

PROVA

- *Organizzazione spazi in dinette*
- *Funzionalità del pozzetto*
- *Visibilità dalla postazione di guida*



- *Bagni troppo piccoli*
- *Contagiri poco visibile*
- *Pochi stipetti al carteggio*



Lavezzi 40

E' il nuovo "piccolo" Fountaine Pajot, 12 metri all'insegna di spazio e facilità di conduzione. Coperta, dinette e pozzetto diventano un unico ambiente.

di Edoardo Valle

Lungo 12 metri, prende il nome dalla splendida isola tra la Corsica e la Sardegna: si chiama Lavezzi 40 ed è l'ultimo nato dai cantieri Fountaine Pajot, leader mondiale nella costruzione di catamarani da crociera. Oltre 1.000 varati in 25 anni e primo cantiere ad ottenere la certificazione ISO 9002: Fountaine Pajot "marca" i suoi scafi con idee innovative e riconoscibili



PROVA LAVEZZI 40



1. Il pozzetto è comunicante con la dinette e aprendo le porte diventa un grande ambiente unico.
2. La timoneria è protetta da un piccolo parabrezza. Il timoniere può levare la sua parte di tendalino per alzarsi in piedi e arrivare con lo sguardo fino a prua.
3. Le gruelle installate a poppa per alare e varare il tender. In primo piano si nota il trasto di randa.

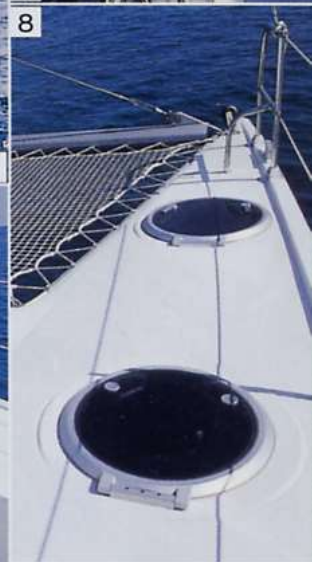
tramite l'originale forma del parabrezza. Con questo nuovo modello, presentato al salone nautico di Nizza 2003, il cantiere ha voluto sperimentare nuove soluzioni per i suoi modelli di media/piccola lunghezza che migliorassero il comfort sia in navigazione che in rada. Il Lavezzi 40 è stato progettato con un pozzetto totalmente comunicante con la dinette in modo rendere l'ambiente in coperta unico. Questa nuova concezione di vivere la zona centrale della barca è senz'altro un traguardo per i catamarani da crociera di questa taglia.

Progetto

Un quarto di secolo di esperienza nel settore ed oltre 100 imbarcazioni varate all'anno confermano una valida scelta dei materiali ed un efficace sistema di costruzione. Fountaine Pajot ha puntato

sulla sicurezza e la performance e per questo ha "standardizzato" il metodo di costruzione di tutta la linea dei suoi catamarani. Tutti gli scafi, compreso il Lavezzi 40, sono in sandwich con anima di PVC applicata sottovuoto; esternamente è ricoperto con fibra di vetro e resina poliesteri isoftalica trattata a mano. L'anima del sandwich è posizionata in celle ad intervalli regolari per dare costante spessore e omogeneità alla struttura. Scafo e coperta sono preservati dal fenomeno dell'osmosi grazie alla stesura di tre strati di gelcoat isoftalico e di un successivo controllo a macchina per testarne la corretta lavorazione. Numerose parti, per lo più sottocoperta, sono state fatte in composito in fusione con lo scopo di ottimizzare le quantità di resina e per limitare i costi di manutenzione in caso di avaria. Questa tecnica permette di

realizzare un sandwich composito in un unico processo e quindi eliminare tutte le esalazioni gassose emanate dai solventi di lavorazione. L'esatta quantità di resina viene aspirata da una pompa a vuoto e ridistribuita sul laminato prima della polimerizzazione. Particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza: le "normali" derive mobili sono state sostituite con quelle fisse alle carene. Questa soluzione ha portato due effettivi vantaggi: il primo è la protezione delle pale dei timoni, del piede e dell'elica dei motori di ogni scafo. Il secondo è la possibilità di appoggiare gli scafi al fondo marino durante le basse maree. Numerosi test in vasca hanno permesso di ottenere due pinne dal profilo idrodinamico altamente penetrante tali da ridurre al minimo le vibrazioni, anche ad alte velocità. Altra caratteristica delle due derive



7

8

4

5 6

4. Gli specchi di poppa permettono un accesso in pozzetto comodo e graduale. Al centro si nota la buona posizione della zattera di salvataggio.

5. Il gavone dell'ancora si trova a prua dell'albero.

6. La timoneria è a destra del pozzetto. La consolle degli strumenti è ben organizzata e di facile lettura.

7. Sull'albero è montato un piccolo winch per le drizze.

8. I grandi oblò ricavati sul piano di coperta a prua illuminano bene gli ambienti interni.

è la totale indipendenza dagli scafi che preservano la struttura da impatti violenti con il fondo marino. Oltre a questo le due derive fisse lasciano spazio alle cabine, nessun meccanismo idraulico o a paranchi limita gli ambienti sottocoperta che quindi vengono sfruttati al meglio.

