



SB
SB

SEAC BANCHE

PROVA — A bordo di "Orchidea" imbarcazione vincitrice in classe Bravo della Combinata dell'Adriatico. È un Luffe 40 con interni personalizzati. Vi sveliamo i piccoli segreti che l'hanno fatto diventare un autentico...

Adriatic Express

di ANTONIO VETTESE

Il Luffe 40 fa parte della categoria delle barche particolarmente veloci a dislocamento leggero di produzione nordica, che stanno diffondendosi finalmente anche in Mediterraneo e soprattutto in Adriatico grazie alle regate d'altura.

Qui da noi, con un pizzico di esagerazione, qualcuno li ha definiti leviatani, mostri, macchine da guerra e via discorrendo: in Danimarca (dove le reliquie sono i peli della barba di Paul Elvström e non solo le barche d'epoca) yacht del genere vengono normalmente utilizzati per le uscite domenicali, le regate di circolo, per i campionati invernali e la crociera. Non sbaglia chi da noi li chiama mostri, perché lo fa in relazione alla sostanza del nostro parco barche decisamente più lento. Non sbagliano i danesi, che in barca ci sanno andare e che non hanno certo paura di



LUFFE 40

correre: si divertono anche i bambini, a vedere la scia da motoscafo. Ma queste due visioni danno comunque la misura di quanto possano essere grandi le differenze di "cultura velica" e di come ad una efficace tradizione (e oltre alla Danimarca non vanno dimenticate Australia e Nuova Zelanda) abbia corrisposto uno spostamento dei gusti verso la velocità, o meglio come questa non faccia paura. E diciamolo, per molti diportisti nostrani l'equazione

nautica è "velocità = pericolo e scomodità". Sono spesso gli stessi che scendono da un'auto potente e sportiva per catapultarsi nella loro "miniera di piombo" che poi resta ormeggiata in porto in qualità di appartamento.

"Orchidea", il Luffe 40 che presentiamo è la barca con cui Giovanna Caprini ha vinto la combinata dell'Adriatico, in realtà del Luffe 40 originale ha lo scafo, che è stato finito con attrezzature e interni adatti al-

la regata, ma che in Danimarca, appunto, viene anche consegnato in una versione molto più adatta ad un impiego in crociera.

Carena

Come la coperta, è costruita in sandwich di termanto e vetroresina, le due parti sono collegate con bulloni fermati alla falchetta. I rapporti tra superficie velica, dislocamento e lunghezza sono simili a quelli di un moderno one tonner, anche





Gli interni sono spartani, anche se rallegrati da un tocco femminile. Le cabine di poppa (sopra) sono due per tenere sempre l'equipaggio sopravento. "Orchidea" viene impiegata nelle regate d'altura, non manca quindi una buona cucina e un sufficiente carteggio.

se il fatto di non avere vincoli di stazza rende la carena più pulita, meno profonda nella sezione maestra e più potente a poppa dove gli Ior sono più penalizzati. Il risultato è una grande facilità ad entrare in planata ed una propensione alle alte velocità dovuta ad un coefficiente prismatico abbondante. Il Luffe 40 non è quindi un Uldb all'americana, ha infatti una carena molto "media" che le consente buone prestazioni in tutte le andature; anzi il vento sostenuto sembra essere la sua vocazione migliore.



