

**PROVA**

# Mattia 51

Un cat per le lunghe navigazioni, dalle prestazioni esaltanti. Quattro cabine doppie e una coperta organizzata in maniera intelligente. E' un progetto di Enrico Contreas.

di Edoardo Valle



- Prestazioni e manovrabilità a vela e a motore
- Molti optional
- L'accurato studio ergonomico degli interni



- L'estetica del fly bridge
- Poco luminose le cabine di poppa

Questa volta è made in Italy. Enrico Contreas ha progettato un catamarano agile, veloce e sicuro, che non ha nulla da invidiare ai vicini d'oltralpe, che da anni dominano il settore. Questo 51 piedi nasce con le stesse carene ("pantografate" in grande) del famoso Mattia Flash, acrobatico catamarano per due persone e primo Formula 18 a laurearsi Campione d'Europa. Carene, ovviamente, ottimizzate per la crociera e la navigazione d'altura. E' da questa esperienza sono nati una serie di catamarani dalle

qualità oceaniche, dal 51' fino all'enorme 84', il più grande catamarano in vetroresina al mondo costruito in serie.

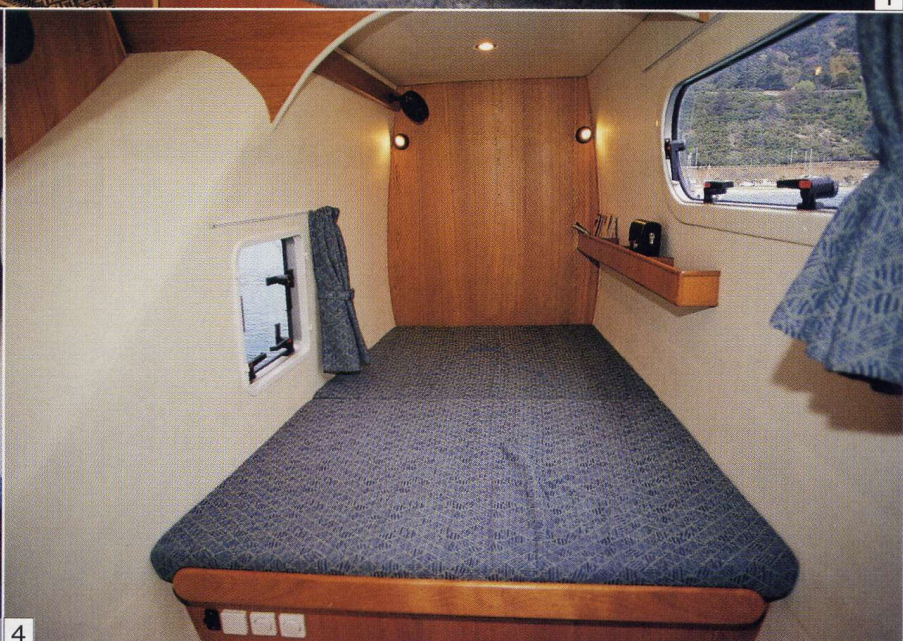
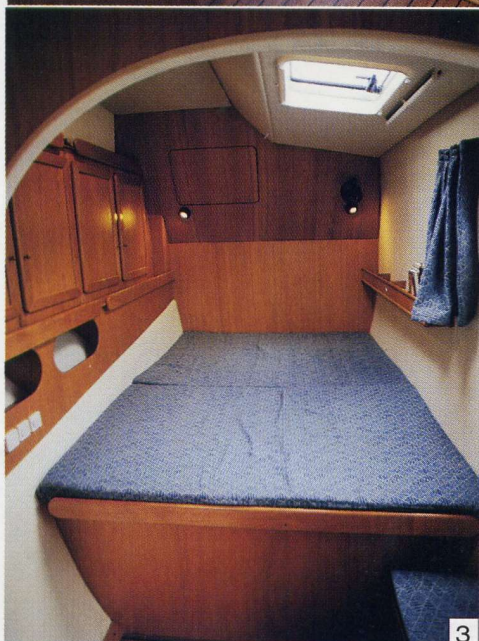
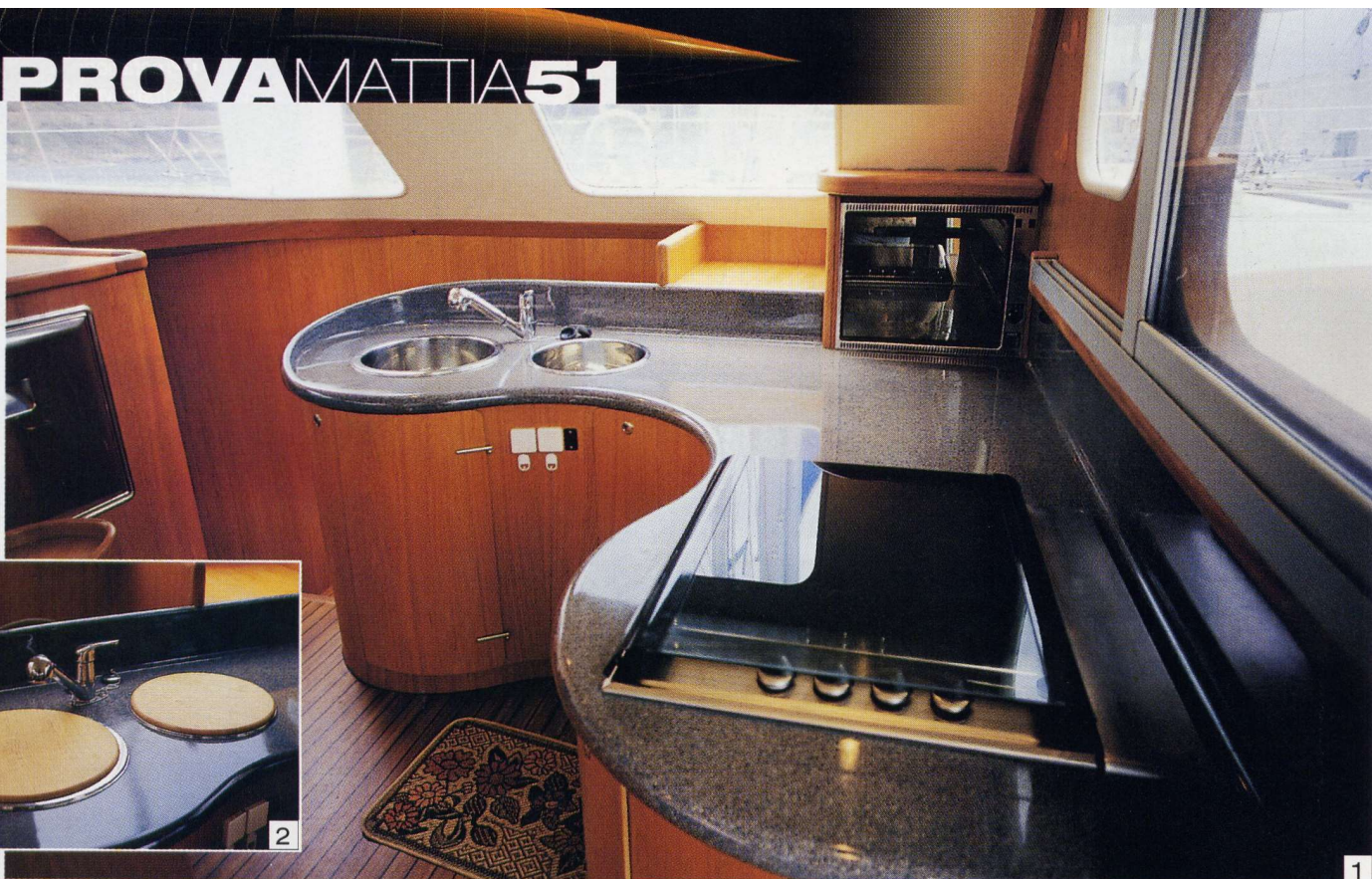
Questo multiscafo vuole avere prima di tutto prestazioni a vela in ogni condizione, avere velocità con poco vento, punto debole dei catamarani, riuscire a bolinare quanto un normale monoscafo da crociera e poi offrire il massimo confort al suo equipaggio.

