


**PROVA** - E' uno scafo tutto italiano che segna il ritorno dei novemetri regata crociera, quelli che popolavano i sogni dei velisti una quindicina di anni fa. Progetto dello Studio Ceccarelli, costruzione dei fratelli Latini, quattro posti letto e un GPR di 645 sono alcune delle sue doti.

# Meri 30





C'era una volta un mondo di regate in cui chiunque aveva la possibilità di correre. Chi con i prototipi, chi con le barche di serie, chi con i kit. E alla gente piaceva avere le barche da regata crociera, tanto che quelle che avevano una carena Ior erano ritenute più rapide e sicure delle altre. Adesso le carene Ior suscitano addirittura un movimento di riprovazione, e tutti si dimenticano del progresso che nel bene e nel male hanno portato al mondo delle regate e in genere alle barche a vela. Insomma, troppi rinnegano senza pietà le loro origini. Ma torneranno quei tempi? I tentativi di farli tornare ci sono. C'è una notevole similitudine tra molte barche attuali e quelle di una volta. Una rivista nostra concorrente ha paragonato il Meri 30 che proponiamo in queste pagine al Balanzone, indimenticato quinta classe. E noi aggiungiamo il Pierrot, lo Stag 32, lo Ziggurat, il Miller 31 e tanti altri. Allora erano il primo gradino per entrare nel mondo delle regate da "armatori" di una certa importanza. La formula ci somiglia molto: una barca di nove metri o

## MERI 30

Entusiasmante la navigazione in poppa, con frequenti surf, ma ci vuole l'equipaggio: al timone il finnista Luca Devoti, alle scotte il tailer del "Moro" Dudi Coletti.

poco più, con una carena competitiva con il regolamento di regata attuale, abitabile da almeno quattro persone e governabile, con una certa abilità, anche in crociera.

### Il disegno

Il progetto è di Giovanni Ceccarelli, come denuncia la tuga tondeggiante e gradevole. La carena ha slanci molto ridotti per sfruttare la lunghezza massima ottenendo la più elevata lunghezza al galleggiamento. Le linee d'acqua so-

no piuttosto tondeggianti, con un buon avviamento e ridotto spostamento del centro di carena anche a barca sbandata che si traduce in un timone sempre dolce, anche grazie al cuscinetto reggispinta che lo trattiene in coperta, e modeste reazioni sotto raffica. Tutto ciò nonostante il baglio massimo piuttosto arretrato. Il bulbo tutto in piombo è del tipo super - radrizzante, cioè con siluro zavorrante terminale e immersione che sfiora i due metri.

I parametri che sono alla base della impostazione progettuale sono scelti per ottenere uno scafo rapido anche in tempo reale, con caratteristiche all - round quindi adattabili a tutti i venti comunque con una superficie velica adeguata a spingerlo anche con vento debole.

L'armo è frazionato con crocette appoppate, una scelta che risolve il problema delle sartie volanti che si utilizzano solo per le regolazioni. In effetti chi porta la bar-



ca in prevalenza in regata finisce prima o poi per sentire l'esigenza di avere le crocette perpendicolari e poter agire con maggiore efficacia sulle volanti per la regolazione della tensione dello strallo. In gran parte questa scelta è anche una questione di abitudine e di taglio delle vele. Il piano di coperta è adeguato all'uso, con un pozzetto che nonostante le panche imposte dalle fantasiose regulation Ims è ampio e adeguato anche alla crociera. Non mancano dei ga-

