solidità è ottenuta con l'impiego di

buoni spessori che vanno da un minimo di 7 mm. per la coperta e le murate al 12 mm. del fondo dello scafo. Il bulbo è in ghisa, di forma se non proprio "tirata", accettabile anche per i fanatici della idrodinamica. Il timone è di tipo sospeso, montato su uno skeg, di forma allungata all'indietro. La tuga, partendo da prua, è su due differenti piani: sul più basso poggia l'albero in corrispondenza della paratia; il secondo, con il boccaporto scorrevole dell'entrata, è totalmente apribile e rende la barca confortevolissima sia per la abitabilità estiva sia perché dà la possibilità di imbarcare e sbarcare qualsiasi cosa, anche di grande volume. Il pozzetto è ampio, con appoggi inclinati molto funzionali, e termina con un grande gavone a poppa del quale è ricavata la sella per il fuoribordo. L'armamento è a sloop in testa d'albero, con un grande triangolo di prua.

CAPRICE**SCHEMA TECNICA**

Progettista: Yves Mareschal

Costruttore:

Yachting-France (Jouët) Dubigeon-Normandie (Francia)

Importatore esclusivo per l'Italia:

"Barka srl" - Corso XXII Marzo, 34 - Milano

Lunghezza f.t.: m. 7,37

Lunghezza al galleggiamento: m. 5,85

Larghezza max.: m. 2,50

Immersione: m. 1,21

Dislocamento: tonn. 1,5

Zavorra in bulbo: kg. 500

Altezza in cabina: m. 1,75

Posti letto: 6

Motorizzazione entro bordo: 6 CV (Couach)

Motorizzazione fuoribordo: 6/9 CV (piede lungo)

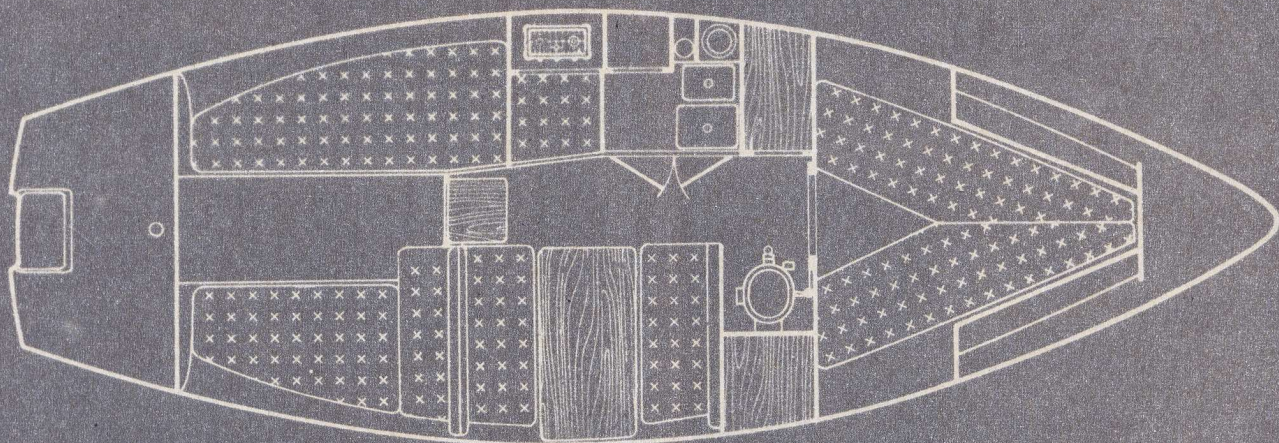
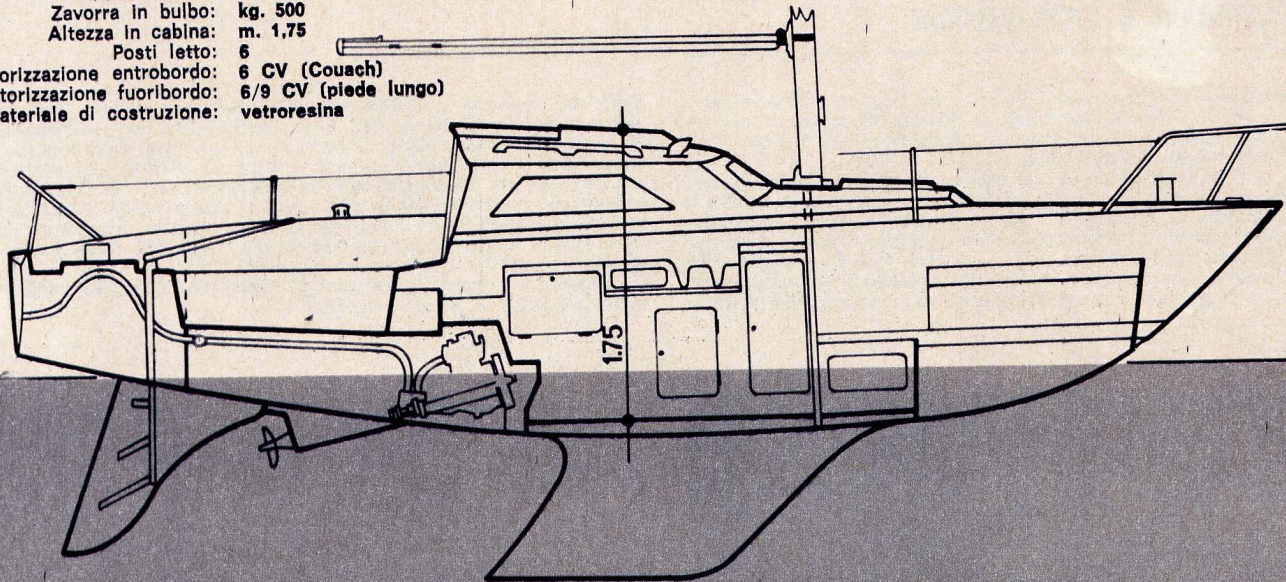
Materiale di costruzione: vetroresina

