



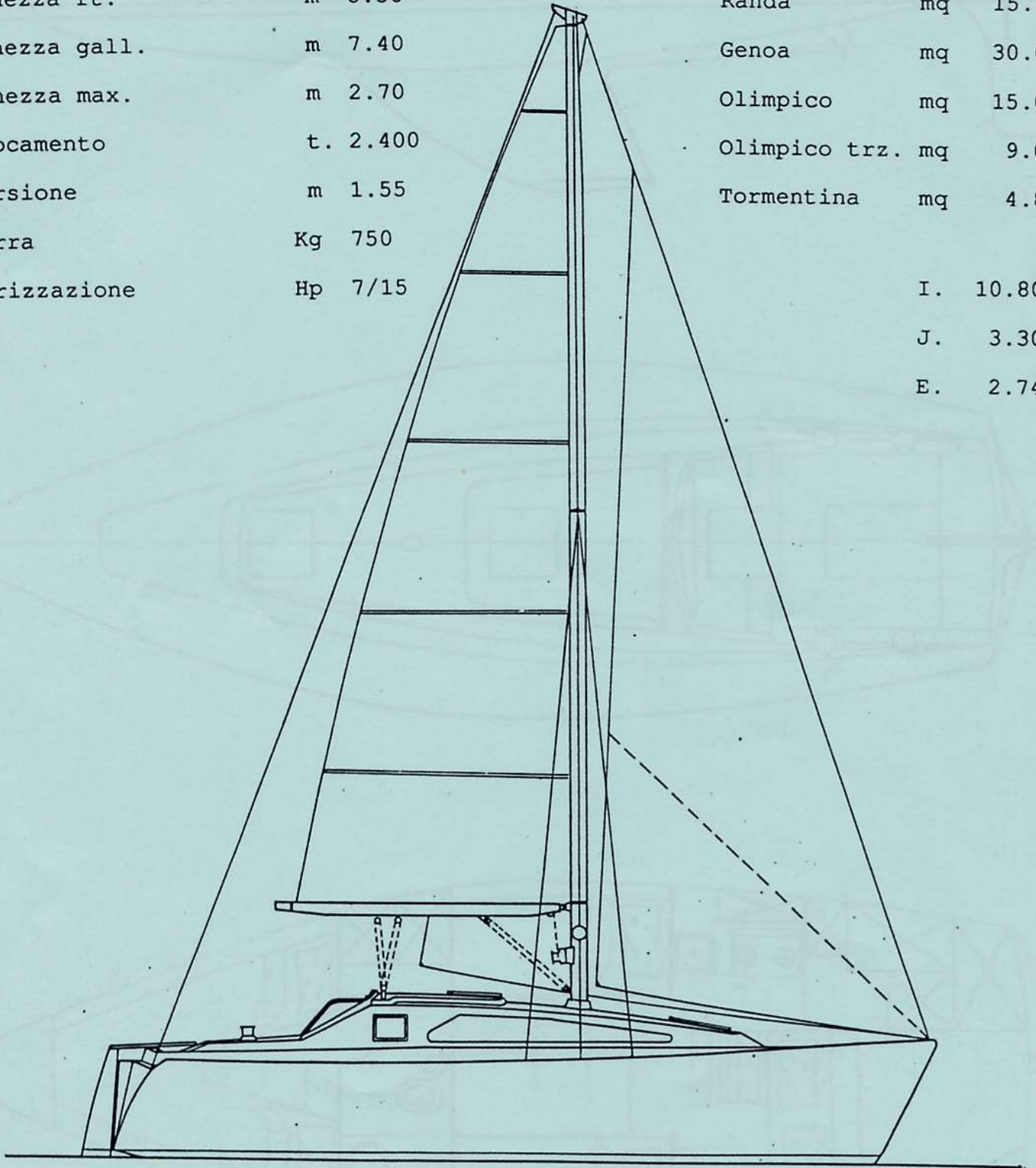
MALINGRI - VELA D'ALTURA
 PROGETTAZIONE - CONSULENZE - TRASFERIMENTI

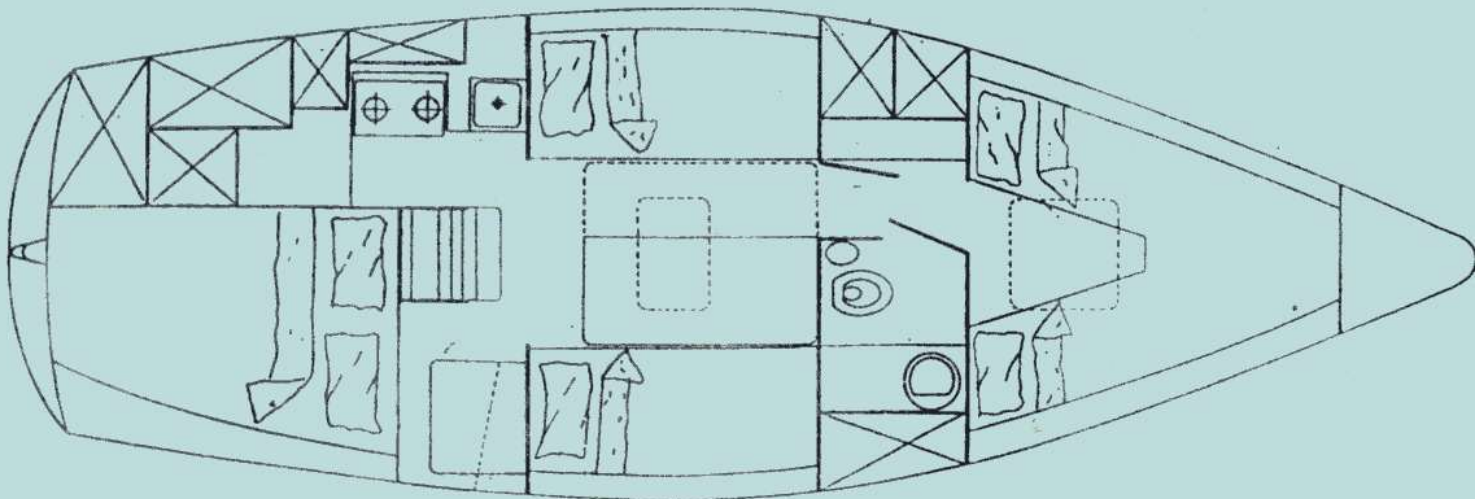
