

VENETA FIBERGLASS



11,50 KETCH OCEANICO



Questa imbarcazione, progettata da Mauro Stefani e costruita in vetroresina dalla Divisione marina della Veneta Fiberglass, presenta doti di abitabilità e navigazione considerevoli, anche tenendo conto della buona potenza del motore entro-bordo installato.

Si tratta di un ketch dalla doppia anima di barca a vela e di motor sailer, capace cioè di buone prestazioni con vento e di un altrettanto buon passo quando si trovi a navigare, con poco vento o in bonaccia, a vela e motore. Insomma, un classico yacht adatto anche per crociere a lungo raggio, in previsione delle quali il progettista ha tenuto alto il livello di comfort ed abitabilità degli interni.



CARENA E COSTRUZIONE

Questo ketch oceanico si propone non come una barca a vela pura, progettata in funzione del massimo rendimento velico, ma come una barca da crociera che sia l'anello di congiunzione tra l'imbarcazione a vela e il motor sailer. Coerente con questa scelta è la forma della carena: non esasperata, volta ad ottenere buoni volumi interni, un buon comportamento con mare formato ed un soddisfacente rendimento a motore.

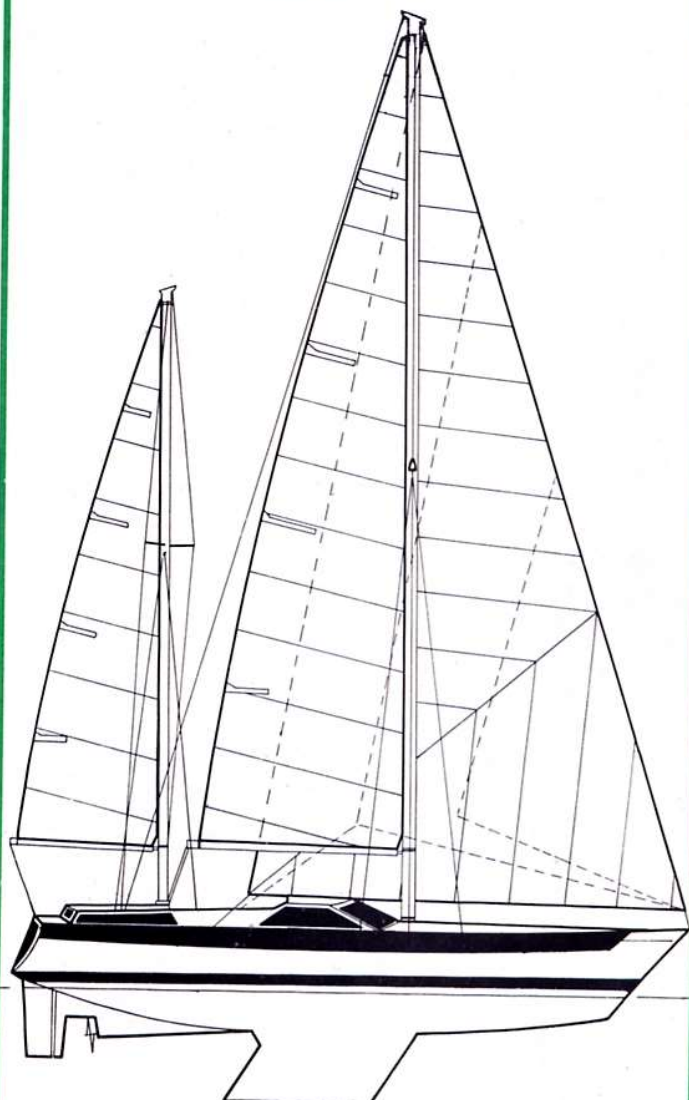
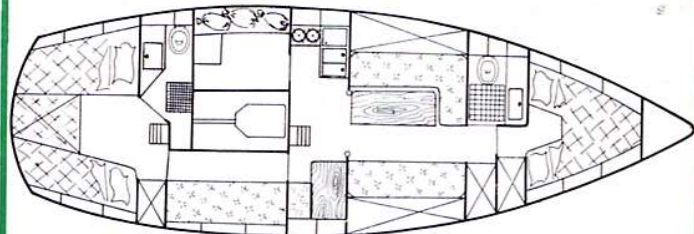
Lo scafo è in vetroresina, in un pezzo unico con madieri e rinforzi longitudinali dello stesso materiale; 3250 kg di ghisa imbullonata allo scafo con un pescaggio di

m 1,80 forniscono un braccio raddrizzante rassicurante* per qualsiasi tipo di navigazione. Coperta e tuga, come tutte le paratie interne, sono costruite con doppio isolamento termoacustico. Molto bella e spaziosa la coperta, interamente rivestita con listelli di legno pregiato, completamente libera in modo da non creare impedimenti alle manovre; anche i due grossi gavoni di prua per l'ancora si chiudono a livello di coperta.

