

## Le prove di vela e motore

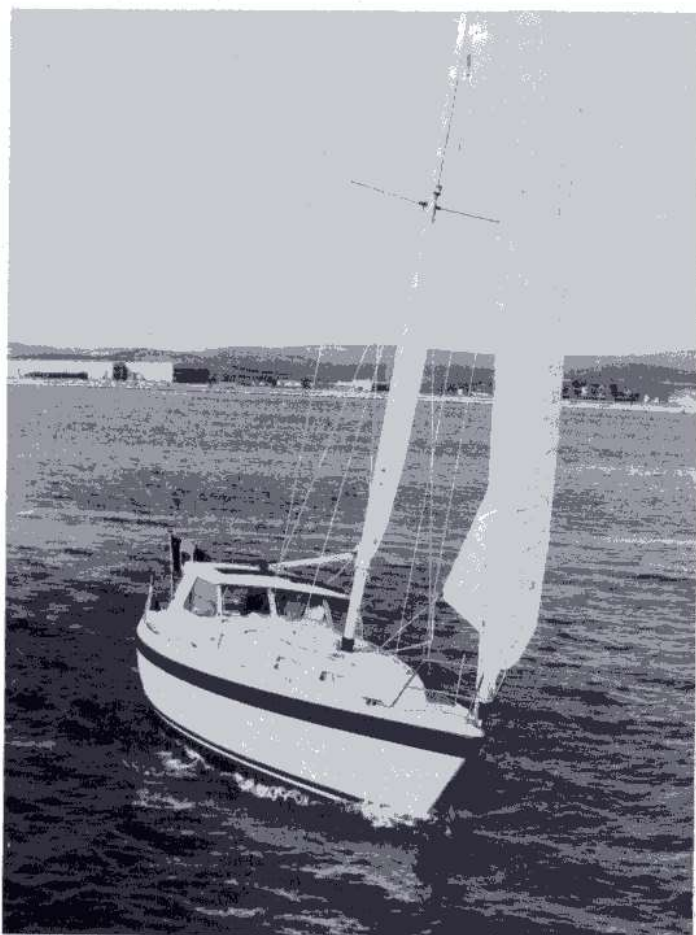


# LM 30 uno dei rari motovelieri che vanno bene a vela

*Costruito dal cantiere danese LM, viene importato dalla Gonmar di Monfalcone. Niente è lasciato al caso; molto ricercate le dotazioni di sicurezza. Forme snelle e chiglia a pinna ne fanno un'ottima imbarcazione sotto vela. Doppia timoneria e pozzetto estremamente capiente.*

*Navigando con il motore la randa oltre ad aiutare l'andatura provvede a stabilizzare lo scafo. La foto mette in evidenza il buon passo dell'imbarcazione.*





Anche con poco vento, al gran lasco FLM 30 scivola sull'acqua senza spostamenti rilevanti e dannose turbolenze.



La tuga è provvista di ampia finestratura e dal suo interno si ha un'ottima visibilità. Nella foto si nota il wang rigido e l'aspiratore della cucina.

Quando si parla di un motorsailer si pensa di solito ad una barca che naviga lentamente a motore e meno a vela, che spesso ha una pura funzione stabilizzatrice. Nel caso dell'LM 30 importato dal cantiere Gonmar di Monfalcone (Go) siamo in presenza di una netta evoluzione: il motorsailer viaggia come una barca a vela e per di più possiede altre qualità rare da trovarsi sulla vela pura.

Intanto FLM30, come tutti i motorsailer, ha la timoneria interna ben protetta dalle intemperie, quindi comoda anche con cattivo tempo, pur possedendo, e qui sta una delle novità, il timone esterno a barra per una corretta navigazione a vela. Ma non basta: la cosa più importante è la carena che a ben vedere nulla ha da invidiare a quella di una barca a vela. Le sue caratteristiche infatti sono la chiglia a pinna con un paio di tonnellate di piombo e ghisa nella gettata di vetroresina e il timone, piazzato il più lontano possibile dalla chiglia, per una corretta tenuta di rotta.

Dunque, procediamo con ordine: intanto l'albero e la relativa velatura sono davvero da imbarcazione a vela perchè 39 metri quadrati di velatura (randa + genova uno) su una barca di appena 9 metri e 35 centimetri che pesa 5.000 chili, non sono pochi. Poi, e qui sta il bello, il sistema di ridurre la velatura e quello per issarla e ammainarla sono totalmente rinviiati in pozzetto cosicché una o due persone al massimo possono fare quello che di solito fanno tre o quattro persone.

