

# Mattia 56

**Catamarani: barche comode, dove gli spazi non sono risparmiati da nessuna parte; barche dalle buone prestazioni e molto stabili; barche, a volte, difficili da ormeggiare, ma con le quali è un piacere restare all'ancora in rada**





## Mattia 56

*di Giuseppe Mancini - foto di Toni Valente*

**S**pazio e comfort: in estrema sintesi, quello che ci si aspetta da un catamarano. In realtà, i multiscafi e, specificatamente, i catamarani da crociera, offrono molto di più, esprimendo un concetto e, se vogliamo, una filosofia del navigare abbastanza distante da quella "tradizionale" legata a un monoscafo. Per esempio, si riscontra ancora una marcata differenza di prestazioni nei monoscafi, tra barche prettamente da crociera e barche da regata, con tutta una serie di partizioni in "categorie" intermedie, come i fast cruiser e i crociera/regata. Questo range è molto più ristretto nei catamarani, dove troviamo imbarcazioni dalle alte prestazioni, complete delle comodità e degli accessori della crociera. Ne è esempio proprio il cat da noi provato questo mese: un 56 piedi progettato e costruito in Italia, da Enrico Contreas, un esperto nel settore.

### SCAFO E COSTRUZIONE

Il Mattia 56 è un catamarano realizzato dal cantiere Mattia & Cecco di Dervio sul lago di Como. La sua costruzione denota molta cura e una profonda esperienza in questa tipologia di barche. In effetti, progettista e cantiere da sempre si sono concentrati sui multiscafi, raggiungendo un alto livello di specializzazione.

Scafi e coperta sono in sandwich, stratificato utilizzando stuoie in fibra di vetro, Kevlar, e core in PVC con densità da 75 kg/mc. Per l'esattezza, ogni scafo è così realizzato: la parte esterna della struttura è formata da una serie di strati in vetro multidirezionale, con rinforzi in stuoie di fibra unidirezionale; tutta la chiglia, da prua a poppa, per una larghezza complessiva di 60 centimetri, è in solid di vetroresina; lo strato interno del sandwich è in tessuto di Kevlar. Rinforzata, con stuoie unidirezionali disposte radialmente, la zona che va dallo strallo alla chiglia; rinforzi presenti anche in un'ampia fascia compresa tra le lande delle sartie alte e la chiglia, così come trasversalmente in coperta, in un'area all'altezza dell'albero e in una nella parte mediana della dinette.

Pure le paratie strutturali e quelle secondarie sono in sandwich, rispettivamente con core da 25 e 12 millimetri. Il risultato complessivo è una struttura estremamente contenuta nel peso e molto rigida.

Sempre a proposito di paratie, sono state realizzate a tenuta stagna quelle che separano i locali del motore dalle cabine tecniche, quelle tra le cabine tecniche e ►►



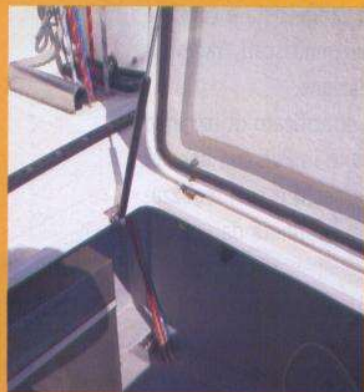
Ottimi i gavoni per numero e volume: qui (sopra) uno dei due posti a prua dell'albero e (destra) uno dei quattro in pozzetto



Sopra, il grande pozzetto: sono visibili i quattro portelloni dei gavoni e, sui paramare laterali, gli osterigi d'accesso alle cabine tecniche. Sotto, la zona di prua, con i due avvolgitori Profurl e il musone dell'ancora posto sotto la traversa



Sopra, il piede d'albero e la rotaia del fiocco autovirante. A sinistra, una delle due derive a baionetta, comandate dal pozzetto