La tuga ha una linea molto filante, ed alcuni suoi particolari e l'ampia vetrata a proravia tradiscono la seconda anima della barca: il motor sailer. Nel complesso, comunque, la tuga è elegante e coerente col resto dell'imbarcazione. Il pozzetto è centrale, ben protetto dalla tuga stessa ed ha sedili continui su tre lati, con posto a sedere per nove persone.



Sopra: Il pozzetto di questo Ketch Oceanico è situato fra la cabina di poppa e la zona prodiera, dispone di comode sedute e, come si vede nella foto, molte persone possono affollarlo durante la navigazione senza creare eccessivi problemi di spazio. A sinistra: vista della coperta che dalla tuga fino al puntale di prua è completamente sgombra. I due boccaporti in plexiglass oscurati assicurano aria e luce alla cabina di prua ed alla toilette prodiera.



SCHEDA TECNICA

Progettista:
ing. MAURO STEFINI

Costruttore:

VENETA FIBERGLASS DIVISIONE MARINA - RONCADE (TV)

Vendita:

FIBERGLASS MARINE S.p.A. - MESTRE (VE)

Lunghezza:	m. 11,50
Lunghezza al galleggiamento:	m. 10,40
Larghezza:	m. 3,95
Immersione:	m. 1,80
Dislocamento a vuoto:	tonn. 8,50
Zavorra:	tonn. 3,25
Randa maestra:	mq 25,50
Randa mezzana:	mq 10,50
Genoa:	mq 52,00
Flocco medio:	mq 31,00
Tormentina:	mq 14,50
Spinnaker:	mq 110,00

ARMAMENTO E ACCESSORI

La facilità di manovra e la compatibilità con la marcia a motore sono stati i criteri che hanno fatto preferire l'armamento a ketch. Gli alberi in lega leggera sono di Canclini, lunghi rispettivamente m 17 quello di maestra, con doppie crocette, e m 10 quello di mezzana.

Con issato il genoa si hanno a riva 88 metri quadri di tela, che sono senz'altro sufficienti per il tipo di prestazioni che la barca si

propone. La dotazione standard comprende comunque solo il fiocco 1 e le due rande. Le possibilità di regolazione delle vele sono adeguate; anche il punto di scotta della randa di mezzana, pur essendo fisso, non è una carenza, visto il carattere ausiliario della vela di poppa.

Tutta l'attrezzatura di coperta è di ottima qualità e sufficientemente dimensionata; i winches di Barbarossa sono due e a doppia velocità. La timoneria è a ruota con trasmissione idraulica. Per quanto riguarda gli optional, a richiesta può essere montato un impianto di aerazione Webasto, ad aria calda e fredda in tutte le cabine.



Sopra: a sinistra, la base dell'albero di maestra, che incontra la coperta subito a pruvia della tuga e reca due winches, l'attrezzatura dello spi, il caricabasso ed il vang del boma; a destra, l'albero di mezzana.

A destra: scorcio dal salone verso prua, di cui s'intravede la cabina a due letti e, sulla sinistra, la toilette. Qui sotto: panoramica del salone dalla zona cucina; sono visibili i due divani ed il tavolo. Sotto al centro: altra vista del salone con sullo sfondo la zona cucina meglio visibile nella foto in basso a destra.



ABITABILITA' E DOTAZIONI

La particolare architettura della barca e la notevole lunghezza al galleggiamento (m 10,40) consentono di avere l'altezza d'uomo in tutti i locali. La sala macchine, come di consuetudine nei progetti dell'ing. Stefini, è situata sotto il pozzetto centrale; questo permette il passaggio completo da prua a poppa.