### Il progetto

Le linee di questa imbarcazione sono armoniche e filanti, si sente che derivano da quelle di

uno scafo da regata. La classica tuga a "muro", tipica nei catamarani di queste dimensioni, è stata arrotondata in modo da rendere le forme generali più equilibrate. Gli scafi sono in sandwich di resina poliestere e PVC, rinforzato con fibre unidirezionali di vetro e carbonio, per garantire rigidità e stabilità. Per avere qualità manovriere con pescaggio ridotto e un buon passo in ogni andatura sono stati "allungati" gli scafi rispetto alla larghezza al galleggiamento, ciò ha permesso di avere minima superficie bagnata, un buon avanzamento

# PROVA MATTIA 51



**1/2.** La grande cucina a S e il dettaglio del piano di lavoro e dei due lavandini.  
**3.** Sopra alla media le dimensioni delle due cabine gemelle di poppa. La cuccetta misura 200 x 154 cm.  
**4.** Buone aerazione e luminosità nei locali da notte a prua. C'è anche un'ampia area di disimpegno.

sull'onda e la capacità di raggiungere velocità considerevoli. Importante è lo studio fatto sulle derive, strette e lunghe, basate sui profili delle ali degli alianti che permettono di bolinare quasi quanto un monoscafo ma con il vantaggio di poter essere alzate fino ad avere un pescaggio massimo di 80 cm e ciò significa avere la possibilità di arrivare a dar àncora in spiaggia.

## Gli interni

La dinette è organizzata in maniera semplice ma è molto spa-

ziosa, dominano le linee curve che caratterizzano il piano lavoro della cucina, la zona carteggio e la dinette. Per progettare questo ambiente Contreas si è ispirato all'artista spagnolo Gaudì, alle sue morbide geometrie. Entrando sulla sinistra troviamo la zona carteggio ben illuminata dai grandi oblò laterali, il tavolo misura 1,30x0,60 m ed è leggermente inclinato in modo da poter lavorare comodamente sia in piedi che seduti e con l'elettronica sempre a portata di "occhi",

inoltre può essere usato anche come zona lettura.

Sul lato opposto al carteggio è posizionata la cucina a "L" caratterizzata da forme moderne e grande funzionalità. Quattro fuochi, due lavelli in inox, il forno, un frigo diviso in due scompartimenti (per un totale di 420 lt) e innumerevoli stipetti sono effettivamente stimolo a piacevoli serate culinarie. Il tavolo, posizionato al centro della dinette, è lungo due metri e largo un e mezzo e permette a 8



1



2 3



4 5



1. Il tavolo del grande salone centrale. Questa è la zona regina del Mattia 51.
2. La postazione del navigatore. Quando si è seduti a carteggiare si riesce a vedere direttamente all'esterno.
3. Uno dei quattro bagni di bordo.
4. Grande attenzione è stata dedicata allo studio ergonomico. Qui il particolare dei divani della dinette.
5. Le ante degli armadi ad S sono anche loro curve. Per la loro realizzazione è stato necessario un sapiente lavoro di falegnameria.

persone di sedere comodamente. In ciascuno scafo sono ricavate due cabine indipendenti, ognuna con un piccolo disimpegno, un letto doppio, armadio e toilette. Quest'ultima è fornita di doccia e WC ed è raggiungibile direttamente dall'atrio senza infastidire altre persone. Abbiamo quindi, con la disposizione a quattro cabine, quattro grandi stanze indipendenti servite di toilette.

nistra come "armatoriale", cioè con letto doppio a poppa, un grande bagno a prua e un piccolo studi al centro.