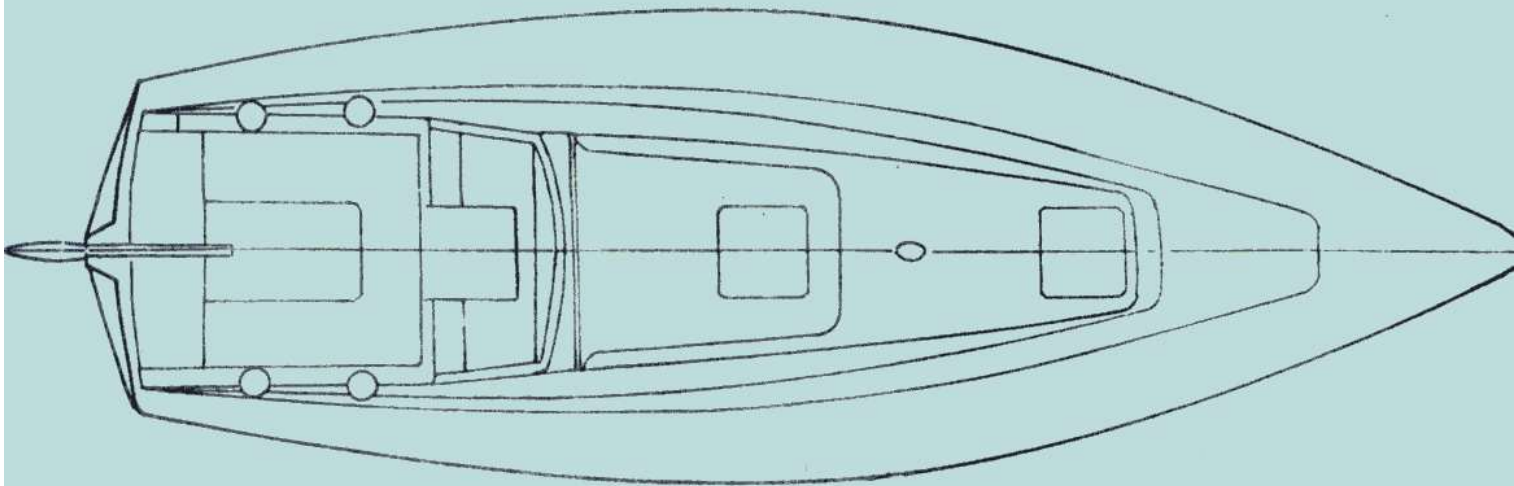
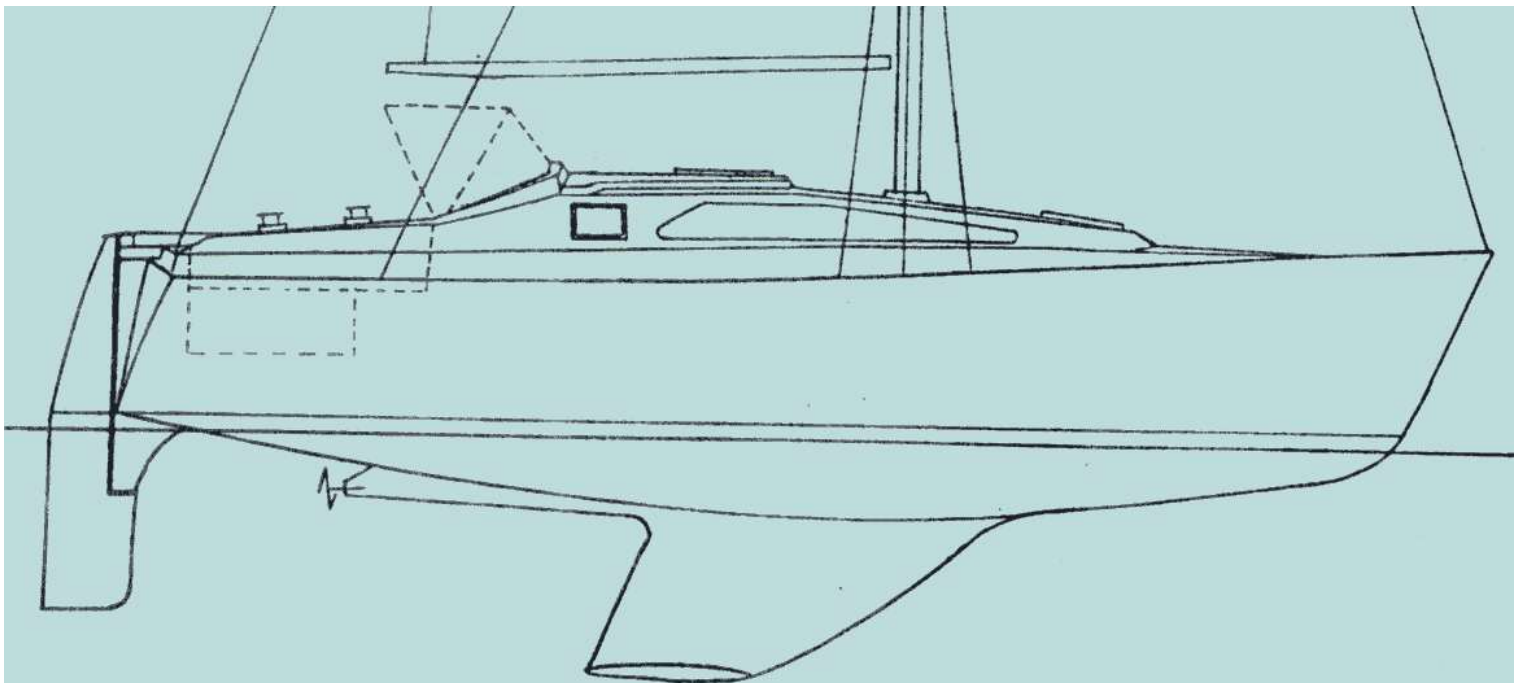
Moana 27