Sopra, i punti dove la drizza randa, le borse e la scotta del fiocco, entrano sottocoperta e vengono rinviate al pozzetto. A destra in alto, le due cime degli avvolgitori di prua (rossa e verde) e quella di comando di una delle due derive; la rossa esterna è una delle scotte del Code-0. A lato, uno dei winch della randa: la sua posizione, troppo bassa, tende a far accavallare la scotta; il winch in orizzontale serve la drizza randa, le borse e la scotta del fiocco



le cabine di poppa e quelle tra i gavoni di prua e le cabine di prua, annullando ogni possibilità di invasione dell'acqua nella zona ospiti in caso di urto. Sempre nell'ottica sicurezza, quattro compartimenti - due posti sotto le cuccette di poppa e due sotto il piano di calpestio dei gavoni di prua - sono completamente stagni, in modo da assicurare un grande ausilio al galleggiamento in caso di allagamento. Nonostante le dimensioni e la considerevole altezza dei bordi liberi, la linea dall'insieme scafi/coperta/tuga si presenta organica e ben proporzionata: specialmente la tuga non ha volumi e forme invadenti e forzate, come è possibile riscontrare in altre barche del genere.

## COPERTA

La coperta è l'apoteosi dello spazio, in tutti i sensi. Il pozzetto è così ampio da poterci montare un tavolo da ping-pong; la tuga e la parte superiore del bimini-top rigido, sono fantastiche aree prendisole; così come tutta la parte a prua dell'albero, con la grande rete tra i due scafi e la zona residua di coperta. Ma lo spazio esterno si traduce anche in volume nei vani di stivaggio: sono presenti in totale dodici gavoni, alcuni dei quali così grandi da poter trasformare in cabine, come realmente previsto dal Cantiere per i due all'estrema prua. ▶▶





In pozzetto - rivestito con un teak di ottima qualità - troviamo due comode panche laterali, una delle quali fa da seduta al grande tavolo in teak; le due ruote del timone garantiscono un discreto campo visivo in navigazione, anche se questo è decisamente penalizzato dall'alta tuga. Il sistema di timoneria è della ottima Jefa Steering. Gli specchi di poppa sono stati gradonati, rendendo agevole l'accesso al mare e il trasbordo sul tender. Per quest'ultimo sono previste due gruelle, decisamente sovradimensionate, poste

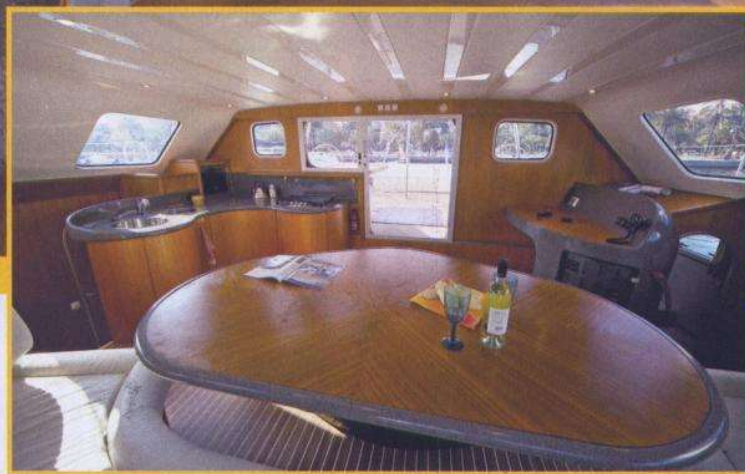
a poppavia del pozzetto.

Andare verso la zona di prua è comodo, grazie ai passavanti sgombri da qualsiasi intralcio. Lì si trova il gavone dell'ancora, ricavato in una parte del gavone sinistro ai piedi dell'albero, dove è montato anche un verricello elettrico ad asse orizzontale. L'ancora di posta, invece, si trova al centro della traversa che unisce le due prue, traversa realizzata con un profilato d'alluminio e rinforzata da un puntone e due tiranti, sul principio della capriata.



