



NAUTA 78 *Idea*



Prestazioni al fulmicotone, questa la caratteristica predominante di *Idea*, il nuovo maxi progettato da Nauta/Reichel-Puig.

Velocità pura in tutte le andature. Questo in sintesi l'elemento di spicco che contraddistingue *Idea*, il nuovo maxi di 78' dell'armatore napoletano Raffaele Raiola, varato lo scorso mese di maggio a Gaeta.

La filosofia progettuale ha avuto come obiettivo principale la realizzazione di un'imbarcazione "all round": un compromesso mediterraneo tra i Maxi Sled, le velocissime "slitte" americane tipo *Pywacket* o *Zephirus*, pensate per regate oceaniche e un Maxi Ims.

La larghezza, estremamente contenuta in rapporto alla lunghezza fuori tutto è molto simile a quella degli Sled, mentre il dislocamento, seppur leggero, l'avvicina più ai classici Maxi Ims. Il risultato è che la barca al lasco, è velocissima grazie anche ai gennaker e agli spi in testa d'albero, e di bolina, in forza del suo dislocamento, è altrettanto performante. Analizzando il certificato di stazza Ims, si osserva una superficie bagnata ridotta, solo 77,91 m², e anche con soli 6 nodi di vento, nelle andature portanti, il raggiungimento della massima velocità teorica a un angolo di 135 gradi. Questo dato teorico - peraltro riscontrato nella realtà - è particolarmente significativo, in quanto raramente imbarcazioni di queste dimensioni, con un vento reale così basso, possono navigare ad angoli così aperti.

Nella realizzazione di questo prototipo sono state sperimentate alcune soluzioni interessanti: tra queste quella dell'albero con le sartie diagonali incrociate. Soluzione che consente di avere crocette più strette, e meno compressione sul profilo, permettendo la realizzazione di quest'ultimo con un estruso più leggero rispetto a quello necessario con un armo tradizionale. A differenza del Millennium rig, (l'armo visto sulla barca neozelandese vincitrice dell'ultima edizione della Coppa America e molto simile concettualmente), le diagonali non sono però bloccate all'interno dell'albero, in quanto questa soluzione non è consentita dal regolamento Ims. Il lay out della coperta è quello di un'imbarcazione da regata senza compromessi, ed è caratterizzato da due pozzetti separati. Tra questi, quello di poppa è probabilmente al limite delle dimensioni necessarie per permettere una buona agilità in manovra, ma d'altronde ha consentito la realizzazione di un'ampia, seppur spartana, cabina armatoriale.

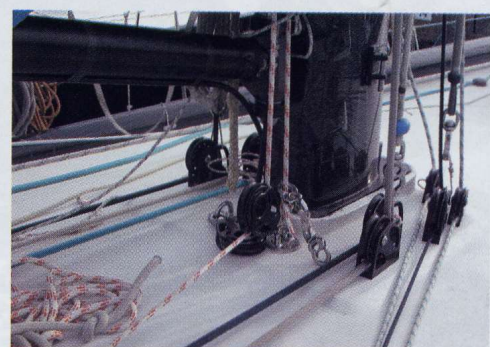
La barca non ha tradito le aspettative del suo armatore e, nel corso della Maxi Yachts