20121 MILANO - ITALY
 Via Broletto, 37 - Tel. (02) 8059639

CARATTERISTICHE

Lunghezza ft.	m	8.30	Randa	mq	15.60
Lunghezza gall.	m	7.40	Genoa	mq	30.00
Larghezza max.	m	2.70	Olimpico	mq	15.00
Dislocamento	t.	2.400	Olimpico trz.	mq	9.00
Immersione	m	1.55	Tormentina	mq	4.80
Zavorra	Kg	750			
Motorizzazione	Hp	7/15			
			I.	10.80 m	
			J.	3.30 m	
			E.	2.74 m	





Il costo iniziale del Moana 27 e` Lt.23.000.0000 IVA compresa .

Questa cifra comprende:

- 1) Scafo e coperta assemblati, completi di rinforzi strutturali.
- 2) Zavorra inserita nel bulbo di vetroresina e a questo resinata. La zavorra e` costituita da una fusione di piombo in forma per un totale di 750 Kg.
- 3) Tutte le paratie evidenziate nel disegno, debitamente resinate a scafo e coperta.
- 4) Assistenza dello Studio Malingri Vela d'Altura come qui di seguito riportato.
- 5) Direzione dei lavori e certificato di omologazione per l'immatricolazione .

Il costo totale di una barca navigante e equipaggiata si aggira sui 32 milioni per chi fa tutto da se` e arriva ai 48 di una barca allestita completamente da terzi.



OGGETTO: ASSISTENZA TECNICA PER LA COSTRUZIONE DEI MOANA

Elenchiamo qui di seguito i punti principali relativi alla nostra assistenza tecnica per la costruzione di un moana.

- 1) Vengono messi a disposizione del cliente tutti i dati del progetto: disegni, schemi, specifiche riguardanti ogni particolare.
- 2) Vengono messe a disposizione tutte le attrezzature specifiche inerenti la costruzione del Moana in oggetto: stampi, modello bulbo, modelli di parti speciali, ecc.
- 3) Personalizzazione degli interni, impianti elettrici, idraulici e di tutta l'attrezzatura in funzione delle esigenze del cliente. Inoltre stesura di disegni, schemi e specifiche relative, nonché consigli sulla scelta della marca dei componenti.
- 4) Fornitura su richiesta di particolari attrezzature progettate appositamente per la barca in oggetto dalla ditta E.M.I. o in alternativa fornitura dei disegni costruttivi.
- 5) Controllo della fabbricazione delle parti in vetroresina: scafo, coperta, semi-gusci timone ed eventuali tambucci.
- 6) Visite regolari di controllo dell'allestimento e della messa in opera degli impianti.
- 7) Aiuto di un nostro skipper per la posa dell'albero e la messa a punto finale della barca in acqua (5 giorni).
- 8) Il cliente usufruirà dei cospicui sconti cantiere a noi praticati

