

SUPERPROVA



NOVA 37



Veloce anche con poco vento, questo undici metri rappresenta un classico esempio di crociera-regata dell'Adriatico. Interessante anche la versione in kit

di Leonardo Zuccaro

Difetti

- Il timone si indurisce sotto sbandamento
- Il trasto randa è poco manovrabile
- La catena dell'ancora impedisce l'apertura della cala

Pregi

- Coperta molto vivibile
- Potente con vento leggero
- Possibilità di allestimento in kit

NOVA 37

I.C.N.T. è un piccolo cantiere a conduzione familiare di Pesaro, che produce una decina di scafi all'anno. La gamma dei Nova, a cui appartengono sei modelli di lunghezza compresa tra i sette e i dodici metri, è molto apprezzata sul mercato locale per la sua chiara connotazione "adriatica". Sono infatti barche bene invelate e piuttosto leggere, ideali per le brezze che caratterizzano la "East Coast" italiana. Per la loro chiara connotazione da classe libera hanno ottenuto numerosi successi nelle regate dei circuiti romagnoli, ma anche nei triangoli, pur scontando alti valori di compenso, sono spesso tra le outsider. I Nova sono proposti in vari stadi di allestimento, che vanno dal kit assemblato, a quello navigante, fino all'imbarcazione pronta alla boa.

ESTETICA E PROGETTO

Il progetto del Nova 37 porta le firme dello stesso costruttore, Teo Novelli, e di uno specialista delle appendici quale Roberto Biscontini, che ha fatto parte dello staff tecnico di German Frers durante la campagna di Coppa America del Moro di Venezia. Pur appartenendo alla categoria dei crociera-regata, il Nova 37 denota una marcata caratterizzazione sportiva, evidenziata da parametri progettuali spinti verso la velocità pura: il dislocamento è assai contenuto, il piano velico generoso e molto verticalizzato, la superficie bagnata è ridotta. Dal baglio massimo verso poppa, le sezioni si mantengono larghe e piatte, così da fornire un'alta stabilità di forma. Le entrate di prua sottili garantiscono invece una buona penetrazione con mare formato. La singolare forma a "boomerang" del bulbo, frutto degli studi fluidodinamici di Biscontini, ha permesso di contenere la naturale tendenza all'appruamento che le barche larghe a poppa patiscono a forti angoli di inclinazione. L'estetica, seppur appesantita dal lungo sviluppo della tuga, necessaria ad offrire le altezze interne utili, fruisce di buoni slanci che snelliscono la vista laterale. Allo spoiler è affidato il compito di allungare il galleggiamento in navigazione, migliorando il passo con venti medio-forti.

COPERTA E ATTREZZATURA

La vivibilità è il punto di forza della coperta del Nova 37, che dispone di un bel pozzetto, ma soprattutto di ampi spazi prendisole sulla tuga. La forma squadrata ha infatti permesso di realizzare grandi superfici piane, che potrebbero essere ancor più abitabili se soltanto venissero ricoperte con delle calandre copridrizze. L'organizzazione delle manovre è tradizionale: due winch sulla tuga per le drizze, serviti da una batteria di sei stopper per lato, quattro winch in pozzetto per scotte ed eventuali volanti. Di questi ultimi, i primari ci sono sembrati leggermente sottodimensionati. Da rivedere la posizione del trasto randa, posto sul fondo del pozzetto anziché sopra le panche: seduti sui bordi esterni è molto scomodo regolare il carrello. Per le vele di prua, oltre alle rotaie sui passavanti, ci sono due punti di scotta sulla tuga per il fiocco olimpico. Enorme il gavone del pozzetto, circa due metri cubi di volume, molto comodi i due vani sullo spoiler per pinne e mastschere. Da rivedere il sistema di apertura della cala dell'ancora, la catena che passa sopra il portello ne ostacola l'agibilità. Il salpancote elettrico è optional, così come l'avvolgifiocco, che seguendo gli ultimi orientamenti del fitting, dispone di una sede incassata sottocoperta. L'antisdrucchiolo è di discreta tenuta.



Le condizioni preferite dal Nova 37 sono i venti leggeri, come dimostrano i risultati delle regate adriatiche a cui ha finora preso parte. In bolina, con vento teso, i volumi di carena arretrati creano una certa tendenza orziera da contrastare con rapide riduzioni di tela.