Coperta

L'intera superficie del piano di coperta (12 x 6,5 m), fatta eccezione per la tuga, non presenta piani sfasati; il pozzetto, ad esempio, è posto poco più in basso rispetto ai passavanti in modo da rendere il passaggio pozzetto-albero-prua il più agile e sicuro possibile.

Si apprezza la disposizione delle sale macchine che, a differenza di altri modelli, sono separate ed acusticamente isolate dalle vicine cabine di poppa. Questa soluzione consente di accedere ai propulso-

ri, aprendo un normale gavone, ed effettuare tutte le operazioni di manutenzione senza dover togliere paglioli o sporcando, inoltre non lascia lo sgradevole odore di gasolio e sentina negli ambienti sottocoperta. L'area pozzetto è protetta esternamente dalle draglie, che percorrono l'intero perimetro del cat, e da un tendalino in tessuto caratterizzato da una corsia centrale calpestabile per meglio raggiungere la parte terminale del boma. La consolle di guida, posta a dritta, è servita di seggiolino ergonomico rialzato e di un piccolo parabrezza posto poco più in alto della timoneria. Il pilota ha la possibilità di togliere la sua parte di tendalino, stile "cabriolet", in modo da potersi alzare in piedi e vedere fino alla prua dello scafo di sinistra. Il tavolo in pozzetto è circondato da una seduta che può accogliere 8 persone; altre tre posti

sono invece situati a poppa della postazione di guida. I passavanti che portano a prua sono larghi, liberi da ostacoli; all'albero sono concentrate le manovre per issare le vele e prendere le mani di terzaroli mentre in pozzetto sono rinviate le scotte per la regolazione del fiocco e della randa. A piede d'albero c'è un grande gavone che raccoglie i terminali delle drizze, i parabordi, l'ancora, la catena e il verricello elettrico, oltre questo si apre la prua con la tipica rete che chiude i due scafi. L'armo è tipico dei cat: albero in alluminio frazionato con due sartie alte e diamante a tre crocette centrale.

Interni

Il cantiere propone due versioni: la prima, standard, con quattro cabine e due bagni, ideale per la crociera con ospiti a bordo. La seconda, armatoriale (deno-

PROVA



1. La dinette gode di un buono spazio, per sfruttare meglio il tavolo servirebbero due sedute in più. La parte finale del divano serve come seduta per il carteggio.

2. La cucina è confortevole e ben disegnata.

3. Una delle due cabine di poppa. Queste hanno grandi letti doppi.

4. Il tavolo da carteggio e il pannello elettrico.

5. La cabina di prua dello scafo sinistro. A prua si nota l'altra cuccetta. Questo spazio può essere utilizzato come cala vele.

minata "maestro"), si presenta con lo scafo di dritta allestito a suite: letto matrimoniale grande a poppa, un armadio in legno, un canapé, uno spazio scrivania ed un bagno a prua fornito di doccia separata.

La versione standard (quella della prova) si presenta con una pianta asimmetrica: la zona living (cucina e dinette) è disposta in obliquo rispetto all'asse verticale della barca: cucina a sinistra verso poppa, dinette a prua verso destra.

Questa disposizione fa sì che l'accesso agli scafi sia sfasato: lo scafo di dritta ha l'ingresso a poppa della dinette mentre quello di sinistra a prua della cucina. Questa sfrutta bene lo spazio offerto dal quadrato. Piano lavoro con due lavelli in inox, zona asciuga-piatti, angolo cottura con quattro fuochi e

forno, frigo e ghiacciaia, angolo tagliere, tambuccio d'aerazione e numerosi stipetti rendono quest'area del tutto simile ad una cucina ideata per la terra ferma. Al centro del salone il tavolo da pranzo che, per essere sfruttato al meglio, necessita di una-due sedie supplementari oltre al divanetto a C. Questo serve, nella sua parte terminale, come sedile dell'area carteggio collocata sulla destra. L'originale disposizione di tutta quest'area ha lo scopo di migliorare la comunicazione con il pozzetto che, a sua volta, è stato progettato sullo stesso piano della dinette.

Una grande porta scorrevole ed una finestra uniscono queste due zone con successo; la cucina si affaccia così al tavolo del pozzetto diventando un american-bar e quindi di immediato utilizzo. Le cabine dei due scafi

hanno la medesima disposizione: a poppa, dopo aver sceso i gradini, troviamo un piccolo disimpegno fornito di armadio che accede alla grande cabina doppia. Andando verso prua, a metà scafo, c'è la toilette, equipaggiata di lavandino, doccia e wc mentre a prua un secondo disimpegno introduce alla seconda cabina doppia. Tutte le cabine sono spaziose e hanno un'altezza dalla cuccetta ragguardevole: 1,10 m. Sull'estrema prua è possibile invece allestire la terza cabina utilizzabile anche come calavele; è fornita di una doppia entrata, dalla coperta, tramite un passuomo, o dalla cabina di prua. Ogni ambiente è ventilato da un tambuccio orientato nel senso di rotta e da un oblò di scafo. Oltre a ciò il bianco utilizzato per i soffitti conferisce luminosità e volume.