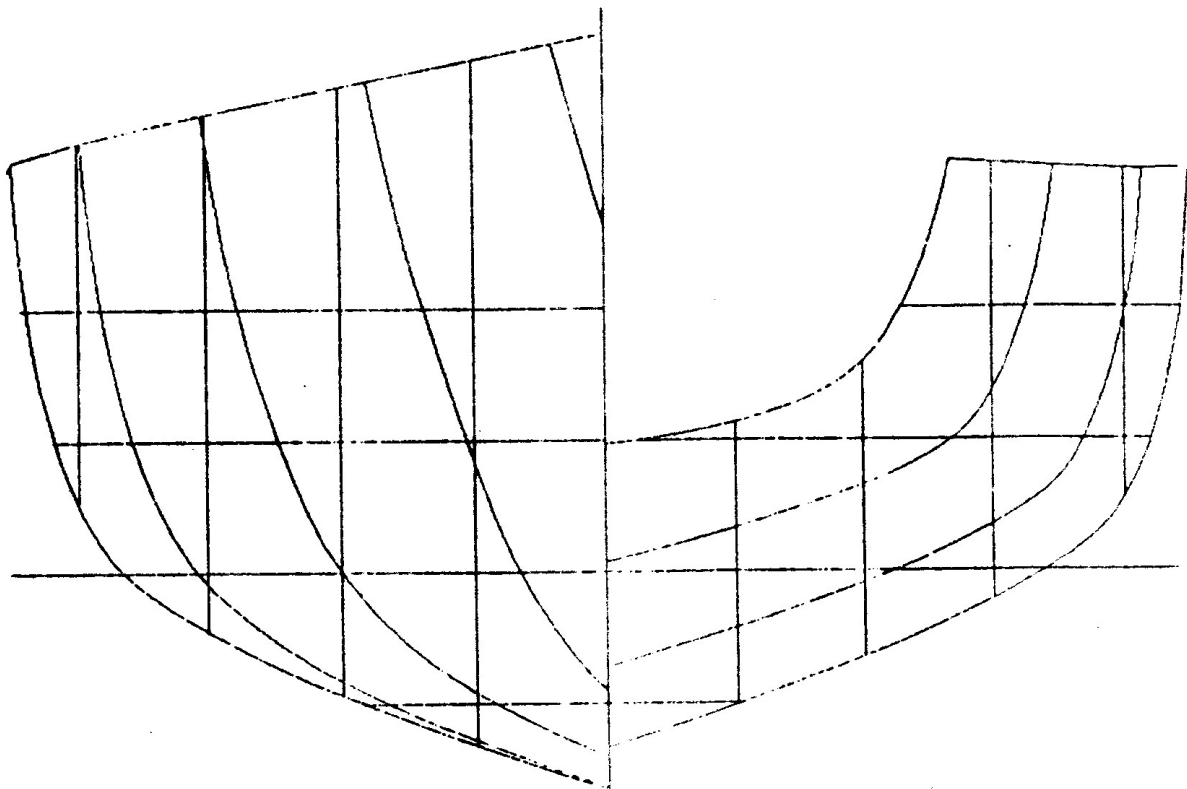
Tutto quanto sopra esposto e` incluso nel forfait relativo all'assistenza della barca in oggetto, ad eccezione dei viaggi, per le visite successive alla consegna del guscio e della coperta assemblati. Questi verranno conteggiati in ragione di Lt.250/Km o del costo dei trasporti (2 classe cuccetta) e la loro frequenza verra` concordata col cliente.

VELA D'ALTURA -CONSULENZE NAUTICHE-OFFRE A FORFAIT:

La formula che vi proponiamo consente la realizzazione di una barca adatta alle vostre esigenze, di altissimo livello qualitativo , di eccezionali doti marine con un prezzo altamente competitivo.

Questo risultato viene raggiunto mediante l'acquisto diretto da parte del cliente di tutte le attrezzature e il pagamento di tutte le fasi di lavorazione presso i singoli fornitori. Per gli acquisti il cliente fruira` direttamente degli sconti cantiere che ci vengono accordati.

Il risultato e` garantito dallo Studio Malingri -Vela d'Altura col coordinamento e la direzione lavori delle varie fasi di costruzione secondo le specifiche tecniche previste in funzione delle richieste del cliente fino alla consegna, chiavi in mano, della barca in acqua



MOANA 27 SUPERKIT

La maniera piu` rapida per dare un'idea del Moana 27 e` spiegare per chi sara` la barca ideale.

Il Moana 27 e` stato studiato per chi cerca nella barca un mezzo sicuro che lo porti a spasso dappertutto e con ogni tempo.

Per chi vuole vivere a bordo per lunghi periodi piu` comodamente possibile e senza problemi.

Per chi, armandola in maniera opportuna e scaricandola dei pesi superflui, voglia una barca che possa essere anche competitiva.

Per chi cerca una barca che non richieda manutenzione e soprattutto rimanga perfettamente integra molto molto a lungo.

Per chi desidera tutto questo nella maniera piu` economica possibile scegliendo in sede di armamento le soluzioni piu` adatte alle sue esigenze e alla sua borsa.

Per chi desidera allestire e armare per conto suo la propria barca non solo per risparmiare ma anche per conoscerla bene e potersene fidare.

Per chi ha l'orgoglio di realizzare a prezzo anche di sacrifici un sogno che sembrava irraggiungibile.

E tutto questo, grazie alla nostra assistenza, senza il pericolo di fare errori che vanichiferebbero tutto.

Elenchiamo ora alcune delle particolarita` piu` interessanti.

MATERIALI

Verranno forniti su richiesta materiali e pezzi che non possono essere acquistati gia` fatti sul mercato, come per esempio : serbatoi, pulpiti, musone, ecc. ecc.