Il quadrato è sicuramente la zona degli interni meglio riuscita di questa barca. Sulla sinistra troviamo la dinette a U che ospita comodamente sedute cinque persone. Altre tre persone possono sedere sul divano contrapposto. La luminosità interna è ottima, grazie a due oblò lunghi sul gradino della tuga ad uno fisso al centro. Sicuramente da rivedere l'aerazione interna.



La cabina di poppa è posizionata sulla murata di sinistra. Discreta l'altezza interna, ma sacrificata la dimensione della cuccetta che misura in larghezza solamente cm 125, buona invece l'aerazione.



Decisamente da rivedere il sistema di apertura della cala dell'ancora, la catena per raggiungere il salpancote ne impedisce totalmente l'apertura.



Nella prova che si è svolta con 25 nodi di vento reale e poca onda, abbiamo più volte superato i nove nodi al lasco, pur senza spi. Il dislocamento contenuto e la ridotta superficie bagnata permettono infatti di entrare facilmente in surf, mantenendo una notevole stabilità direzionale. Anche lo spoiler contribuisce alle buone performance che questa barca ha dimostrato di possedere, allungando il galleggiamento di oltre settanta centimetri.



Opposto alla cucina troviamo il carteggio, il piano misura cm 72x72, e la zona è attrezzata con stipetti e vani per le dotazioni di bordo.



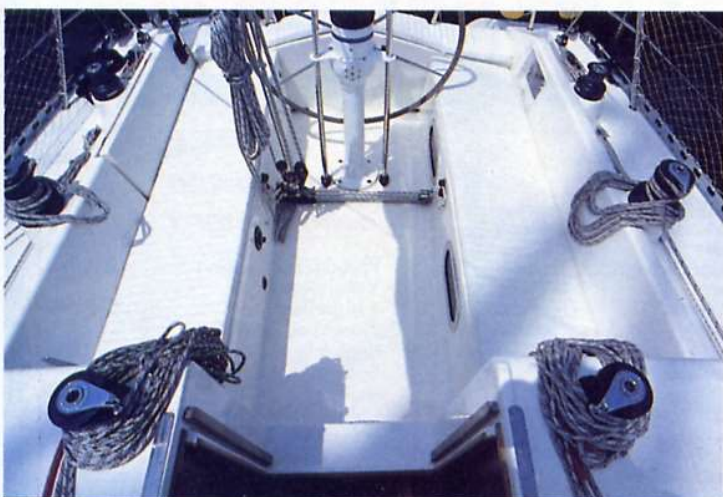
La cucina è a poppavia della dinette. Il suo sviluppo lineare di ben 250 cm, è ricco di stipetti e gavoni. La sua disposizione è a L.



La cabina di prua dispone di una cuccetta matrimoniale e due armadi di discrete dimensioni. Un po' sacrificata l'altezza: solo 1,69m.



Decisamente "abitabile" il locale bagno che è dotato anche di un armadio di discrete dimensioni utilizzabile per le cerate.



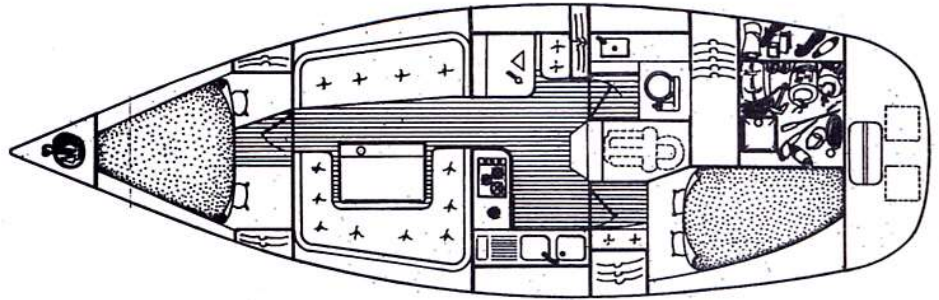
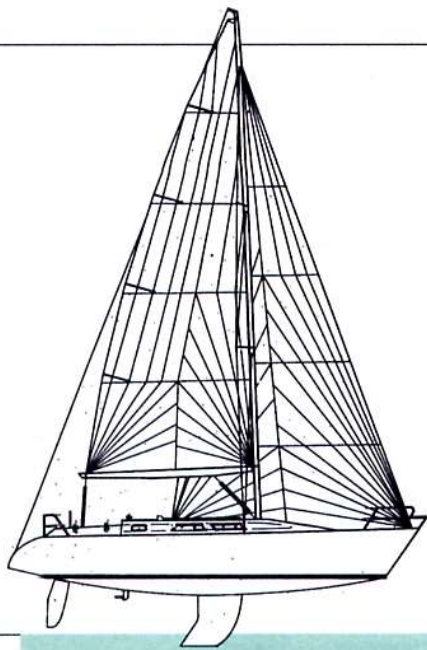
Il pozzetto ha una disposizione classica, enorme il gavone della murata destra di oltre 2 metri cubi di volume. Non ci ha convinto la posizione del trasto randa posto sul fondo del pozzetto anziché sopra le panche. A forti angoli di sbandamento si avverte un indurimento del timone.