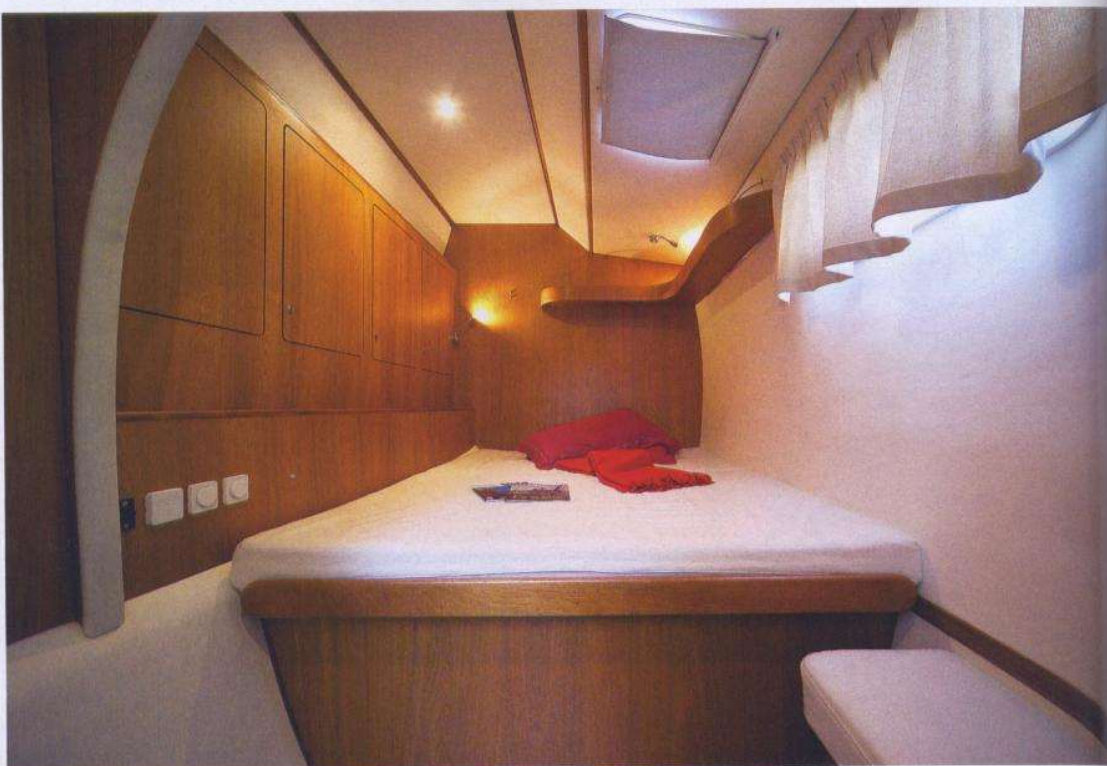
### ATTREZZATURA E PIANO VELICO

L'attrezzatura di coperta è pensata per una facile conduzione di un equipaggio di due persone. In quest'ottica, è stato montato un fiocco autovirante, e tutte le manovre sono opportunamente rinviate in pozzetto: a poppavia della ruota del timone di dritta si trovano le tre borose dei terzaroli, la drizza della randa e la scotta del fiocco; sempre a dritta, sulla parte esterna dello scafo all'altezza della timoniera, sono rinviate le due cime di comando degli avvolgitori del fiocco



co e del code-0; anche le cime per sollevare le derive sono rinviate a portata di mano del timoniere, una per lato. Migliorabile il sistema della scotta randa, realizzato con due paranchi separati, ge- ►►

A destra, una delle cabine di poppa.  
Sotto, uno dei quattro bagni,  
praticamente identici tra loro



stibili indipendentemente da due winch, tra l'altro, montati troppo bassi rispetto all'altezza di approccio delle scotte e lontani tra loro. Questi, infatti, sono posti sulla traversa di poppa che chiude il pozzetto, vicini alle colonnine dei timoni. Il problema si potrebbe verificare se si rendesse necessario lasciare improvvisamente la randa, manovra possibile ma solo se effettuata da due uomini, in contemporanea sui due winch. Il deck hardware è di buona qualità e ben dimensionato: i winch sono della Harken, i bozzelli della Lewmar, gli stopper e il sistema di rotaia e carrelli, su cui è montata la randa, dell'Antal. Il piano velico, leggermente frazionato, vede un fiocco e una randa abbondantemente allunata. Albero in alluminio, ovviamente poggia in coperta, della francese Marechal.