Il sistema per terzarolare lo descrivo per-

chè è eccezionale: si molla la drizza di randa quel tanto che basta per arrivare alla prima mano; nel contempo si cazzano le due borose, quella di scotta e quella di mura, a segno e il gioco è fatto. E l'amantiglio? Viene da pensare che il boma, non più sostenuto dalla vela, debba cadere irrimediabilmente sulla testa; niente paura, perchè c'è il wang, o ritenuta del boma, realizzato in tubo d'acciaio che sta lì rigido a sostenere il boma ed è regolato ad un'altezza tale da sfiorare appena il tettuccio della tuga.

### Una sistemazione inusuale

L'albero e il boma sono di lega di John Mast appoggiato in coperta; le sartie di acciaio inox ancorate alle lande fanno capo a due bagli longitudinali che corrono al di sotto di esse; tientibene dappertutto per non lasciare al caso la presa del marinaio che va a prua.

Il motore è un Bukh di 39 cavalli con sistema di trasmissione S-drive che lo rende silenzioso e privo di vibrazioni. Vedendo come è sistemato, c'è da chiedersi se siamo noi a non capir nulla di barche o sono loro (il cantiere è danese) a saperne troppo. C'è, sotto il pozzetto, un grande gavone col coperchio, o pagliolo, in liste di teck; dentro questo gavone c'è un altro cassone, col coperchio a chiusura ermetica, che contiene il motore. Non si tratta del gioco della scatola cinese ma di un sistema che, in parole povere è questo: se si riempie d'acqua la barca, il motore continua a girare perchè nel suo cofano l'acqua non entra, viceversa se il

cassone motore si allaga la barca non va a fondo perchè da lì l'acqua non esce. Così sistemato, in navigazione, il motore non si sente e se non fosse per la spia accesa non ci si accorge nemmeno che c'è.

La costruzione della barca è di vetroresina e mi hanno assicurato che è completamente stratificata a mano anche nei punti dove normalmente si inietta la fibra di vetro sminuzzata, quindi meno resistente. La fascia blu del bagna-asciuga è incorporata nello stampo. Si vede infatti che la vetroresina di questa barca ha la consistenza dello Swan, tanto per farci un'idea, oppure di quella che avevano le barche dell'Alpa di buona ma ormai lontana memoria.

I pulpiti e i candelieri, se non sono all'altezza di quelli dell'Alpa che sono tutt'ora imbattibili, ci vanno vicini; a prua il pulpito contiene uno scalino di legno per saltare a terra negli ormeggi di punta, tanto utili nei nostri porti affollati e il rullo passa-catena. L'ancora sta nell'apposito gavone munito di coperchio incernierato; sotto il pulpito ci sono i fanali di via.

### Interni favolosi

Il pozzetto è vasto e circondato di panche di legno e a poppa c'è, ripiegato, un tavolino allungabile che aperto può ospitare otto persone; usandolo è meglio sfilare la barra che altrimenti darebbe fastidio.

Per le scotte ci sono due verricelli a doppia velocità e altri due orizzontali, muniti di stopper, servono le drizze e le borose; bitte e passacavi sono ampiamente dimensionati.

# LM 30

Gli interni sono favolosi; suddivisa in tre locali la tuga si apre all'esterno con una porta a due battenti scorrevoli.

Il primo locale contiene la timoneria interna e la cucina; il timoniere si siede a dritta davanti al timone a ruota in legno, accanto a sé ha un altro sedile, davanti la bussola e il pannello porta-strumenti, in basso a destra il quadro elettrico. Sotto il sellino del pilota c'è un vano che contiene il frigorifero e un tavolino estraibile.

## Una guida rilassante

A sinistra c'è la cucina munita di fornello a gas a due fuochi, lavello, cassetti e stipetti tutti in legno molto bello. I rivestimenti di questa barca sono tutti di legno. Al salone, che contiene il tavolo centrale chiudibile e due divani laterali trasformabili in cuccette, si accede scendendo due scalini. Due ampi finestroni, uno per lato, illuminano il salotto e altri due danno luce alla toilette e alla cabina di prua mentre il posto di pilotaggio interno è rischiarato da tre ampi finestroni verso prua e due laterali. In più, sul cielo della timoneria, si apre un grande osteriggio dal quale si può tirar fuori il capo quando si manovra all'interno del porto.