In vista di navigazioni impegnative, la sala macchine è pensata anche come officina, spogliatoio, gruppo elettrogeno ecc.; è infatti possibile accedervi sia dal pozzetto, sollevando una panca, sia dalla cucina. Il prodiere che sia fradicio d'acqua può scendere in questo locale direttamente dal pozzetto, togliersi la cerata ed entrare asciutto nel saloncino. Dal pozzetto è ugualmente possibile scendere nella cabina di poppa, con due cuccette, un comodo sedile ricavato tra di esse e dotata di toilette-doccia indipendente.

Nella cabina centrale, a fianco della sala macchine, sotto la cuccetta è ricavato il serbatoio della

nafta con una capacità di 350 litri.

Il saloncino centrale è ampio e luminoso. Il tavolo da carteggio ed il relativo sedile sono molto alti rispetto al resto degli arredi interni; questo perché è prevista la possibilità di riportare timoneria e comandi all'interno, al posto di carteggio dal quale, attraverso la vetrata della tuga, si ha una certa visibilità. Al centro del saloncino trova posto il tavolo ripiegabile di m 1,40 x 1,10. Nella versione da noi provata, il grosso albero in lega era passante; ma sembra che le prossime versioni avranno il piede poggiante in coperta e all'interno ci sarà solo un puntale. La cucina è sufficientemente comoda, con doppio lavello inox, angolo cottura a due fuochi montati cardanicamente, ghiacciaia con frigorifero, opzionale. L'impianto dell'acqua dolce è a pressione ma è prevista anche una pompa a pedale. Dal saloncino si accede a pruvia al secondo locale toilette-doccia e successivamente alla cabina di prua, non particolarmente spaziosa nella versione da noi provata; molto spazio occupa infatti il grosso gavone di prua (m 1,50), nel quale è prevista l'installazione del verricello elettrico.



PROVA IN MARE

Abbiamo già accennato alla doppia natura di questo ketch oceanico: la barca a vela ed il motor sailer; anche in mare questa duplice vocazione è perfettamente riscontrabile. Con poco vento, visto anche lo scarso allungamento dell'armamento a ketch, le prestazioni a vela non sono entusiasmanti, ed in queste condizioni l'accoppiata motore + vela (randa di maestra e randa di mezzana) risulta efficace: il motore sonnechia a 2000 giri e la barca acquista un buon passo. Quando il vento rinfresca, invece, le prestazioni sotto vela sono soddisfacenti. La barca si inclina e comincia a marciare bene. Il timone è neutro a tutte le andature, segno di una imbarcazione ben equilibrata. La trasmissione idraulica è morbida e la risposta sul timone non è istantanea ma precisa.

In porto la manovra è abbastanza agevole, fatta eccezione per la retromarcia con timone tutto a dritta; ciò è dovuto al fatto che l'elica è destrorsa ed il timone compensato in queste condizioni non è particolarmente efficiente.

PREZZI

L'11,50 Ketch Oceanico della Fiberglass Marine costa L. 56.000.000, IVA ed altre tasse eventuali escluse, compresa la

seguinte dotazione standard (tratta dal Capitolato di costruzione fornita dal cantiere). Cabina di poppa con: una cuccetta di una piazza e mezza ed una singola; sedile fra le cuccette; gavoni; 1 plafoniera e due luci; oblò in plexiglass oscurato in tuga; armadio appendi-abiti; materassi. Locale toilette di poppa completo di: mobile portaoggetti; doccia; acqua in pressione; oblò oscurato in plexiglass; WC marino con pompa; lavabo; plafoniera; arredi da bagno. Cabina centrale comprendente: 1 cuccetta con serbatoio nafta al di sotto; oblò apribile in pozzetto; portaoggetti; plafoniera. Locale macchine e di servizio comprendente: motore entrobordo diesel tipo Mercedes Nanni MB 180 da 40 HP a 3000 giri/minuto, con invertitore meccanico completo di linea d'asse, elica, serbatoi gasolio per litri 350, telecomandi, strumenti di controllo, riduttore ed invertitore, alternatore, avviamento elettrico; cala vele; vano batterie; insonorizzazione. Zona cucina, a sinistra della discesa dal pozzetto, con fornello a due fuochi, piani di lavoro in formica, doppio lavello inox, acqua dolce a pressione, cassettiere e stipi posastoviglie, bombola gas liquido da 3 kg in vano di sicurezza accessibile dal pozzetto. Zona carteggio, di fronte alla cucina, sul lato di dritta, con sedile sopraelevato, tavolo di grande formato, lampada, plafoniera, pannello elettrico per luci di via, di testa d'albero e di navigazione, proiettore del ponte, voltmetro.