A fianco, *Idea* al lasco durante

VISTE PER VOI



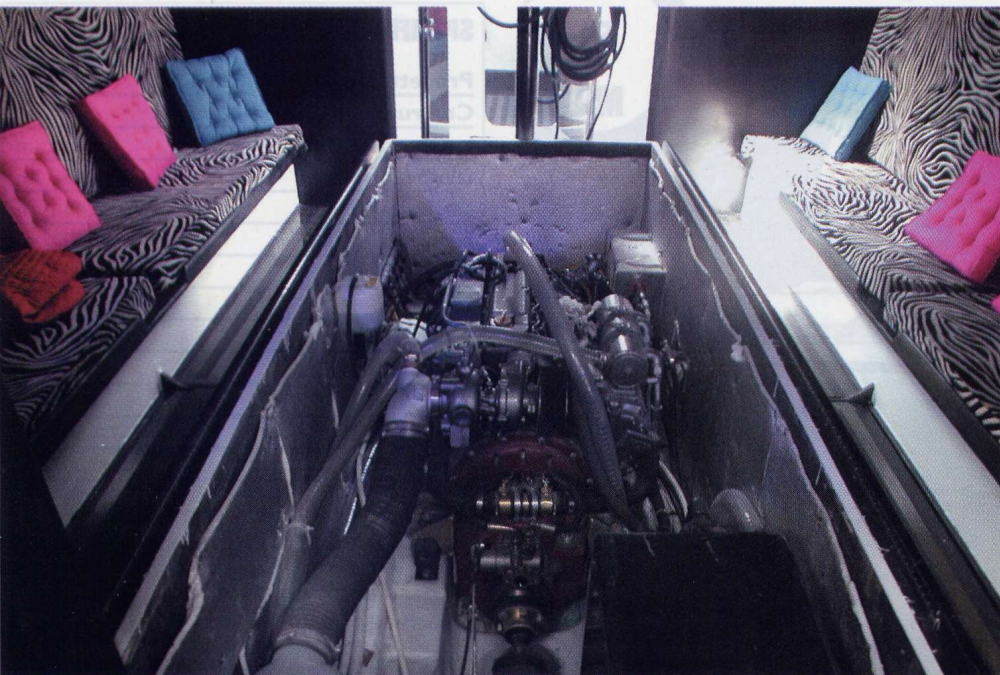
In alto, vista da poppa della barca: in evidenza le due ruote e le pastecche per le volanti. A lato, in alto, l'innovativo albero con il sartame a X. Qui sopra, la vista da prua evidenzia le linee strettissime dello scafo. A fianco, la zona prodiera. Qui a lato, il tamburo del winch della randa di notevoli dimensioni. A fianco, i rinvii delle drizze e il vang idraulico. In basso, il piede dell'albero e la pastecca di rinvio scotta randa con lo stroppo di sicurezza, collegato al golfare fissato in coperta.



Rolex Cup di Porto Cervo, ha inflitto distacchi, anche importanti, a tutti i suoi avversari, classificandosi sempre al primo posto in tempo reale. Il risultato non è però mai stato lo stesso in tempo compensato. Infatti nelle regate Ims *Idea* ha un Gph estremamente penalizzante. D'altronde questo regolamento scoraggia l'utilizzo di spinnaker e gennaker in testa d'albero che caratterizzano invece, l'inventario vele del-

l'imbarcazione. La soluzione più probabile, in futuro, potrebbe essere quella di utilizzare una doppia configurazione, peraltro consentita dall'attrezzatura, realizzando un set di vele da lasco frazionate appositamente pensate per le regate Ims. In ogni caso *Idea* è, attualmente, l'imbarcazione più accreditata per battere i record sulle regate medio/lunghe quali la Giraglia, la Middle Sea Race e altre ancora. ■





Sopra, la dinette con al centro il vano motore. Sotto, il tavolo da carteggio con la strumentazione elettronica e il sedile realizzato in sandwich con pelli ibride in carbonio-Kevlar di derivazione automobilistica. A destra, il bagno con sportelli e piani lavabo in carbonio. Di lato, a sinistra, la cabina armatoriale con due letti singoli e il paiolo in fibra di carbonio. A lato, ancora carbonio anche per la zona cucina

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Reichel-Pugh/Nauta

Costruttore: Cantiere Latini

Tipo: Nauta 78

Varo: maggio 2001

Numero velico: ITA-2929

Lunghezza ft.	23,980	m
Larghezza	4,958	m
Immersione	4,200	m
Dislocamento	22.954	kg
Superficie vel. randa+genoa 136% J	356,78	mq
Randa	173,82	mq
Genoa 136% J	182,96	mq
Genoa 100% J	127,70	mq
Spinnaker max	437,80	mq
Ig	28,680	m
J	8,885	m
Spl	9,390	m
P	29,400	m
E	9,950	m
Superficie bagnata	77,91	mq
Gph lms (peso equipaggio 1.990)	418,2	
Motore Yanmar 175 cv turbo		

ATTREZZATURA

- Albero in fibra di carbonio con 3 crocette in linea
- Volanti 2 coppie
- Boma in fibra di carbonio
- Tangone in fibra di carbonio
- Timoneria a due ruote in fibra di carbonio
- Attrezzatura di coperta Harken
- Rotaia genoa con punto di scotta regolabile con pompa idraulica
- Stopper Spinlock XT
- Manovre correnti Gottfredi e Maffioli
- Vele Banks Sails Italy