LAVEZZI 40 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Designer: **O. Flahault**, architetto navale: **Joubert/Nivelt**

Prezzo

Euro 220.000 + Iva con 2 Yanmar 18 cavalli.

Dati

Lunghezza f.t. **m 11,90**
larghezza max **m 6,50**
pescaggio **m 1,10** – dislocamento **kg 6200** – motori standard **2 x 18 cavalli** – serbatoio carburante **lt 250** – serbatoio acqua **lt 2 x 280**.
Piano velico: superficie randa **m² 55** – superficie genoa **m² 35** albero in alluminio frazionato.

Misure

Coperta: passavanti **m 0,60** rete di prua **m 4 x 2,20** – area pozzetto **m 4 x 2**. **Cabina di prua:** h massima **m 1,82** – h dal letto **m 1,10** lungh. cuccetta **m 1,98** largh max **m 1,40** – largh. min **m 0,78**. **Cabina di poppa:** h massima **m 1,90** – h dal letto **m 1,10** – lungh. cuccetta **m 1,98** – largh. **m 1,40**. **Toilette:** h massima **m 1,85** – largh. max **m 1,30** – profondità **m 0,82**. **Cabina dell'equipaggio:** h massima **m 1,08** – lungh. max **m 2** – largh. massima **m 0,78**. **Carteggio:** h max **m 1,98** – tavolo **m 0,80 x 0,35**. **Dinette:** h massima **m 1,98** tavolo circa **m 1,36 x 1,16**.

Motore della prova

Volvo Penta MD 2030 – diesel **29 cavalli** – 3 cilindri – alesaggio x corsa **mm 75 x 72** – rapporto di compressione **23:1** – peso a secco **kg 160** – trasmissione **S drive**.

Indirizzi

Costruttore
Fountaine Pajot
Aigrefeuille (FRA)

www.fountaine-pajot.com
Importatori
Mattia e Cecco
Dervio (Co)
tel. 0341804 422
fax 0341804423
www.mattia.it
Lagon Yachting
S. Stefano al Mare (Im)
tel. 0184481010
fax 0184481007
laogony@tin.it

In sintesi

Cat versatile, per la crociera e lunghe soste in rada. Punti di forza sono pozzetto e dinette che, uniti dal sistema della porta e della finestra scorrevoli, rendono l'ambiente pratico e spazioso. Spaziose le cabine, ogni scafo può ospitare fino a 5 persone.

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina 60°	7.1	4.2
bolina 75°	7.0	4.5
traverso 90°	7.8	5.0
lasco 110°	7.3	4.3

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)			
		pozzetto	dinette	cab. prua	cab poppa
1000	3.0	58	56	56	61
1500	4.5	62	60	61	64
2000	5.5	64	62	62	66
2500	6.1	66	65	64	69
3000	7.6	68	67	66	71
3500	8.3	72	69	68	74
3900 (max)	8.8	74	70	69	75

Nota: la prova si è svolta nelle acque antistanti Nizza (Fra), 2 miglia fuori il porto, mare piatto, vento in regime di brezza leggera, provenienza SW, intensità 7/9 nodi, temperatura aria 16° C. Al momento della prova c'erano 3 persone a bordo, serbatoio acqua 280 lt, serbatoio carburante circa 80 lt, carena pulita, ancora con catena a bordo. Velocità rilevate con gps Garmin 12, intensità rumore rilevata con fonometro Lutron SL-4001.

La prova

Si è svolta poche miglia al largo del porto di Nizza in una giornata primaverile, con una brezza leggera di intensità variabile tra i 7 e 9 nodi, sufficienti a far navigare un catamarano da crociera ma non abbastanza da esaltarne le sue qualità marine. Il Lavezzi 40 ha dimostrato di avere una buona manovrabilità, l'esempio più lampante è stata la virata, nonostante la scarsa velocità di crociera e l'ampio angolo al vento, ha cambiato mura senza fiocco a collo. Da evidenziare anche il fatto che lo scafo non ha presentato "ritardi" nei confronti del timone, dimostrando prontezza ad ogni comando. La ruota che manovra i due timoni si è presentata leggera grazie ai paranchi in fibra di spectra che evitano i tipici attriti causati dalle catene. Le regolazioni delle vele sono tutte

a portata di mano e rinviate in zone libere da ostacoli. La migliore prestazione è stata ottenuta navigando con 90° di vento apparente, in queste condizioni, oltre quest'angolo di rotta, è necessario issare un gennaker per meglio tenere la velocità. I due motori indipendenti hanno confermato l'estrema manovrabilità di queste imbarcazioni sia in porto che in rada. La possibilità di utilizzare i motori con senso di rotazione opposta consente di girare la barca di 180° rimanendo fermi sullo stesso punto e ciò è un gran vantaggio in caso di ormeggio con vento al traverso. Pozzetto e cabine sono particolarmente silenziose grazie ai due propulsori ben isolati, disposti a poppa di ogni scafo e separati dalle vicine cabine. La velocità massima raggiunta è stata di 8,8 nodi.