VELATURA:

Randa: mq. 11 - Genoa: mq. 17,35

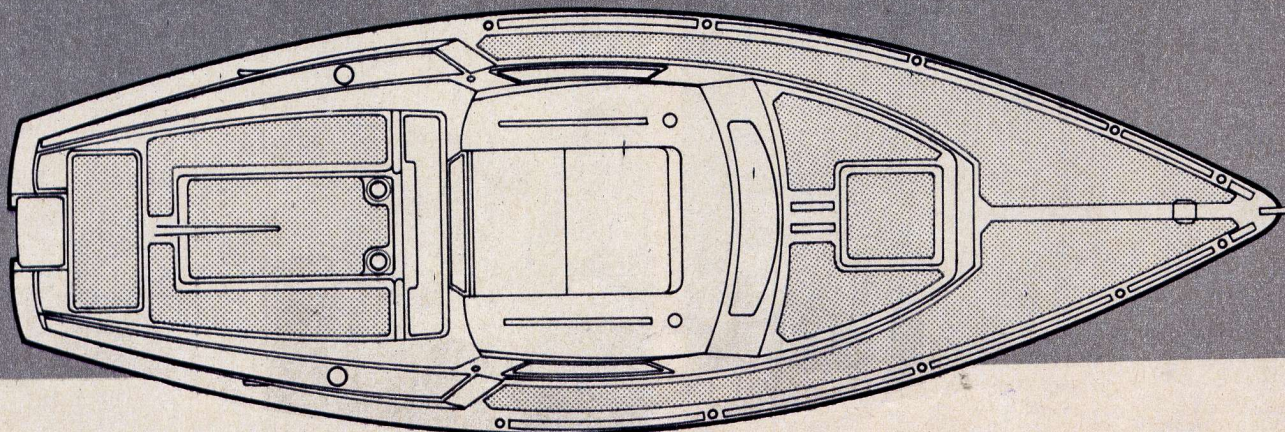
Fiocco n. 2: mq. 7,05 - Tormentina: mq. 3,40

Spinnaker (40 gr/mq): mq. 30



7.37

2.50



CAPRICE

JOUET

ABITABILITÀ E DOTAZIONI

Il "Caprice" assicura una buona abitabilità per tre o quattro persone in quanto, nonostante dia la possibilità di dormire in cinque, il volume interno e gli spazi per stivare gli effetti personali e tutto ciò che serve per una crociera non permettono di più.