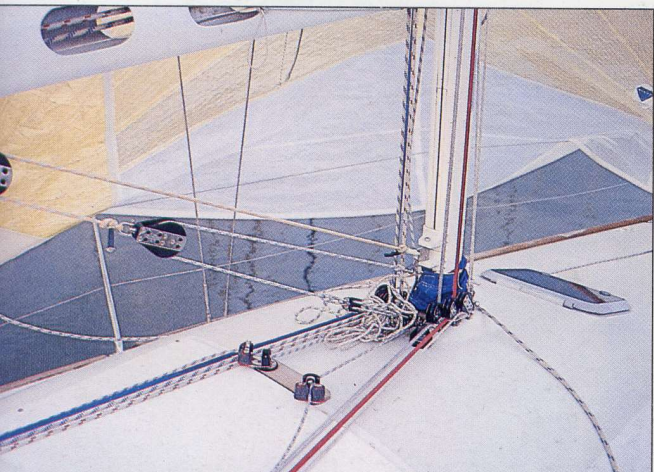
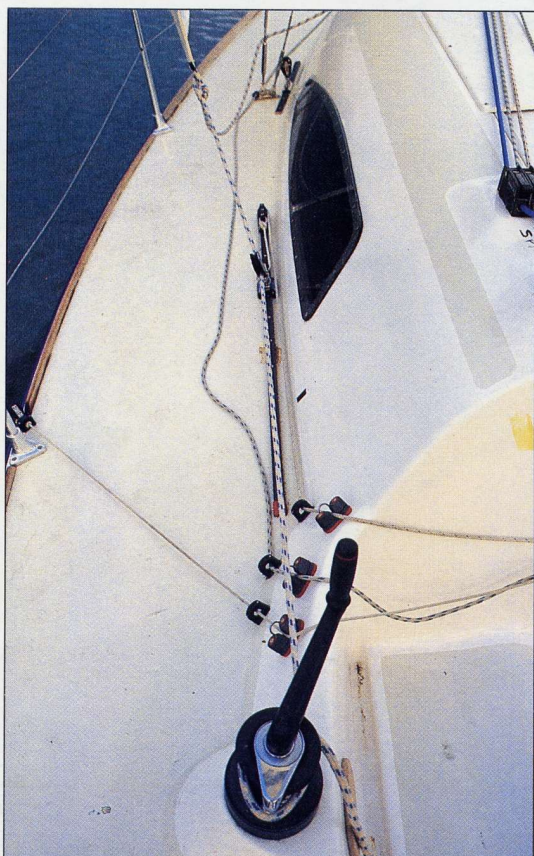
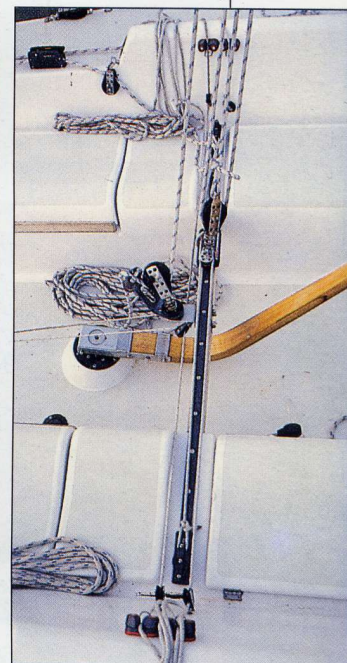
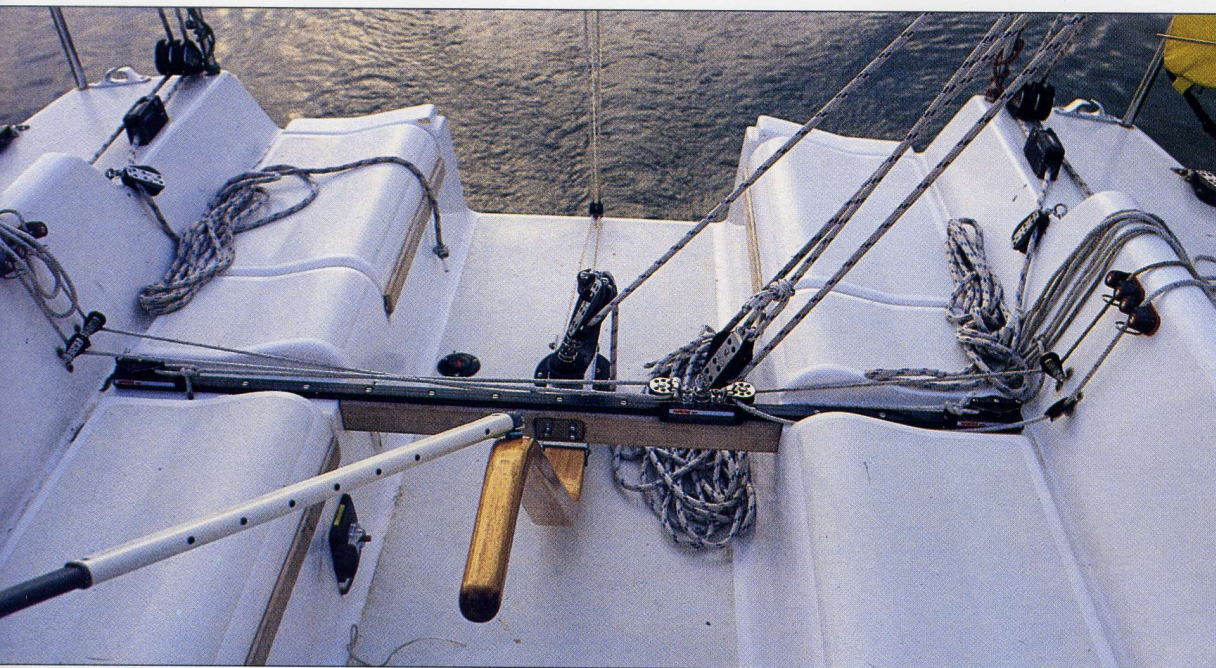
vonni poppieri che consentono di stivare parecchie cose senza problemi e questo denota la volontà di realizzare una barca che non fosse al minimo delle esigenze del regolamento. Il trasto della randa è a poppa della barra dove sono rinviate le principali manovre come scotta e paterazzo.