COSTRUZIONE

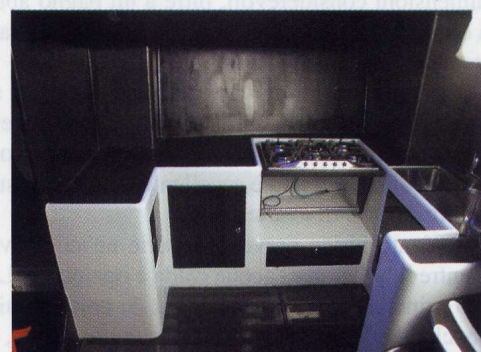
- Scafo in sandwich con pelli in fibra di carbonio in matrice di resina epossidica e anima in schiuma espansa a cellula chiusa
- Rinforzi strutturali in fibra di carbonio
- Coperta in sandwich con pelli di carbonio in matrice di resina epossidica e anima in schiuma espansa a cellula chiusa
- Timone con asse e pala in fibra di carbonio in matrice epossidica
- Bulbo in piombo con lama in Weldox 900
- Interni in composito

PER INFORMAZIONI

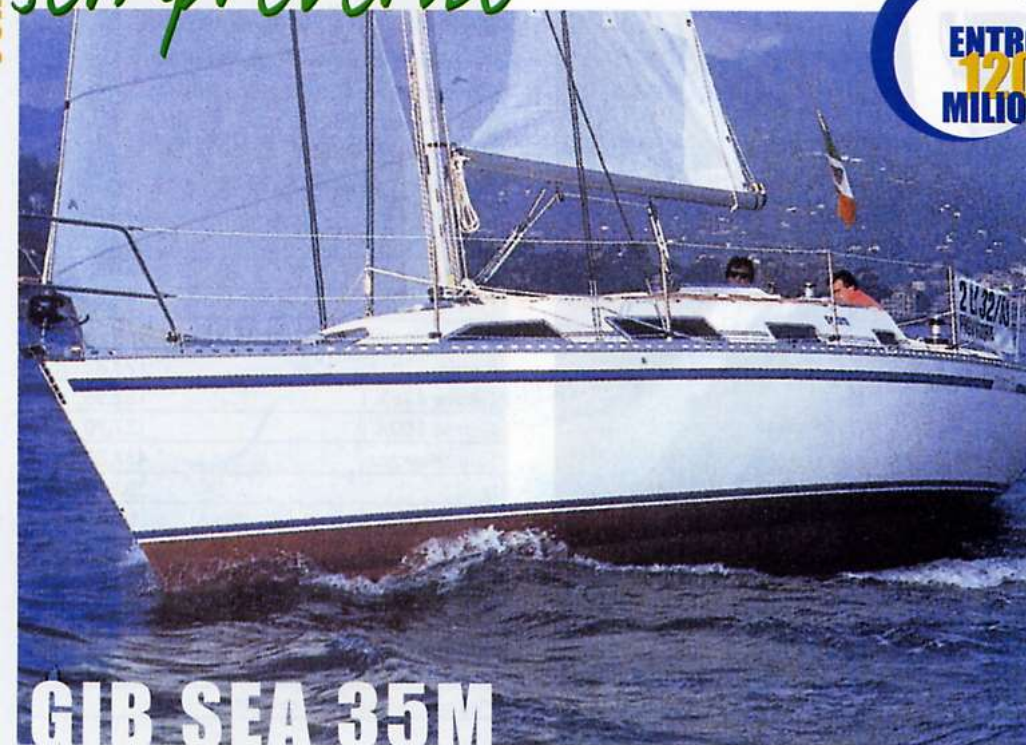
Nauta Yachts

Via Mascheroni, 19 - 20154 Milano

Tel. 02 4814317 - Fax 02 4986792



sempreverdi

ENTRO
120
MILIONI

GIB SEA 35M

Equilibrata sotto ogni suo aspetto, il Gib Sea 35 è l'antesignana delle moderne barche da charter francesi. L'estetica è gradevole, nonostante la quasi assenza di legno, e ottime sono le prestazioni.

di CRIS BORDIGNON

Siamo alla fine degli Anni Ottanta e il dieci metri è il punto d'arrivo di molti crocieristi. La Gilbert Marine realizza il modello 35 M, nato dalla mano del duo Joubert-Nivel, all'insegna della semplicità di utilizzo e dell'economicità di gestione: trasto randa davanti al tambuccio d'entrata e winch del genoa manovrabili anche dal timoniere, a cui basta allungare una mano per mollare la scotta e per virare. Nonostante lo scafo sia stato sfruttato da alcune società anche per il charter, le sue linee non sono improntate all'insegna dell'ottenimento del massimo spazio: infatti quelle a prua sono abbastanza sottili e aumenta-

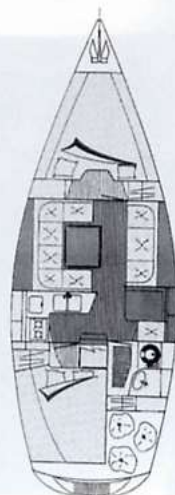
no di larghezza verso poppa per poi chiudere in prossimità della timoneria con un ampio raggio. Il design è in parte condizionato dalla tuga, piuttosto pronunciata ma necessaria al fine della capienza sia per il volume che per l'altezza in cabina.