Tuttavia si potrà senz'altro fare del cabotaggio in cinque o sei poiché tante persone possono accogliere comodamente sia il pozzetto che la dinette centrale. Le cuccette sono così distribuite: due a prua, due nella cabina centrale al posto del tavolo abbassabile e una di quarto sotto il pozzetto, sulla sinistra. La cucina, con fornello a due fuochi, lavello, bottigliere e frigorifero, è delle più comode, di altezza corretta, disposta razionalmente in modo da essere usata comodamente e senza

difficoltà, in diretta comunicazione con pozzetto e dinette. Per ultimo abbiamo lasciato il locale WC che sinceramente non comprendiamo. Fa parte infatti della cabina centrale, diviso (per così dire) verso poppa da una parete fissa fino a circa un metro dal soffitto, poi scorrevole e accessibile da una tenda. Non comprendiamo cosa si sia voluto risolvere con questa soluzione che a nostro avviso rende il WC usabile soltanto a cabina libera, quindi con notevole disturbo. Perché occupare dello spazio in un posto così importante? Non era forse meglio la soluzione del WC fra le cuccette di prua? Un armadio e stipetti completano gli interni che sono fra i più indovinati in barche di questa grandezza.



A sinistra: nella cabina centrale, sul lato sinistro trovano posto il lavello con acqua corrente, una ghiacciaia, un fornello a due fuochi montato su cardano e ripostigli vari per piatti e stoviglie.

A destra: uno scorcio della cabina di prua con le due cuccette a V complete di materassini e ripostigli per due persone.

In basso: un portello in plexiglas completamente ribaltabile contribuisce a dare maggior luce ed aria al saloncino ed a renderlo facilmente accessibile.





"Caprice" in navigazione con vento leggero al traverso, armato con randa e spinnaker. Sotto: sul lato di dritta, nel saloncino, la dinette trasformabile in una doppia cuccetta. Di giorno il tavolo serve egregiamente anche per carteggiare.



CAPRICE
JOUET

PROVA IN MARE

Eravamo un po' prevenuti quando siamo andati a prendere il "Caprice" che si dondolava ad un pontile a Sestri Ponente. La neve sui monti della Liguria, la bassa temperatura, le previsioni di tramontana, ci facevano pensare con un po' di apprensione al suo basso bordo libero, al suo rapporto bulbo/dislocamento, all'idea insomma che ci eravamo fatti della barca dalle poche cognizioni che ne avevamo; una barca piccola e leggera, buona per fare del cabotaggio estivo. Una prima sorpresa l'abbiamo avuta nell'entrare: la cabina luminosa, l'alta dinette, ci hanno fatto l'impressione di una barca "grande", accogliente, calda. Sistemata la nostra roba siamo partiti in un bel pomeriggio di sole, freddo, con un leggero vento da Est che ci prometteva una prova delle più piacevoli. Con il suo grande genoa leggero il "Caprice" non si fa pregare e "decolla" con una buona accelerazione. Le regolazioni sono facili, i punti di scotta si trovano subito e tenendo d'occhio la velocità, la ricerca dell'ottimo è relativamente agevole. Per ottenere il massimo dal genoa grande, bisogna avere cura di "aprire" molto lo spazio fra le due vele, non esitando a rimontare il carrello di scotta della randa oltre il centro della barca, senza

beninteso fare passare questo limite alla balumina. Il "Caprice" è infatti una barca un po' stretta, e il segreto per farla camminare con venti leggeri è quello di lasciarla correre senza stringere "alla morte".

Troviamo quindi che le rotaie, pur se piazzate fuori della battagliola, cosa che non si fa più nelle barche moderne in quanto larghe, sono sistemate nella posizione giusta e permettono una bolina più che onorevole ad una buona velocità. Con rotaie più interne si è portati a stringere al massimo il vento, fino al limite in cui il fiocco sbatte, senza considerare che è molto prima, se non si ha una corretta uscita d'aria, che il rendimento diminuisce.

Il solcetto ed il vento da Est non erano però che una pia illusione poiché al mattino dopo ci ha accolto una rabbiosa tramontana. Usciti con genoa e randa ci siamo trovati ben presto nel golfo gomito a gomito con i Soling che regatavano per la settimana velica. Nel bordo di poppa il "Caprice" con due mani di terzaroli e l'intermedio planava come i Soling con lo spinnaker. Il vento cresceva e arrivava a circa dodici metri al secondo proprio nel momento in cui i Soling strambavano; ne abbiamo viste

delle belle: spi impazziti, avarie, uomini in acqua, finché un Soling trascinato dal suo spinnaker che rifiutava di farsi ammainare, partiva verso la Sardegna con noi dietro al salvataggio.