ARREDAMENTO

Fanno parte della fornitura iniziale le strutture in vetroresina di paratie e mobili a cui dovranno essere aggiunti solo semplici pannelli. Finire l'arredamento sara` molto semplice e veloce e il risultato estetico e` garantito.

RIDUZIONE COSTI

Descrivere tutte le soluzioni che abbiamo pensato a questo scopo sarebbe lungo e complicato. Vi basti sapere che non dovrete comprare arridatoi, lande, piedini, bitte, rinvii scotte ecc. ecc.

TIMONE

Il timone prevede la trasformazione in timone a vento Mutafa.

OBLO E BOCCAPORTI

Oblo e boccaporti sono del tipo Moana efficaci e economici. Li abbiamo ulteriormente semplificati e sono ancor meno costosi.

ZVORRA

Come in tutti i Moana e` costituita da un pezzo di piombo fuso in forma e inglobata nella stampata della chiglia.

MOTORE

E` prevista anche una versione con solo motore fuoribordo.

mo parlando di barche come lo *Show 27* oppure il *Golden Lion* o il *Fantasia* di Philippe Harlé che ad un prezzo contenuto offrivano l'essenziale, ed erano affidabili come barche per la crociera familiare mediterranea, ma con alcuni accorgimenti anche per qualcosa di più.

Il mercato non premiò questa scelta progettuale ed economica, ad ulteriore conferma che le motivazioni d'acquisto nel campo della nautica non seguono pedissequamente le proposte più fresche, ma hanno talvolta bisogno di essere lasciate decantare per un po' di tempo.

Intendiamoci, non esistono misure magiche o misure ideali in assoluto, ma ancora oggi lavorando su un progetto di barca di 27 piedi ci si può stupire per quanto essa possa assomigliare ad una "vera" barca, nella sostanza e pur rimanendo ai minimi dei costi e dei budgets richiesti.

Sulla spinta della richiesta di tanti giovani appassionati che pur capendo che il *Moana* è veramente la barca ideale per moltissimi aspetti, tranne per quello, purtroppo, del costo (che peraltro è sempre competitivo sul mercato) hanno sollecitato Franco Malingri a pensare qualcosa di "giusto" anche se più economico e a portata di chi non ha la fortuna di avere un papà ricco alle spalle. Franco ha girato la patata bollente al figlio Vittorio che già aveva fatto una pensata del genere a suo uso e consumo e dei suoi amici quando aveva messo in cantiere il *Moana 33*.

Al ritorno dalla traversata di allenamento in Atlantico, Franco, che ha avuto modo di pensare molto al problema, ha

- C'è in Italia la domanda per una barca da crociera di 8 metri? Delle prime progettazioni Mubia di sì...>

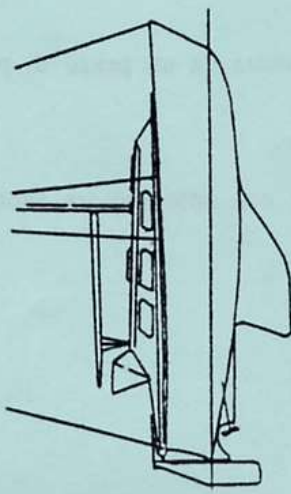
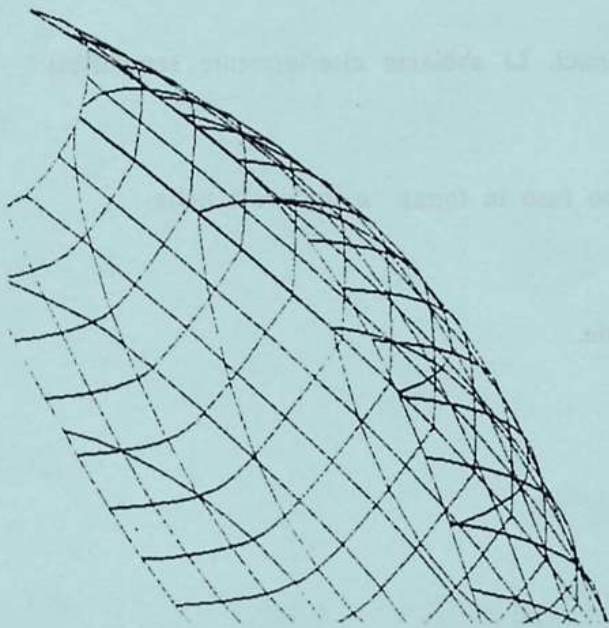
bilancio? Non si può dire neanche, a questo punto, dopo aver fissato i limiti massimi e minimi di lunghezza dello scafo di aver risolto il problema e di conoscere esattamente il budget richiesto, dipende dai materiali impiegati, dalle forme del progetto e dalle difficoltà costruttive. Una barca di sette metri in alluminio probabilmente costerà di più di una di lunghezza superiore in vetroresina, uno scafo a linee tonde avrà difficoltà realizzative superiori di quelle presentate da uno scafo a spigolo e quindi costi diversi anche a livello gestione. Il costo finale di una barca dipende soprattutto da quanto il progettista si è sforzato a pensare le soluzioni più economiche in funzione di ottenere una barca solida, affidabile, funzionale, poco costosa da mantenere e, perché no?, bella. Rimane sullo sfondo il concetto dato per assunto che comunemente una barca più piccola sarà di gestione più "leggera" di una più grande.