## INTERNI

Gli spazi interni non sono da meno di quelli tanto apprezzati all'esterno. La dinette è talmente spaziosa che chiamarla così sembra sminuente: è un vero e proprio salone, con un tavolo attorno al quale prendono comodamente posto dodici persone. Apprezzabili alcune soluzioni di design, come la linea dello schienale del divano che, riprendendone una simile di Antoni Gaudì adottata per le panchine di Parco Guel a Barcellona, garantisce un'eccellente ergonomia. Curata anche la linea della cucina che segue un andamento curvo apparentemente casuale, ma calcolato in modo che i due sportelli convessi e quello concavo, combacino perfettamente una volta aperti, annullando qualsiasi ingombro. Sempre in area cucina, troviamo un frigo da 340 litri di capienza e un freezer da 150 litri, oltre a ogni tipo di comfort, rappresentato anche da un forno a microonde, una lavasto-

viglie e da grandi cassette.

Gli scafi sono dedicati alla "zona notte", e presentano complessivamente quattro cabine con cuccette matrimoniali e quattro bagni. Strabiliante il numero di gavoni, armadi, e vani dedicati allo stivaggio, e il loro volume complessivo.

Una nota particolare la meritano i materiali. Tutte le superfici verticali e le paratie, sono impiallacciate in olmo del Giappone, pre-trattato dalla francese Oberflex con una pellicola superficiale che lo rende resistentissimo e totalmente inscalfibile. Alta l'attenzione posta nel taglio degli sportelli e delle porte, rivestite con lo stesso pannello della paratia corrispondente, in modo da non creare interruzio-



A destra, una delle sentine,  
con le prese a mare e le  
pompe, di facile ispezione

A sinistra, i vani motore  
sono accessibili solo dal  
pozzetto



## Prova in mare



*Sopra, la cabina tecnica dove ha trovato posto anche il generatore. A destra, una delle due cabine di prua*



ni o, peggio ancora, cambi di focatura nelle venature del legno. Fuori dal comune anche la resistenza dei pannelli che compongono il pagliolato, fatti di un materiale ottenuto con una particolare miscela di resina. L'effetto è, in toto, quello del teak listato in acero.

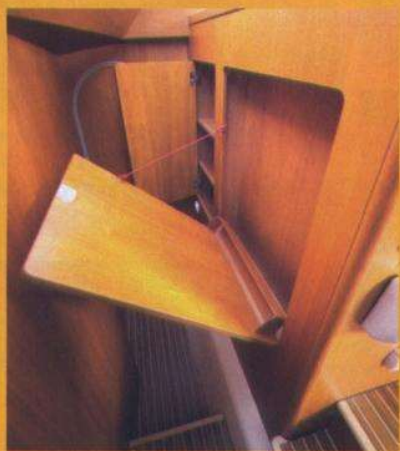
### MOTORI E IMPIANTI

I motori sono all'interno di due gavoni accessibili solo dal pozzetto, ma talmente grandi da potersi calare dentro per intervenire comodamente. Inoltre, questo "isolamento" dal resto degli interni, fa sì che anche le cabine di poppa siano molto silenziose. Sono presenti due cabine tecniche - una per parte - riservate all'e-

quipaggio e utilizzabile anche per l'installazione di eventuali generatori o dissalatori.

Di grande livello l'impiantistica di bordo, sia elettrica che idraulica. Sono stati realizzati due impianti elettrici separati, che servono indipendentemente gli scafi ma che, all'occorrenza, possono essere bypassati o collegati tra loro, in modo da supplire a un improvviso guasto di uno dei due. Ogni circuito è servito da quattro batterie da 115 Ampère l'una. Naturalmente, è presente un caricabatterie, un raddrizzatore di rete e un impianto a 220 Volt.