Orchidea è un po' speciale

Il Luffe 40 "Orchidea" è una barca un po' particolare, la skipper Giovanna Caprini infatti l'ha attrezzata personalmente, secondo le sue esigenze di regata, scegliendo anche una particolare disposizione degli interni al fine di sfruttare al massimo le ottime doti velocistiche della carena. Grazie alla leggerezza degli interni (per i quali spicca la scelta di avere un numero di cuccette sufficiente a tenere sempre la parte di equipaggio a riposo sopravvento) è stato possibile realizzare un bulbo di peso maggiore a quello di serie e quindi con un grande potere raddrizzante, per questo l'immersione è passata da circa m 1,90 a m 2,15. Ovviamente anche il piano velico è di dimensioni maggiori con un incremento di superficie di circa 6 metri quadri. Le vele sono state realizzate in Italia dalla Sula Racing e se ne è occupato il velaio australiano Alan Hood realizzando un insieme adatto alle regate d'altura. Ha rinunciato quindi al risparmio di peso assoluto tenendo nella scelta dei tessuti un buon margine di sicurezza. Ha fatto grande uso di tessuto a base di Kevlar del tipo zig-zag per la randa e per le vele più pesanti. La randa è full-batten nella parte alta più allunata, tradizionale in basso. Anche le attrezzature sono personalizzate e la scelta è caduta sul materiale Antal per l'ottimo rapporto qualità prezzo. Molto belli i bozzelli in lega leggera anodizzati con trattamento al titanio. La centralina elettronica è una NKE, che per la verità ha denunciato qualche problema di messa a punto, ma che fornisce una serie di dati veramente completi.

Le appendici sono ellittiche, il bulbo presenta il siluro terminale che garantisce un forte raddrizzamento.

Interni

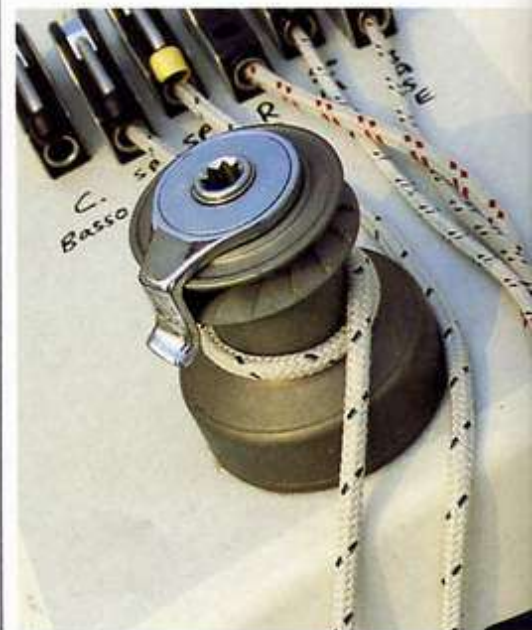
Quelli della barca in prova sono realizzati secondo le esigenze di regata, e sono molto differenti dalla versione originale (di cui pubblichiamo il pianetto) nella quale si ritrovano legni pregiati e finiture nordiche e che sono caratterizzati da due ampie matrimoniali a prua e a poppa più una dinette trasformabile. Bisogna ovviamente fare i conti con il minore volume che hanno queste barche, e il parametro di riferimento non deve essere la lunghezza fuori tutto (quella resta purtroppo per il redditometro) ma il peso e quindi il costo della barca che la pone in concorrenza con barche più "classiche" lunghe almeno un metro e mezzo meno.