Una categoria di barche che aveva caratteristiche, almeno in parte adatte a rispondere positivamente ai quesiti sopra esposti, alcuni anni fa, anche sotto la pressione degli uffici marketing, ma non solo (in taluni si trattava solo di fiuto del progettista), fu quella degli otto metri circa e qualcosa di più. Tanto per fissare le idee stia-

Un problema, che quasi mai è affrontato come primario in un discorso sulla barca ideale, è quello del costo di costruzione e di gestione. Eppure anche la barca ideale *Joshua*, una volta andata perduta, non è stata ricostruita paro paro. È stata accorciata di un paio di metri, non certamente perché Bernard diventò un po' vecchio non ce la fa più a manovrarla da solo; infatti il *Tamara*, che è un cutter, ha una randa anche più grande, ma per economia di gestione soprattutto (che nella vita di una barca sono di gran lunga le spese maggiori) e naturalmente anche di costruzione.

Ma non c'è modo di accorgersene se non commettendo degli errori come in tutte le esperienze della vita, nautiche e non. Ho conosciuto ben poche persone che desiderino entrare in possesso di una barca, più piccola di quella già in loro mani. Tutti, al contrario, vorrebbero aumentare lo spazio a loro disposizione, il numero dei gadgets imbarcati, il numero degli alberi, la potenza del motore. Mi chiedo se a questo punto non sarebbe opportuno pensare piuttosto ai vantaggi offerti da un appaltamento al mare.

Chi se ne intende, per converso, sa che sull'altro fronte, quello della riduzione delle dimensioni, non è che si possa poi "tagliare" troppo: i materiali sono quello che sono e i pesi pure. Le cose da portarsi dietro non sono riducibili sotto un determinato standard di qualità di vita richiesta a bordo e di sicurezza per cui l'equazione è riconducibile subito ad una più semplice: qual è la lunghezza minima per uscire da queste secche e far quadrare il



15 UOMINI ER UN MOANINO

di MARIO DEVETAG

altri campi? Avete mai visto, soprattutto lungo le coste della Francia meridionale, degli splendidi doppia prora tipo *Joshua* trascinarsi penosamente nelle arietate, oppure gli stessi battelli, nei marina con tutte le vernici tirate a lucido e il pozetto in teak, respirare a fatica nei miassmi del porto; loro che erano barche nate per i Quarant ruggenti? Eppure il navigatore Ber-

nard Moitessier ha scritto un paio di libri per dire che quella è la barca ideale per fare un giro del mondo a vela, per venti dai quaranta nodi in su. Perché, allora, uno se la compra per usarla in Mediterraneo? Status Symbol? Progetti futuri? Idee poco chiare in materia? Forse un po' di tutto questo ma anche scarsa informazione tra progettisti, costruttori e navigatori.