Per quanto riguarda l'idraulica, davvero buona la qualità dei materiali e la completezza della rete, con una sola pecca rap- ▶▶



*A sinistra, il profilo dello schienale del divano. Sopra, l'armadio dedicato alle carte nautiche*



*A sinistra, il grande frigo e l'altrettanto grande freezer. Sopra, il quadro elettrico posto sul fianco del carteggio*

# sotto coperta

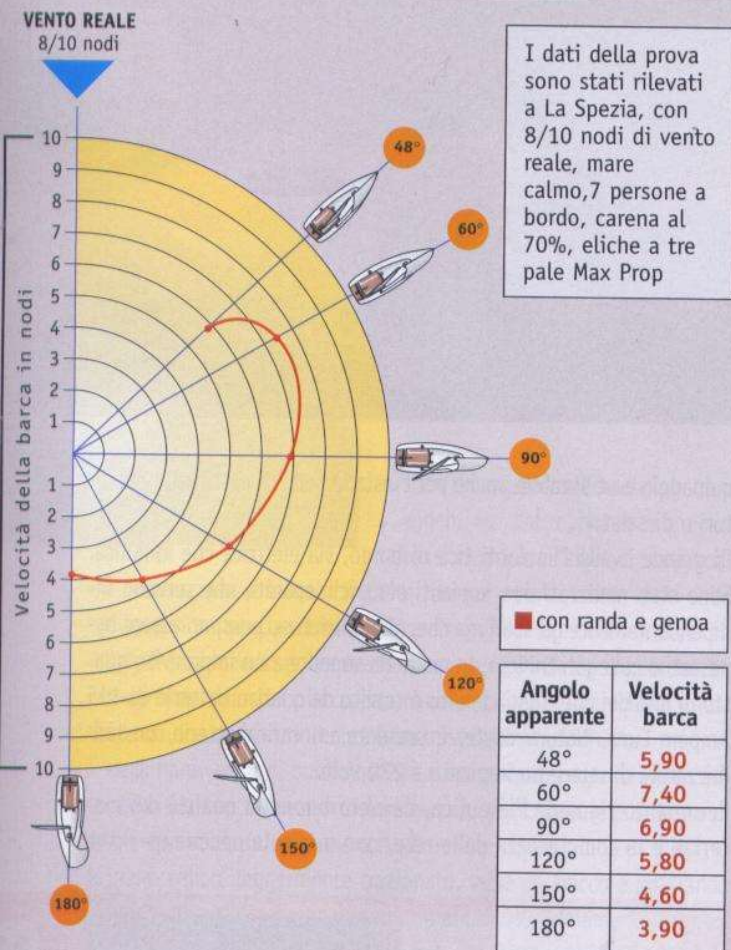


**PRO**

- Comodità generale
- Manovrabilità a vela e motore
- Qualità impiantistica

**CONTRO**

- Sistema scotta randa
- Dimensione bagni
- Scarsa riserva d'acqua

**PRESTAZIONI A VELA**

presentata dalla quantità della riserva d'acqua prevista di serie, a nostro avviso insufficiente a soddisfare le esigenze di una barca di tali dimensioni.

**PROVA IN MARE**

Con l'avvolgifiocco e la randa montata su carrelli e rotaia, anche armare una barca di 56 piedi è un gioco da ragazzi. Pochi minuti e si è pronti a cazzare le scotte per provare il Mattia in tutte le andature. Non gli si possono chiedere angoli di bolina estremi che comunque riuscirebbe a raggiungere perdendo, però, violentemente velocità. Il suo optimum lo esprime tra i 50 e i 60 gradi apparenti. Purtroppo la nostra prova è stata accompagnata da un arietta leggera, che non ha dato la possibilità al Mattia 56 di esprimere tutto il suo potenziale; vento che però ha esaltato le doti manovriere di questo catamarano, equiparabili a quelle di un monoscafo, sia a vela che a motore: virate e strambate, molto progressive e agili, anche se avremmo gradito un'efficacia dei timoni leggermente superiore allo stato attuale.

Ma, appena l'intensità del vento supera i dieci nodi e si naviga tra il traverso e il lasco, la barca accelera subito creandosi un vento apparente che, oltre ad aumentare d'intensità, richiede una regolazione progressiva delle vele, da cazzare fino quasi di bolina larga. Torna a soffrire oltre i 140 gradi, sicuramente solo a causa dell'odierna scarsità di vento. Attendibili testimonianze ci raccontano di navigazioni in Atlantico con vento di 20/24 nodi al lasco, senza scendere mai sotto i 19 nodi di velocità, con punte oltre i 23.