### La coperta

Concepita per una facile ed efficiente conduzione della barca da parte di una sola persona. La randa è steccata ed è fornita di carrelli per una migliore gestione in fase di ammainata (con lazy jack) o presa di terzaroli.

montata a prua dell'albero alare; l'utilizzo di un eventuale genoa è inutile delle dimensioni, e l'alto rendimento, della grande randa steccata.

La scotta del fiocco, dell'avvolgi fiocco e le due scotte dello spi asimmetrico sono rinviate in pozzetto accanto a ciascuna timoneria, serviti da quattro stopper e due winches self-tailing Harken del 48. Le drizze e le borose sono portate a piede d'al-

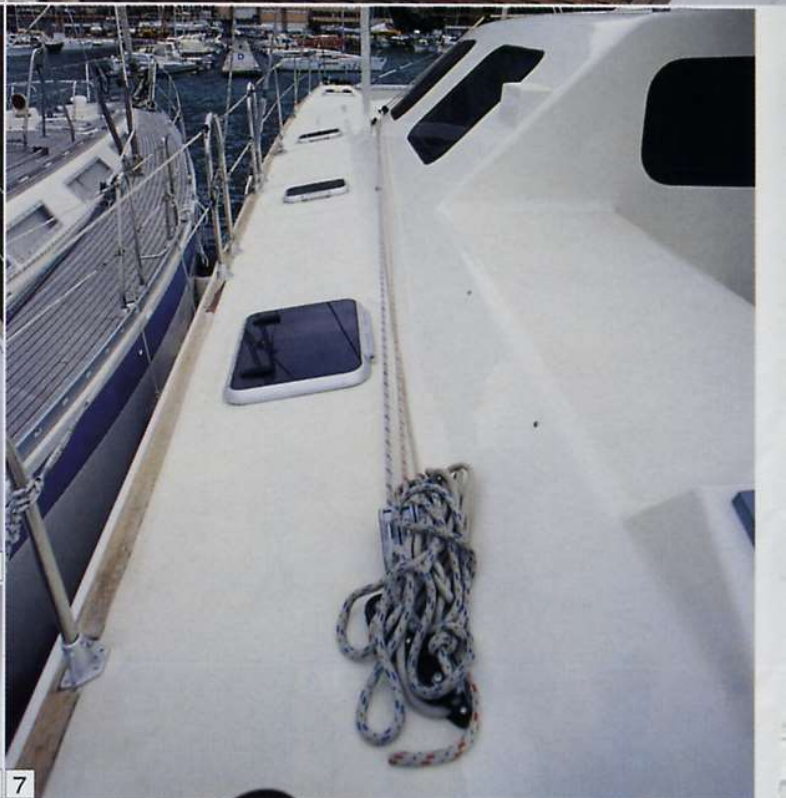
# PROVA MATTIA 51



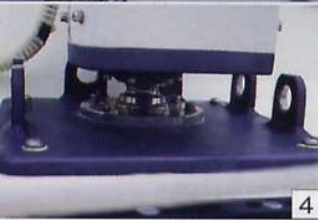
1 2



3



6 7



4



5



6



7

1. Il particolare disegno della finestratura della tuga. Si nota anche il circuito del fiocco autovirante.
2. Il tavolo della grande dinette esterna, ben riparata dal piccolo fly bridge.
3. La rete di prua, si nota anche il bompresso per murare il gennaker.
- 4/5 Il piede a sfera e il sistema di paranchi per orientare l'albero alare.
6. Le due derive sono mobili.
7. Ottima la dimensione dei passavanti.