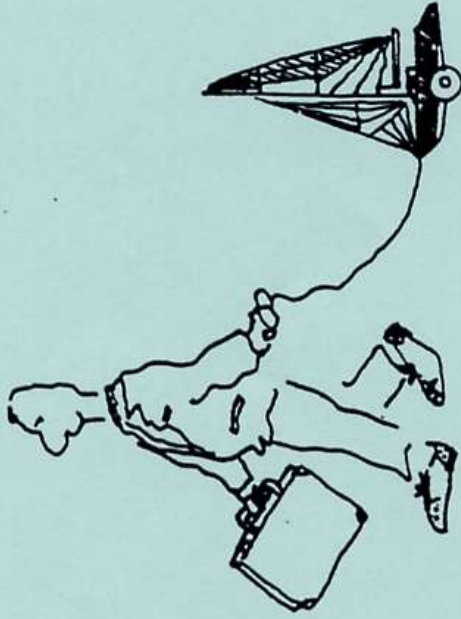
troresina, astuccio per linea asse, timone e zavorra è previsto il prezzo di lire diciotto milioni. Per partire si attende di costituire un sindacato di quindici persone che intendono farsi la barca. Le dimensioni della *Moana 27* saranno approssimativamente: lunghezza m. 8,10 x 2,80 di larghezza, pescaggio m. 1,50, peso kg. 2000, zavorra kg. 700 (piombo). Per chi ne vuol sapere di più daremo ancora qualche particolare sulle soluzioni adottate ai fini di un'economica riuscita dell'impresa: i boccaporti saranno del tipo adottato sulla *Moana*, ma con la ferramenta semplificata per abbassare il costo.

Le sedi prestampate nel guscio consentono di adottare obblò di plexiglass, già adottati come visori subacquei sulle grandi "piraguas" e ottimamente sprimentati, il sarriame sarà attaccato direttamente sulle lande speciali e regolato con semplici bulloni invece che da costosi arridatoi. È inutile dire che Franco Malingri ha dimensionato il tutto con la consueta generosità che ha reso famosi i *Moana*.

Per il timone è prevista una versione con timone esterno con skeg oppure timone a vento e timoncino-trim. All'osteria di Ponte dell'Oglio, nei pressi del cantiere, dove Vittorio Malingri ha costruito il suo *Moana 33* per la *Csiar*, con Franco, Alessandro, Enrico, le proiezioni di costo per la barca finita, dignitosa e spartana, ma profondamente *Moana*, non superavano i trenta, trentacinque milioni.

Anche per i "desperados" del mare è nata un'altra stella?

MARIO DEVETAG



riunito i più stretti collaboratori dello studio *Vela d'Altura* e ha messo sulla carta in un "brain storming" serrato e incalzante i concetti fondamentali del nuovo progetto. Si tratta di realizzare un ventisettemetri, poco più di otto metri, con i consueti requisiti di affidabilità totale per ogni situazione tipici dei *Moana*, ad un costo che sia ai minimi possibili. I risparmi saranno attuati non sui materiali e gli spezzoni dello scafo, ma nelle soluzioni costruttive dello stesso e dell'armamento.

Cosa vuol dire? È presto detto: solitamente rinforzi dello scafo e costruzione degli interni hanno poco da spartire. Nel caso del *Moana 27* (ormai possiamo chiamare così anche se esiste per il momento solo sulla carta) invece i rinforzi strutturali sono progettati in modo da poter diventare con pochi e facili interventi gli interni stessi. Così attacchi delle lande, paratie, madieri, migliorati nei punti e nelle forme adatte, con l'aggiunta di qualche pezzo sagomato di com-

pensato marino potranno diventare piano di cuccetta, ripiano del tavolo da carteggio, ghiacciaia, cucina, ecc.

In questo modo però i costi iniziali di modello e stampi resteranno alti, ma i risparmi notevoli e decisivi saranno attuati al momento della finitura. L'obiettivo però è anche un altro. D'accordo sul fatto che la buona volontà può supplire a molte deficienze tecniche e capacità lavorative, ma dal momento che il kit proposto sarà davvero un kit che basterà montare e "idiot proved", l'idea di farsi la barca non diventerà (come sanno bene tutti coloro che l'hanno provato) la "fabbrica del Domm" e un'impresa senza orizzonti, ma davvero un piacevole hobby.

In più è previsto un libro con tutte le spiegazioni del caso e, naturalmente la consulenza dello studio *Vela d'Altura* dei Malingri. Per scafo e coperta assemblati completi di lande, musone, falchette, piedini dei candelieri, paratie e strutture per l'arredamento interno, mobiletti cucina e bagno in ve-