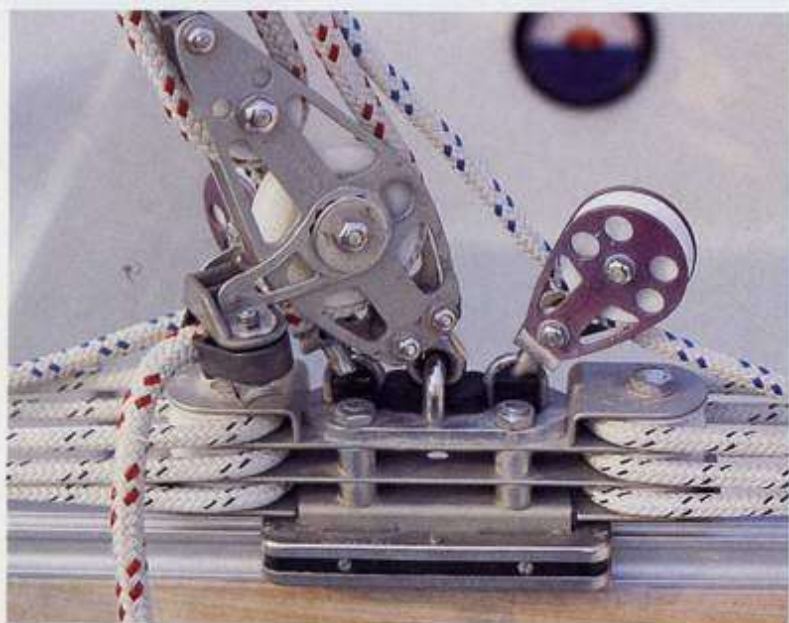
Coperta e pozzetto

Hanno uno schema piuttosto tradizionale e collaudato, con le manovre dell'albero rinviate sulla tuga. La ridotta larghezza costringe un po' la coperta ma comunque i passavanti sono sufficienti ai movimenti dell'equipaggio. Da segnalare la possibilità di ottenere come optional la copertura in teak. Buone le dimensioni del pozzetto, che nel progetto originale è chiuso verso poppa da un gavone. La barra sale dal fondo del pozzetto, diviso in due dal trasto della randa che resta a portata del timoniere per le regolazioni. Il pozzetto è disegnato in modo che sia possibile l'installazione della ruota, che comunque non si rivela utile. L'attrezzatura di serie è della Frederik Andersen mentre quella montata su "Orchidea" è Antal.

Piano velico

La barca in prova aveva un piano velico maggiorato rispetto alla versione strettamente da crociera. In ogni caso è frazionato con una superficie piuttosto generosa, che lo scafo comunque sopporta bene. Non succede infatti come in altre barche a dislocamento leggero in cui si sente presto l'esigenza





Qui sopra Giovanna Caprini (alla scotta della randa) e Cristina Pirotti. È possibile notare la disposizione piuttosto classica della coperta e del pozzetto. A sinistra alcuni esempi della ferramenta Antal che è stata impiegata a bordo: alcune parti sono anodizzate con un trattamento protettivo al titanio.

LUFFE 40

Qui sotto il pianetto che evidenzia la disposizione degli interni "di serie". Fanno spicco due cabine matrimoniali di grandi dimensioni, oltre ad una dinette accogliente e buoni servizi. Non manca la cala vele.

di ridurre la superficie velica attaccandosi subito ai terzaroli.

Qualità nautiche

Quanto fa? È di solito la domanda che si fanno i bambini davanti alle auto sportive... "Orchidea", spinta dallo spi con 40 nodi di vento, è arrivata a venti nodi, che non è poco per un dodici metri; di bolina è facile andare a sette nodi; al lasco gli otto nove sono quasi certi, basta ci sia un po' d'aria. Le

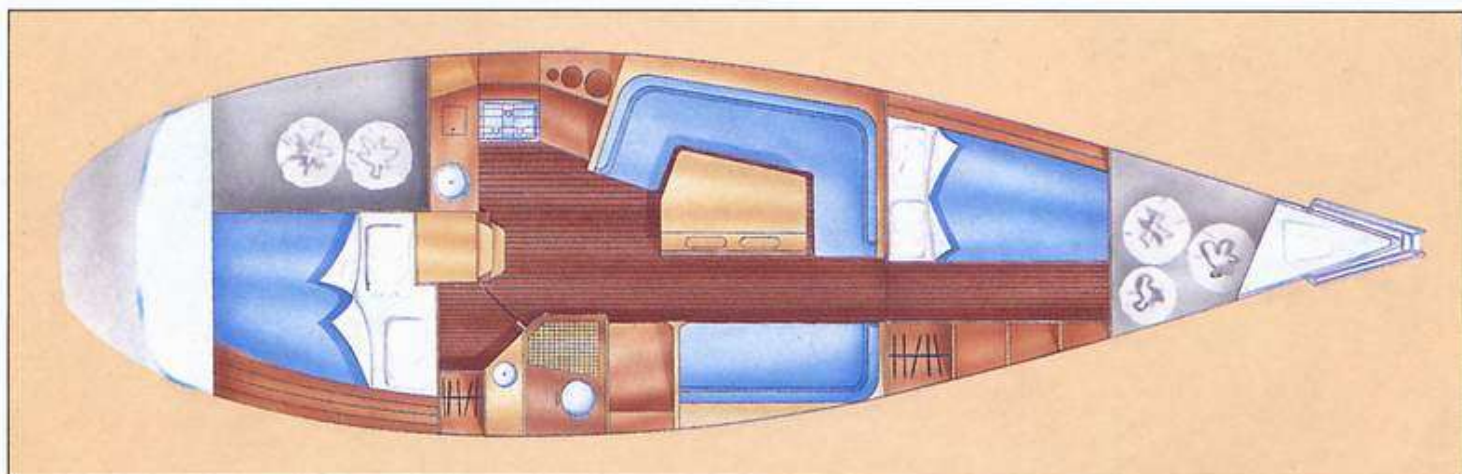
doti dello scafo e la bassa resistenza della carena, disegnata con criteri moderni, si percepiscono fin dall'uscita dal porto, a motore. È un Volvo da 18 cv che consente di superare gli otto nodi (con mare calmo, ma sono previste motorizzazioni più potenti) e l'andatura si mantiene piuttosto confortevole grazie alla prua sottile che agevola il passaggio sull'onda.