Ma torniamo al salone; il pagliolo è ricoperto di moquette che copre il legno e non saprei quale dei due sia il più bello a vedersi, alle pareti ci sono scaffali per i libri e si apre lo sportello di un bar, le finestre sono

*La timoneria molto semplice dispone di un piano per il carteggio. Più che per tracciare può essere comodo per seguire una rotta.*

munita di tende e alle pareti ci sono delle appliques di dubbio gusto danese. Qualche appunto si deve pur fare, no??

Dopo il salone, procedendo verso prua, c'è una piccola anticamera dove si apre la porta della toilette e un armadio guardaroba. L'acqua della doccia scorre via attraverso un carabottino di legno; il lavandino è a scomparsa.

Più avanti, chiusa da una porta a soffietto, c'è la cabina principale. Le cuccette sono due a V e volendo si uniscono tra di loro a formare il classico matrimoniale; al di sotto ci sono dei cassetti a ribalta e sopra delle mensole. L'illuminazione di giorno è assicurata da un osteriggio aperto sulla coperta. Un altro osteriggio semitrasparente si apre sul salone e due prese d'aria a fungo assicurano il ricambio alla toilette e all'armadio seguendo il sano principio che vuole la barca areata per non avere la spiacevole sorpresa di trovare gli abiti ammuffiti dall'condensa.

Sotto la cucina si apre un grande gavone con funzioni di cambusa, ossia quel luogo fresco e oscuro dove si conservano i cibi, in questo caso lo scatolame e l'acqua minerale.

In navigazione l'LM30 dà soddisfazione; issati la randa e il genoa, si inizia a manovrare con facilità standosene comodamente seduti a poppa. Niente posizioni esasperate da grande regatista, ma calma e rilassante conduzione di una barca a vela che serve soprattutto per divertirsi.

Sono salito a bordo ed ho preso i comandi per uscire dal porto tranquillizzato dal

sapere che quel tipo di barca, con quello scafo, con quel motore e con quell'elica a tre pale non mi avrebbe dato sorprese negative come invece può capitare quando per la prima volta si conduce una barca. In retromarcia poi, nella manovra di rientro in banchina, sono rimasto piacevolmente sorpreso dal fatto che, mentre le barche a chiglia corta e con motore destrorso quando vanno indietro accostano irrimediabilmente a sinistra, questa seguiva docilmente il timone annullando da sola l'effetto dell'elica.

## Sicurezza innanzitutto

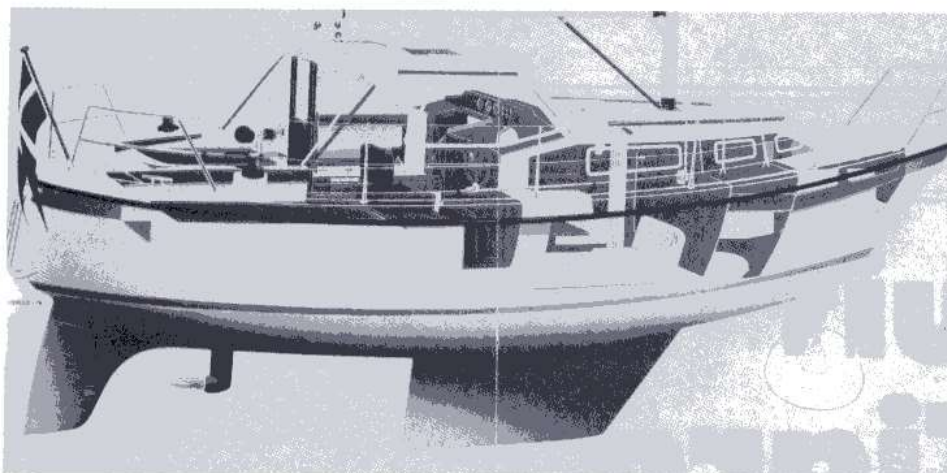
Le vele e l'albero, purtroppo, non erano perfettamente a segno, comunque la barca filava dolcemente sull'acqua sfruttando la brezza leggera come una deriva e stringeva bene senza fatica proprio come una barca a vela deve fare. Data la scarsità del vento ho chiesto all'importatore di darmi delle notizie sulla velocità; mi ha assicurato di poter raggiungere facilmente i sette nodi con il vento appropriato.

A conferma di queste prestazioni sta il fatto che durante le prove effettuate nella Manica, l'LM30 è risultata la migliore tra diverse barche dello stesso tipo e non ha sfigurato nemmeno accanto ad altre barche a vela pura. La sua caratteristica è quella di scivolare sull'acqua senza muovere scia né formare turbolenza e questo grazie allo studio accurato della carena.