I dati della prova in mare sono stati rilevati con l'ausilio del Geonav 4C

**DOTAZIONI DI SERIE**

**Esterni** Randa Steccata; fiocco autovirante; rotaia e carrelli randa Antal; avvolgifiocco Profurl; salpancore W.1500; tavolo pozzetto in teak; doccia esterna con acqua calda; 2 eliche Max Prop tripala

**Interni** Centralina del vento, Log, Eco, pilota automatico Raytheon; VHF ICOM; GPS; frigo (l. 340) e freezer (l. 150); boiler

**PRESTAZIONI A MOTORE**

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Cabine Prua	Cabine Poppa
1200	6,00	1	1	0	1
1600	8,00	2	1	0	1
2000	10,20	3	2	1	2
2400	10,60	4	3	1	3

**ACCESSORI EXTRA**

Prezzi in Euro, Iva esclusa

Drizza randa, scotta fiocco e borose, rinviati in pozzetto + winch elettrico	6.000
Strato interno in Kevlar	18.000
Pozzetto in teak	9.000
Lavapiatti	1.300
Dissalatore Schenker L. 60/h.	8.000
Radar RL 70 + Chartplotter	7.540

# Mattia 56

## VALUTAZIONI

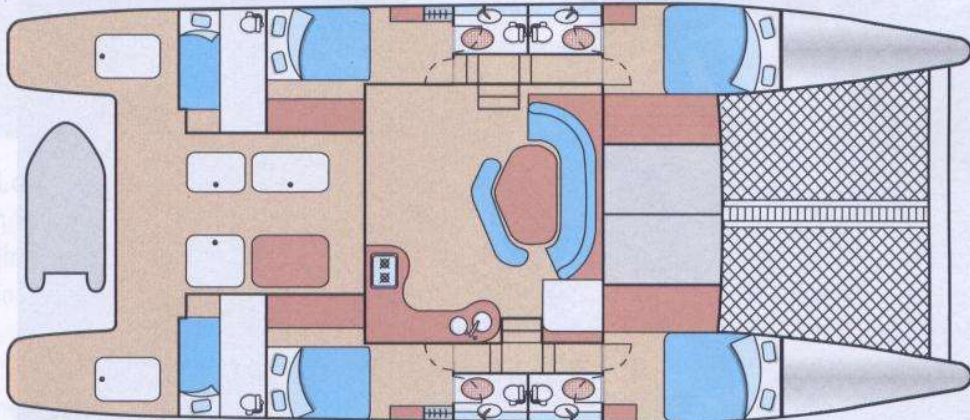
Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

## STIVAGGIO

Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabine poppa	★★★★★
Cabine prua	★★★★★
Bagni	★★★★★

## IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 17,10
Lunghezza al gall.	m. 17,00
Baglio massimo	m. 7,43
Pescaggio	m. 0,80/2,30
Dislocamento	kg. 13.000
Superficie velica (R+F)	mq. 135
Cabine	4+2
Bagni	4
Motore	2 x Lombardini cv 56
Capacità acqua	L. 430
Capacità gasolio	L. 640
Cantiere	Mattia & Cecco
Progettista	Ernico Contreas
Prezzo	€ 795.000 (Iva esclusa)



## TABELLA COMPARATIVA



	Mattia 56	Catana 58	Lagoon 570
L.f.t.	m.17,10	m.17,70	m. 17,06
Larx.	m. 7,43	m. 9,10	m. 9,15
Dislocamento	13.000 kg	20.000 kg	15.000 kg
Cabine	4+2	3/4	4
Bagni	4	3/4	4
Prezzo (Iva esclusa)	€ 795.000	€ 1.268.000	€ 850.000

## CONTATTI

**Mattia & Cecco**  
Via S.Cecilia, 6  
23824 Dervio (Lecco)

Tel. 0341.804422  
Fax 0341.804423

[www.mattia.it](http://www.mattia.it)

[info@mattia.it](mailto:info@mattia.it)