La carena è molto neutra e il piano velico ben bilanciato. Infatti in nessuna condizione il Luffe 40 diventa particolarmente orziero, anche a discreti angoli di sbandamento. È una garanzia di sicurezza ben coadiuvata dal timone molto portante che mantiene sempre la sua efficacia. Il contatto con la barra è molto piacevole, perché

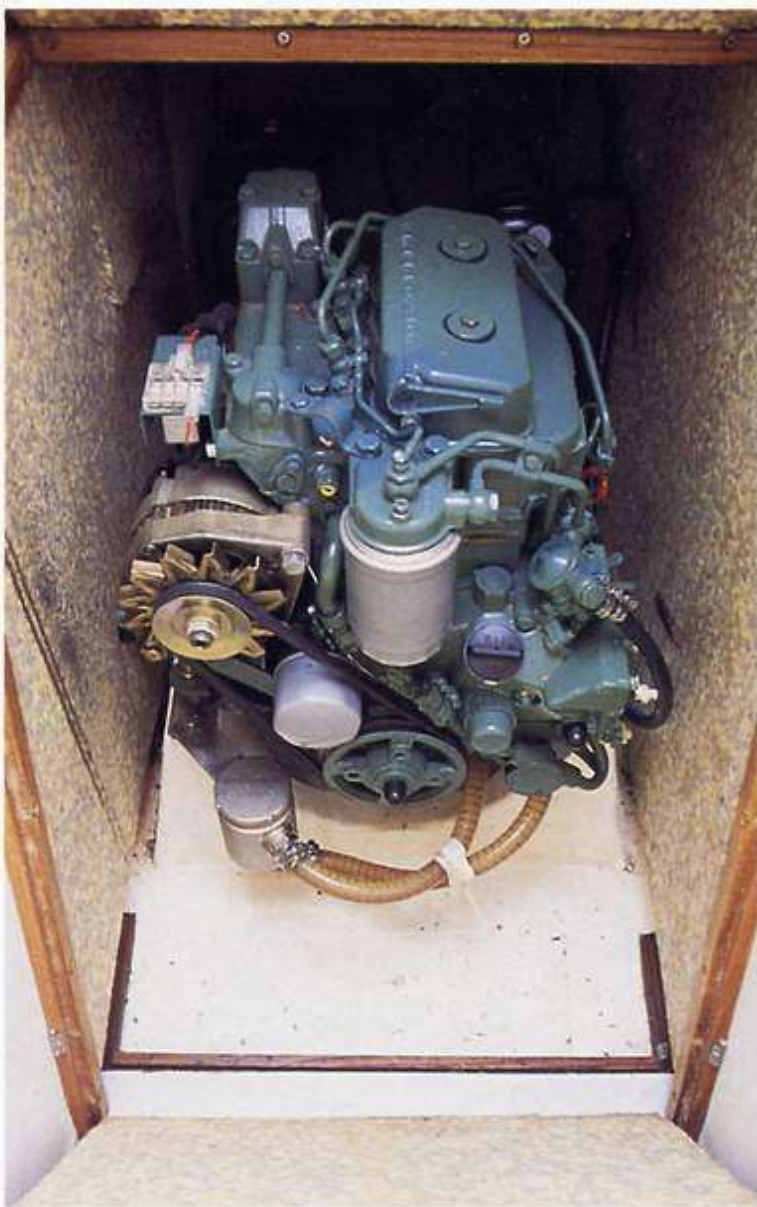
sono sufficienti piccole deviazioni per ottenere le correzioni volute, la sensazione è molto simile a quella tipica di barche più piccole: come alle redini di un cavallo di razza basta "guardare" dove si vuol andare per andarci...