## Sottocoperta

Gli interni sono adatti a ricoverare quattro persone per la notte, due alloggiano nella cabina di

poppa e due nella zona prodiera nell'ampio letto alla francese. Giudiziosa la scelta di non puntare ad un numero superiore di cuccette, che sarebbe stato possibile ottenere, a favore di questi quattro posti che possono essere considerati comodi. Sempre in quest'ottica di comfort adeguato a fare delle crociere di una certa lunghezza è buono il bagno realizzato a centro barca in una zona di buona altezza. Meno ricche la zona cucina e quella carteggio che comunque

**Molto tecnico il trasto della randa, che consente regolazioni di fino e un buon controllo della balumina senza dover impiegare il vang quasi fino al lasco. Il paterazzo è regolabile dal randista.**



Al centro, il paranco di regolazione fine delle sartie volanti è all'interno del paramare che funge anche da sedile per le panche, mentre la sartia si cazza restando dietro il timoniere. Al centro in basso, il vang tessile multirinvio è il migliore per una barca da regata di queste dimensioni. A fianco, la rotaia del genoa a ridosso della tuga con tutte le opportune regolazioni, la scotta è rinviate in diretta al winch.

## MERI 30

ben si adattano al carattere complessivo della barca. Il sostegno del livello è realizzato con un elemento stampato in VTR.

### Qualità nautiche

Il Meri 30 è stato provato a Fiumicino, in una giornata di vento medio. Fin dalle prime battute ha mostrato grande docilità e accelerazioni invidiabili. Come molte altre carene IMS non è particolarmente conveniente stringere la bolina cercando di navigare con l'angolo più stretto con il vento caele. E' opportuno rinunciare a qualche grado per un decimo di velocità in più. Il Meri 30 fin dalle velocità più basse ha un timone ragionevolmente vivo e orziero, che sottolinea la buona messa a punto del piano velico, non si ha l'impressione, come accade su altre carene di questo tipo, di dover spingere la barca all'orza soprat-

tutto a bassa velocità. Il timone è particolarmente dolce anche grazie alle boccole su sfere montate sulla versione regata. Tra l'altro la barca provata era attrezzata particolarmente bene, con scottame di elevata qualità e numerose finenze da "veri" regatanti. La manovrabilità è buona in tutte le condizioni, si stramba e vira girando praticamente sul posto e senza grande aiuto con le vele. Discreta la stabilità di rotta, superiore a quelle cui ci hanno abituato molti progetti crociera regata.

La carena come detto punta molto sulla velocità in tempo reale e la promessa è mantenuta in tutte le andature, anche se la più divertente è il gran lasco con vento e spi. La prua "salta fuori" dall'acqua con decisione e il log sale con rapidità. Il computer promette con venti nodi di vento una media di dieci, che significa arri-

vare in surf a dodici, quattordici. Con vento di otto nodi il log è molto vicino ai sei, che è una buona prestazione assoluta. Nella giornata della prova il vento era irregolare con raffiche frequenti che soprattutto in poppa

La potenza scelta per il motore di 14 cv è tale da consentire buone prestazioni e trasferimenti sicuri. Meno felice la scelta dell'elica il cui passo un po' corto non ha consentito di sfruttare del tutto la potenza a disposizione e stimola il motore a salire di giri senza produrre velocità, ma piuttosto rumore, peraltro contenuto in livelli accettabili. Discreta la marcia indietro, anche se si tratta della solita che è possibile avere con l'elica a becco d'oca, cioè pochina. In effetti con una carena di tale maneggevolezza gli ormeggi non dovrebbero essere un problema in nessuna condizione. Un

Buono il passaggio sull'onda in bolina, con moderato beccheggio. Nelle altre immagini una vista degli interni "open space", adeguati alla crociera di quattro persone. In bagno si resta in piedi. Il motore è sotto la scaletta di discesa, ben insonorizzato.



buon equipaggio poi non dovrebbe temere le nemmeno manovre a vela.

Il Meri nelle poche ore della prova ha mantenuto le promesse di partenza, risultando equilibrato, veloce, adeguato all'uso misto in regata crociera. In questa stagione di regate le recenti modifiche al programma Vpp potrebbero avvantaggiarlo sulle barche più grandi e pesanti.

Del resto il programma di calcolo IMS dovrebbe aver trovato, dopo i primi anni di incertezza, una certa stabilità che consentirà la ottimizzazione dei rating anche sulle barche costruite per navigare in condizioni medie.

Per i progetti non estremi con questo del Meri 30 dovrebbe essere facile restare ad un buon livello di competitività.

**Vela**  
MISTRO