È possibile richiedere il rinvio in pozzetto di queste manovre in modo da poter prendere le mani di terzaroli senza spostarsi dalla zona di conduzione.

Lo spinnaker asimmetrico è armato su un tangoncino a prua del fiocco. Viene normalmente utilizzato un "frullone" o una calza per poterlo chiudere ed ammainare con facilità.

L'albero è in alluminio verniciato, è alare, quindi appoggiato in coperta tramite sfera in acciaio. Le manovre fisse sono le tipiche dei multiscafi: strallo, sartie alte e grande diamante che sostituisce le sartie basse.

Gli spazi in coperta sono ampi e puliti, inoltre permettono di camminare in sicurezza grazie alla presenza di antisdrucciolo in tutte le zone, comprese tughe e fly bridge. Quest'ultimo, posi-

zionato sopra il pozzetto, anche se antiestetico, è decisamente comodo per navigare con cattivo tempo o semplicemente per ripararsi dal sole.

## La prova

Sono bastati pochi bordi in tutte le andature, per capire le doti di questo catamarano nato non solo per la crociera ma anche per lunghe tratte. Le condizioni meteorologiche, 16/20 nodi molto rafficati, hanno esaltato le accelerazioni e le velocità di questo multiscafo. Abbiamo raggiunto i 9,2 nodi a 40° di vento apparente, dimostrando di poter bolinare più che bene. Al timone rispondeva sempre con prontezza sia sulle correzioni di rotta che in manovra. La postazione di conduzione è ben sistemata, tutte le manovre sono a portata di ma-

no inoltre il timone è sufficientemente alto da poter controllare vele e zona di mare circostante. Raramente si ha la necessità di andare a prua per manovrare tranne quando si ha issato lo spinnaker asimmetrico. Le prestazioni oltre i 110° di vento apparente non sono state rilevate, condizioni oltre alle quali diventa fondamentale (soprattutto sui multiscafi) utilizzare il gennaker, non disponibile al momento della prova. Anche a motore il Mattia 51, nonostante la carena non pulita, ha dimostrato di muoversi con buon passo. A velocità massima ha raggiunto i 9,7 nodi mantenendo stabilità e bassi regimi di rumore in tutti gli ambienti. I due motori indipendenti hanno permesso di manovrare in porto in completa sicurezza, anche in spazi ridotti.



## Progetto

Enrico Contreas, Mattia & Cecco

## Il prezzo

Euro 650.000, Iva esclusa

## Lo scafo

Lungh. f.t. **15,60 m** – lungh. al gall. **15,50 m** – largh. max **7,43 m** – dislocamento **12 ton** – immersione **0,80 m** senza derive / **2,30 m** con derive – serb. acqua **400 lt** – serb. carburante **630 lt** – 9 batterie da 115Ah con interruttori di protezione due caricabatterie da 20/25A di cui uno automatico - costruzione sandwich di resina poliestere e PVC, rinforzato con fibre unidirezionali di vetro e carbonio.

## Piano velico

Altezza albero alare **19,00 m** – sup. randa steccata **90 mq** – sup. fiocco avvolgibile autovirante **45,00 mq**.

## Dotazioni standard

Albero alare e boma Marechal laccato bianco con tre coppie di "manine" frigorifero e freezer - centralina elettronica Raytheon ST60 Tridata autopilota Raytheon ST6001 con comando a distanza - desalinizzatore da 60 lt/ora a recupero di pressione vhf Icom - GPS FX312 - trasporto e messa in acqua a Ravenna protezione antiosmosi ed antivegetativa - equipaggiamento di sicurezza per 12 persone - circuito 220 Volt con 10 prese - cavo per l'allacciamento in banchina - due cariche batterie da 20/25 A.