Il soggiorno è costituito da: pia-

no portaoggetti adattabile eventualmente a cuccetta; cuccetta sopraelevata a dritta; divano ad angolo; divano a dritta; tavolo centrale ripiegabile con bar portabottiglie inserito; gavoni; armadio guardaroba; illuminazione. Locale toilette di prua con le stesse dotazioni di quella poppiera. Cabina di prua con: vestibolo con armadio di grandi dimensioni; due cuccette trasformabili in doppio letto; gavoni e portaoggetti; osteriggio in plexiglass oscurato; materassini. Impianto elettrico 12 V, 200 Ampère, con interruttore generale e parallelo batterie, quadro elettrico. Impianto carburante con serbatoio in acciaio, tubolature rinforzate, imbarco in coperta, sfiati, capacità 350 litri circa. Impianto idraulico con serbatoio in vetroresina alimentare, imbarco in coperta, sfiati, autoclave per acqua a pressione, valvola di compensazione tra i serbatoi, condotti in materiale sintetico alimentare; casse di raccolta acque bianche, pompa di sentina elettrica e manuale di emergenza. L'attrezzatura prevede: puntale inox con passacatene e passacavi; pulpito di prua in acciaio inox; candelieri con doppia draglia in acciaio inox; pulpito di poppa apribile in acciaio inox; 2 bitte d'ormeggio a prua e 2 a poppa con 2 passacavi, tutto in acciaio inox; punto di scotta fisso per la mezzana e golfari per la maestra; 2 rotaie di scotta per fiocchi, con trasti mobili; 2 osteriggi in plexiglass oscurato; 4 bitte in pozzetto; timoneria a ruota a paratia; cruscotto portastrumenti per navigazione a motore; 2 winches a

due velocità per scotte fiocchi; falchetta forata in lega leggera, anodizzata nera; verricello a mano; 2 portelli d'ingresso con serratura; lande e sottolande in acciaio inox. Le vele fornite come standard sono: mezzana con due mani di terzaruoli; maestra con due mani di terzaruoli; fiocco, il tutto corredato di stecche, sacchi e scotte. Alberi di maestra e di mezzana in lega leggera completi di boma, sartie inox, drizze, bitte, winches, scasse. Infine, sono fornite come dotazione standard anche: ancora di circa kg 18 con 35 metri di catena zincata da mm 8; barra di rispetto; bussola da 150 millimetri; 2 cime d'ormeggio da 16 mm ciascuna.

ACCESSORI EXTRA - Verricello elettrico 12 V con 2 interruttori, L. 250.000; passerella in lega leggera anodizzata, L. 220.000; pozzetto con pagliolato in teak, L. 245.000; grucette di poppa in acciaio inox, L. 480.000; le stesse in lega leggera, L. 180.000; riscaldatore Webasto ad aria calda e fredda, L. 860.000; impianto frigo Tecussen completo di ogni accessorio, collegato al motore, L. 650.000; trasformazione ghiacciaia in frigo, L. 150.000; invasatura in acciaio saldato e verniciato, L. 450.000; aerazione forzata in tutte le cabine, L. 260.000; paratie in mogano rigato, L. 1.500.000; cuccetta cabina laterale, L. 150.000; tavolo lavoro, L. 70.000; scaletta vano motore, L. 50.000.

Vele nazionali in dacron: fiocco da mq 31,00, oz 8,25, L. 570.000; tormentina da mq 14,50, oz 9,25, L. 320.000; vela di strallo da mq 26,00, oz 1,5, L. 360.000; spinnaker da mq 110,00, oz 1, L. 700.000.

Nei prezzi suddetti, relativi agli accessori extra, è escluso il costo per l'installazione.

CONCLUSIONI

Ottimamente costruito dalla Venneta Fiberglass, nel complesso questa imbarcazione centra gli obiettivi per i quali è stata progettata. È un'interessante proposta, che desterà certamente l'attenzione di coloro che vogliono fare della crociera anche impegnativa in tutta comodità e sicurezza, con un buon motore da 50 HP che permetta di rispettare la tabella di marcia anche in caso di bonaccia.