Altro fattore che condiziona l'estetica è il poco legno presente: di serie l'imbarcazione prevede solo i tientibene sulla tuga, necessari per raggiungere la prua in condizione di mare agitato, e il fondo del pozzetto, realizzato con un dogato in teak. La ferramenta di coperta è di buona qualità: pulpiti e candelieri sono in tubo di acciaio inossidabile lucidato, mentre i loro supporti sono realizzati in pressofusione di lega di alluminio. La geometria del pozzetto è del tipo classico: la ruota all'estrema poppa e le panche sgombre da qualsiasi manovra. Il piano di calpestio è abbastanza profondo, secondo la concezione francese che nella metà degli Anni Ottanta prevedeva che l'equipaggio fosse "contenuto" dal pozzetto durante le fasi di manovra. L'altezza minima riscontrata in dinette è di 1.75 metri, la più alta della sua categoria, mentre la qualità delle finiture è di livello medio.

L'impostazione generale degli interni prevede lo sfruttamento della barca da parte di quattro persone: due cabine doppie, una a prua e una a poppa di dimensioni considerevoli, oltre a un bagno abbastanza ampio. La cucina è a elle, con il lavabo a ridosso della semiparatia, con la dinette e la cucina a tre fuochi con forno a murata

Di fronte il tavolo da carteggio sul quale sta aperta una carta a nautica a metà. Le prestazioni sono buone particolarmente di lasco con vento al di sopra dei quindici nodi dove l'imbarcazione con facilità supera i sette nodi. La parte impianti non è eccellente ma, data la sua essenzialità, è facile intervenire in caso di avarie.

L'impianto idrico prevede di serie un'autoclave asservita a tutte le utenze mentre il boiler per l'acqua calda è opzionale. L'impianto elettrico ha il quadro principale con le protezioni da cortocircuito con fusibili di vetro. Per concludere lo scafo è ottimo per la crociera e, per le sue linee, nonché per la sua impostazione classica, è da considerarsi un mezzo valido nel tempo.



SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Joubert-Nivel

Costruttore: Gilbert Marine

Lunghezza f.t.	10,55 m
Lunghezza gall.	8,55 m
Larghezza	3,45 m
Immersione	1,70 m
Dislocamento	4.600 kg
Zavorra	1.560 kg
Superficie vel.	50,55 mq
Altezza in cabina	1,85 mq
Cucette	4+2
Serbatoi acqua	150 l
Serbatoi nafta	80 l
Motore	24 Hp

ATTREZZATURA

- Boma e tangone in alluminio
- Albero in alluminio, con 2 ordini di crocette
- Sartieme 1x19
- Arridatoi Hasselfors
- Winch Lewmar
- Osteriggi Lewmar
- Bussola Plastimo

COSTRUZIONE

- Scafo laminato con resina poliestere con fibra di vetro E e rinforzi dello stesso materiale.
- Coperta con fibra di vetro E e resina poliestere e rinforzi dello stesso materiale.
- Bulbo in piombo.
- Timone con asse in acciaio e pale in Vtr.

COSA CONTROLLARE PRIMA DELL'ACQUISTO

- Valutare con estrema accuratezza lo stato dei particolari in legno presenti in coperta.
- Verificare l'impianto elettrico oltre a quello idrico.
- Controllare lo stato della falchetta, che essendo in alluminio anodizzato e di spessore limitato, si degrada facilmente con la perdita dell'anodizzazione, facilmente causata anche dai piccoli urti.

COSTI INTERVENTI PIÙ FREQUENTI

- Trattamento antiosmosi Lire 7.000.000.
- Miglioramento dell'impianto elettrico con sostituzione del quadro Lire 2.800.000.

INTERNI

Internamente la barca consente comode vacanze per quattro persone. Molto comoda a poppa il gavone a sinistra, sotto il pozzetto, accessibile sia dall'interno che dall'esterno.

Le finiture sono di livello medio, ma nonostante ciò il comfort è buono. Eccellente il tavolo da carteggio e la finitura interna in gel coat di tutto lo scafo.

QUOTAZIONI

In funzione dello stato di conservazione. Dai 90 ai 120 milioni di lire.