Non ci sono andature particolarmente penalizzate e il Luffe 40 si dimostra forte anche di bolina, di solito nota dolente delle barche a dislocamento leggero. È un effetto della evoluzione che anche questo tipo di scafi ha avuto negli ultimi anni. Soprattutto come dicevamo in apertura, non è una barca esclusivamente da tempi leggeri, anzi, la potenza delle linee emerge in condizioni dure, così la velocità diventa divertimento.

Vela
MOTORE



A destra il motore Volvo da 18 cv, che può, a richiesta essere sostituito da un modello più potente. Sotto e nell'altra pagina due immagini di "Orchidea" in navigazione, le vele sono frutto di uno studio particolare e la randa è parzialmente "full batten".



Scheda tecnica

Imbarcazione **Luffe 40**; progetto **Oluf Jorgensen**, costruttore **Jorgensen**, Danimarca; importatore **Adria Yacht**, via Sinistra del Porto, p.le Squero 1, 47037 Rimini, tel. 0541/23411.

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop frazionato**; materiale di costruzione **sandwich di vetroresina e termantolo**; lunghezza fuori tutto **m 11,99**; al gall. **m 10,30**; larghezza **m 3,30**; pescaggio **m 1,88**; displ. **kg 5100**; zavorra **kg 2100**; serbatoio acqua **lt. 200**; gasolio **lt 50**; motore **Volvo Penta da 18 cv**; optional **28 o 43 cv**; batterie due da **88 Ah**; superficie velica tot **mq 76,6**; randa **mq 37**; genoa **mq 39,6**; fiocco **mq 25,7**; spi max **mq 98**; spi **mq 87**; albero **Nordic Mast o John Mast**; attrezzatura di coperta **Frederik Andersen**.

Indici di prestazione

Slanci della carena **LOA/LWL = 1,1**
 Finezza della carena **BWL/LWL = 0,24**
 Rapporto di zavorra **(Z/Δ) 100 = 41**
 Indice di stabilità di forma **SA × H / (BWL)³ = 60**
 Superficie velica per tonnellate **SA/Δ = mq/ton 15,7**
 Potenza motrice per tonnellata **HP/Δ = HP/ton 3,52**
 Numero di Bruce **√ SA/Δ = 0,51**
 Dislocamento relativo **Δ / (LWL)³ = kg/m = 3,93**
 Velocità limite teorica **2,54 √ LWL = nodi 8,38**

Pro

Prestazioni carena
 Docilità del timone
 Impostazione generale moderna

Contro

Alcune finiture sono leggere
 Difficile ispezione della poppa

Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	Luffe 40	X-119	First Europe	Selection	Chap's 40
Lunghezza f.t. (m)	11,99	12,00	11,00	11,35	12,00
Lunghezza al gall. (m)	10,30	10,25	10,50	8,95	9,95
Larghezza (m)	3,30	3,29	3,36	3,25	3,00
Immersione (m)	1,88	2,00	1,90	1,90	—
Dislocamento (kg)	5.100	5.200	3.100	3.400	4.700
Zavorra (kg)	2.100	2.200	1.000	1.100	2.100
Superf. velica (mq)	76,6	84	74	70,25	71
Posti Letto (nr)	6	8	8	8	7
Motorizzazione	18 cv	18 cv	18 cv	18cv	18cv
Progetto	Jorgensen	Jeppesen	Finot	Joubert/ Nivelt	Kjaerulff
Costruttore	Jorgensen	X-Yachts	Beneteau	Jeanneau	France boats
Importatore	Adria	Spazio vela	Beneteau	Union Yacht Brokers	—
Prezzo (milioni)	150	—	—	101	—

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.