Il fattore sicurezza è troppo importante per non essere trattato a parte, infatti su questa barca è stato affrontato non tanto

*Il blocco cucina posto sulla sinistra del locale in tuga, gode di ottima luce ed è comodo per il lavoro.*





Un ottimo disegno parzialmente spaccato che mette in evidenza ogni particolare dell'LM 30 della Gonmar.

perchè dettato da leggi e controlli superiori, ma semplicemente ricordando che in mare può capitare di tutto e quindi bisogna cercare di prevenire il più possibile. Così è stato risolto il problema degli allagamenti dal locale motore, come ho scritto all'inizio dell'articolo; quello della sicurezza delle persone, facendo in modo che l'equipaggio stia il più possibile riunito in un luogo riparato e difeso come il pozzetto e se proprio uno deve andare a prua possa aggrapparsi a numerosi tientibene. La coperta e i passavanti laterali, nonché il cielo della tuga, sono resi veramente antisdrucchiolevoli da una zigrinatura consistente. Sono stati particolarmente curati la robustezza dello scafo, l'attacco delle lande, i candelieri, la battaglia e l'appoggio dell'albero in coperta e la sua scassa.

**Franco Masini**

Il pozzetto è a livello della timoneria interna e vi si accede dalla porta scorrevole. La poppa molto piena potrebbe far pensare che la navigazione a vela venga compromessa. La prova pratica ha dimostrato il contrario.



L'alloggiamento del motore Bukh è fatto in maniera inusuale. Praticamente si è realizzato un doppio cassone di cui il più interno è reso stagno con tutti i vantaggi che si possono dedurre.



### Qualità tecniche più spiccate

Originale alloggiamento del motore  
Buone qualità veliche

### Possibili miglioramenti

Scarso gusto nella scelta delle applique

### Considerazioni sul prezzo

Non male considerando le dotazioni e il grado di finitura

#### Scheda tecnica

Imbarcazione: LM 30  
Cantiere: LM-Danmark  
Importatore: Gonmar - Via Bagni - 34074  
Monfalcone (GO) - Tel. 0481-  
74379/41006

#### Generalità

Lunghezza f.t.: metri 9,35  
Lunghezza al gall.: metri 8,00  
Baglio max e al gall.: metri 3,05/2,95  
Immersione: metri 1,50/1,25  
Dislocamento: chilogrammi 5.000  
Zavorra: chilogrammi 1.900  
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 50  
Prezzo base (inclusa IVA 18%): Lire 77.000.000  
Omologazione RINA: in corso

#### Motorizzazione

Motore: Bukh Drive  
N° cilindri: 3  
Potenza: 36 HP (26 KW)  
Elica: tipo pieghevole; 3 pale  
Serbatoio carburante: 200 litri  
Trasmissione: Drive  
Raffreddamento: ad acqua  
Generatore: alternatore

#### Condizioni meteo di prova

Località: Monfalcone  
Vento: f. l  
Mare: calmo  
Temperatura: 10/12 °C  
Persone a bordo: 3

#### Piano velico e armamento

Randa: 17,50 metri quadri  
Genoa: 28 metri quadri  
Fiocchi: 22 metri quadri  
Tormentina: 12,50 metri quadri  
Spl: 60 metri quadri  
Albero: danese; l. 11 m  
Strallo di prua: diametro: 6  
Sartame: diametro: 6  
Timoneria: a ruota e a barra  
Verricelli: a due velocità

#### Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 2,05 metri  
Cucette: numero 5 + 2 in 2 cabine  
WC: marino in locale separato  
Lavello: inox  
Serbatoio acqua: 200 litri  
Fornello: 2 fuochi  
Combustibile: gas  
Pompa di sentina: manuale  
Impianto elettrico: v 12  
Capacità batteria: 3x90 Ah.  
Accessori standard: randa, fiocco  
Accessori extra: bussola, frigo

#### Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,16  
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,36  
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 38%  
Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)<sup>3</sup> = 21,42  
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m<sup>2</sup>/tonn. = 10  
Potenza motrice per tonnellate: HPI/Δ; HP/tonn. = 7,2  
Numero di Bruce B = SA / (Δ · Δ) = 0,41  
Dislocamento relativo: Δ/(LWL); Kg/m<sup>3</sup> = 9,76  
Velocità limite teorica: 2,54 · LWL (nodi) = 7,18