## Dotazioni optional

Gennaker con tangoncino, immagazzinatore o calza (Euro 6.000) boma con avvolgiranda steccata Profurl (Euro 19.000) – comandi drizza randa, borose e scotta fiocco

rinviati in pozzetto e winch elettrico (Euro 6.000) – supplemento motori Yanmar o Lombardini da 75cv (Euro 6.400) – bimini rigido (Euro 8.000) pozzetto in teak (Euro 9.000) – inverter 12/220 Volt e 2500 Watt (Euro 2.100) – impianto condizionamento Condaria da 36000 BTU/ora (Euro 21.400) – sistema evacuazione acque nere per 4 WC (Euro 3.000) – HI-FI con CD ed altoparlanti int/est (Euro 840) – due zattere Eurovinil da 6 posti con contenitore rigido (Euro 4.800).

## I motori della prova

Due **Volvo Penta** mod. **TMD22P** - potenza **78 cv** - potenza all'elica **76 cv**, - **4 cilindri** - giri **max 4500** - peso **242 kg** – **2000 cc** di cilindrata – rapp. di comp. 18:1 – raffreddamento diretto ad acqua dolce – trasmis. "S" drive. Note: il motore usato in prova non viene normalmente fornito dalla Volvo con trasmissione "S" drive ma con normale trasmissione ad albero.

## Misure interne

Cabina di poppa: altez. max 2,02 m - altez. dal letto 1,44 m - cuccetta m 2,00 x 1,54 m - cabina di prua: altez. max 2,05 m - altez. dal letto 1,37 m cuccetta m 2,00 x 1,39 m - bagno: altez. max 2,02 m - lungh. max 1,32 m largh. max 0,96 m - largh. porta 0,90 m - zona carteggio: lungh. max 1,30 m largh. max 0,60 m cucina: lungh. media 1,50x1,25 m. dimensione dinette 3,45x5,35 m dimensione tavolo dinette 1,93x1,20 m divano m 4,20 x 0,50 m.

## Misure in coperta

Pozzetto 2,71x2,41 m - tavolo pozzetto 1,63x1,02 m - prendisole laterali 1,77x0,76 m - panca di poppa 2,02x0,31 m - panca di sinistra 2,09x0,42 m - panca ad "L" 1,40x0,42/1,99x0,42 m - largh. passavanti 0,66 m - largh. ingresso 0,96 m - sup. rete di prua 3,80x4,80 m - sup. fly bridge 2,43x3,50 m.

## Indirizzi

**Mattia & Cecco**  
Dervio (Como)  
tel. 0341/804422  
fax 0341/804423  
www.mattia.it

## In sintesi

Scafo manovriero e veloce grazie all'equilibrato disegno delle linee e per il piano velico ben proporzionato. Pescaggio limitato. Ampie e capienti le cabine di poppa e molto luminose quelle di prua. Ottime le prestazioni a motore, con carena pulita ha raggiunto i 12 nodi di velocità, bassi i rumori in tutti gli ambienti.



## Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina 40°	20	9.2
bolina 60°	18	9.0
traverso 90°	18	8.8
lasco 110°	16	6.9

## a motore

	giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)			
			pozzetto	dinet.	cab. prua	cab. pop.
	800	2.0	55	51	50	55
	1000	2.6	57	53	52	58
	1500	3.9	63	58	56	61
	2000	5.5	69	62	58	65
	2500	7.9	70	65	62	69
	3000	9.2	73	69	66	72
	3300	9.7	75	72	69	76

Nota: la prova è stata svolta mezzo miglio fuori al marina di Alassio, mare piatto e 16/20 nodi di vento molto rafficati. Il catamarano era armato con randa piena steccata e fiocco avvolgibile. Quattro persone a bordo, 1/2 serbatoio di gasolio (300 lt circa), pieno d'acqua, carena poco pulita. Le velocità sono state rilevate con GPS Garmin

Tra i pregi di questo catamarano la capacità di sviluppare ottime velocità sia a vela che a motore. Nella foto sopra si nota anche l'intelligente disegno degli specchi di poppa.