Lo abbiamo raggiunto a circa otto miglia al largo e successivamente abbandonato a un mezzo di salvataggio. Abbiamo poi iniziato la lunga bolina contro la tramontana. Il "Caprice" è una barca che non vuole tanta vela e che ha bisogno di essere tenuta sollevata a prua per poter rendere bene. Con randa terzarolata (due mani) e tormentina regge bene il mare e passa l'onda corta e diritta senza eccessivamente battere, rimontando con buona velocità e bolina. Non ci si aspetti comunque in queste condizioni di rimanere asciutti. Il "Caprice" con il suo bordo basso proprio non lo permette. Sia con venti leggeri che forti, abbiamo constatato una durezza di barre che in nessun modo, nonostante le molte prove, siamo riusciti ad annullare. A nostro avviso questo fatto dipende dalla forma del timone troppo allungato nella sua parte inferiore, dietro l'asse. Un altro particolare che ci ha sfavorevolmente colpiti è la scarsa efficacia, ed in certi punti la mancanza di antisdrucchiolo.

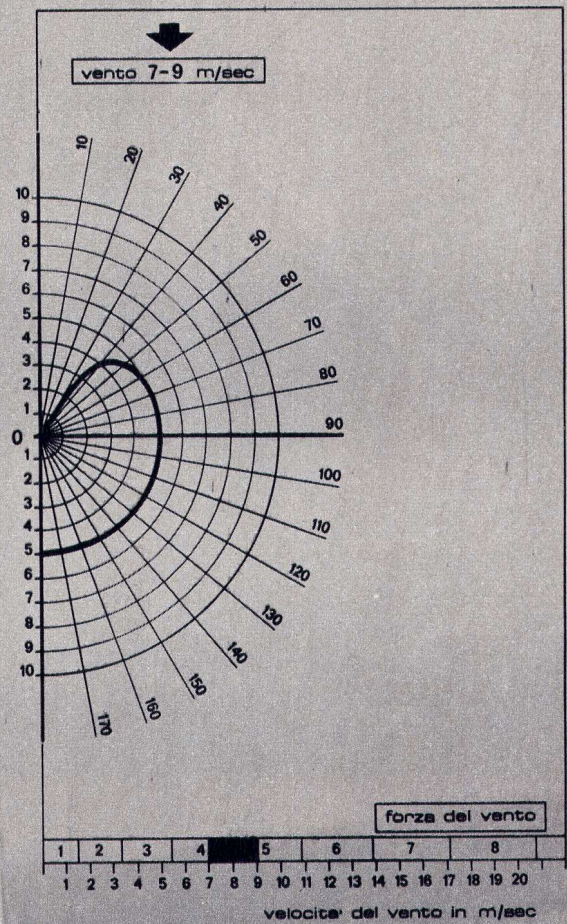
PREZZI

"Caprice" reso franco Milano, barca accessori e motore sdoganati: lire 4.300.000 nella versione con motore fuoribordo, e lire 5.100.000 nella versione con motore entrobordo. Nei prezzi suldicati sono comprese le seguenti dotazioni: Albero e boma in lega leggera anodizzata - Sartame inox - Pulpiti anteriore e posteriore inox - Candelieri e mancorrenti inox - 2 Winches per le scotte dei fiocchi - 1 Winch per la drizza del fiocco - Rotaie per le scotte dei fiocchi e della randa - Attacco tangone su rotala - 5 plafoniere con Interruttore in cabina - Luci di navigazione - WC marino,

lavello, riserva d'acqua e pompa - Ghiacciaia - Fornello a due fuochi su cardano - Tavolo da pranzo e carteggio - 5 cuccette e relativi materassi - Randa (mq. 11) e fiocco n. 1 (mq. 12,30) in tergal - Pompa di sentina a mano - Invasatura per trasporto - Colore dello scafo verde bottiglia e coperta color grigio perla.

ACCESSORI EXTRA: Fiocco genoa mq. 17,55 lire 100.000 - Fiocco da vento mq. 7,05 lire 56.000 - Tormentina mq. 3,40 lire 34.000 - Spinnaker mq. 37 lire 123.000 - Attrezzatura Spi. lire 25.000 - Tangone telescopico lire 65.000.

PRESTAZIONI A VELA



Conclusioni

Il "Caprice" è una buona barca che fa dimenticare con i suoi molti pregi e le doti marine quei piccoli nei che possono essere facilmente corretti. Con buone vele questa barca da crociera si trasforma in un avversario pericoloso da battere in regata.