L'albero è appoggiato in coperta con armo a 9/10, il doppio ordine di crocette angolate verso poppa elimina l'uso delle volanti. Le superfici della tuga sarebbero più sfruttate con calandre copri drizze.



Due winch sulla tuga servono le drizze. Comodo il tambuccio lungo che evita le "capocciate".



CUCLETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO
ANCORA

ARMADI



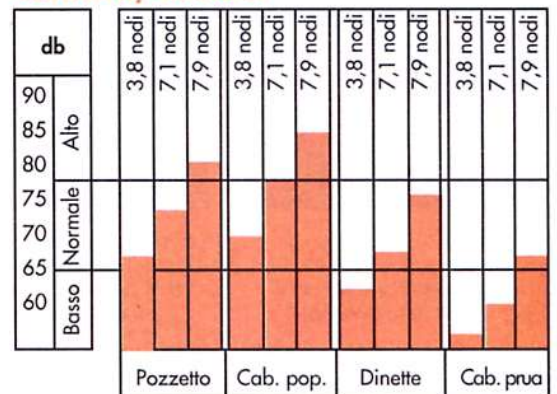
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●● Dislocamento medio-leggero con notevole sviluppo della superficie velica. Buon compromesso regata-crociera, potenti con venti leggeri. Estetica moderna.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Coperta molto vivibile, sia nel pozzetto che sulla tuga, dove sono ricavati ampi spazi prendisole. I winch primari sono sottodimensionati, la posizione del trasto è da rivedere.
- ALBERO E VELE** ●●● Piano velico di stampo attuale, con crocette angolate per limitare l'uso delle volanti. Discreta la qualità dei componenti.
- INTERNI** ●●●● Interni spaziosi ed equilibrati, molto ampia la zona living, con cucina bene organizzata e carteggio di valide dimensioni. Le altezze interne sono accettabili, da migliorare l'aerazione.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●● Costruzione leggera e al tempo rigida, con largo uso di fibre unidirezionali. Livello di finiture mediocre.
- A MOTORE** ●●●● Ottime le velocità rilevate con la motorizzazione più potente. L'insonorizzazione lascia un poco a desiderare, così come l'accessibilità al vano motore. Perfetta invece la manovrabilità.
- A VELA** ●●●● Velocissima al lasco con vento forte, qualche problema di tendenza orziera in bolina. Consigliate le boccole autoallineanti del timone.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●● Buone le capacità dei serbatoi, discrete le dotazioni di serie, migliorabile la qualità degli impianti.

Vel. a motore/giri min.

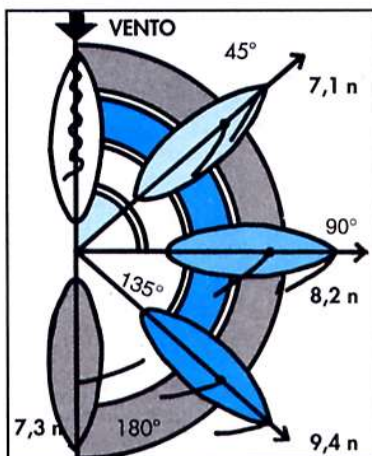
Giri al minuto	Nodi
1500	3,8
2700CROCIERA	7,1
3800MAX	7,9

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: angolo reale 45°
angolo sbandamento max 30°
Velocità
bolina: 7,1 n
traverso: 8,2 n
lasco: 9,4 n
poppa: 7,3 n
CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del vento reale: 24 n
Stato del mare: poco mosso
Vele usate: randa - genoa avvolgibile 150%



Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.

Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie	Nemo
Stopper	Barton
Boccaporti ed oblò	Nemo
Albero	Nemo
Trasto randa	Antal
Timoneria	Solimar

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m 1,76
Dinette	m 1,83
Toilette	m 1,78
Cabina di prua	m 1,69
Lungh. del poz.	m 1,92

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●
Volumi cambusa e frigorifero ●●●●
Qualità ed estetica degli interni ●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo

NOVA 37

ALBERO E VELE

L'armo è a 9/10 con albero rastremato e appoggiato in coperta, il doppio ordine di crocette angolate verso poppa elimina l'uso delle volanti, anche se nell'esemplare della prova, dove erano installate come optional, si sono dimostrate decisamente utili per ottimizzare la rigidità del profilo. La ripartizione della superficie velica denota un grande equilibrio tra randa e genoa (35 mq contro 37 mq), mentre per le bonacce estive è possibile armare uno spi in testa d'albero di 110 mq. Di serie il sartame in cavo spiroidale discontinuo, il vang rigido è invece opzionale, così come il corredo di vele. È comunque predisposta la rotaia per la randa steccata.

INTERNI

Raro trovare su barche di questa taglia un'entrata altrettanto comoda, con una scaletta poco inclinata e un tambuccio lungo che evita le solite "capocciate" in discesa. Sono dettagli, ma indicano una particolare attenzione alle esigenze del crocierista, come la quantità di spazi di stivaggio, decisamente sopra gli standard di categoria, o l'agibilità del locale bagno. Potrebbe invece essere più ampia la dimensione della cuccetta di poppa, larga solo cm 125. La zona più bella del Nova 37 è comunque il quadrato, che oltre ad essere luminoso, è ampio e ben disposto: sulla sinistra la dinette a U è in grado di accogliere cinque persone, mentre il divano contrapposto offre altre tre comode sedute. A poppavia, la cucina a L che misura 250 cm di sviluppo lineare è ricca di stipetti e gavoni, mentre sul lato di dritta si apre il carteggio, dotato di un piano di cm 72x72, an-

ch'esso attrezzato con vari cassetti e vani per le dotazioni e i ferri di bordo. C'è anche un armadio a tutta altezza che può servire da cambusa, visto che nella toilette è già ricavato quello per le cerate. Altri due armadi corredano la cabina di prua, dove manca però un po' di altezza. Negli altri locali, invece, le quote si mantengono intorno a 180 cm. Senz'altro da migliorare l'aerazione, specie nel quadrato dove è sufficiente installare oblò apribili sulla tuga, al posto di quelli fissi.

COSTRUZIONE E FINITURE

Sia lo scafo che la coperta sono realizzati in sandwich di termanto con pelli in fibre biassiali di vetro e resina poliester. Nei rinforzi della struttura sono invece impiegate fibre unidirezionali, che offrono una maggiore resistenza alle sollecitazioni. È una costruzione piuttosto leggera, nel rispetto dei parametri del progetto e consente di mantenere una buona rigidità della scocca. Di serie il bulbo in ghisa meccanica, ma per i più sportivi è possibile optare per un bulbo in piombo, senz'altro più performante. L'asse del timone è in acciaio inox. Le finiture sono migliorabili, la qualità dei legni interni (teak o mogano a scelta) è buona, ma la lavorazione è un po' sommaria.

A MOTORE

Di serie viene fornito un Volvo Penta da 28 cv, mentre l'esemplare provato era dotato del modello turbocompresso da 43 cv; in entrambe le soluzioni, la trasmissione è S Drive. I dati delle velocità rilevati al GPS sono più che soddisfacenti, a regime di crociera abbiamo rilevato 6,9 nodi, mentre al massimo si superano abbondantemente i 7,5 nodi. Il test del rumore lascia invece alquanto a desiderare. Da migliorare anche l'accessibilità al vano motore, specialmente sui lati, dove è assai arduo mettere le mani. Eccellente la manovrabilità in retromarcia, merito della notevole distanza tra l'elica e il timone.

A VELA

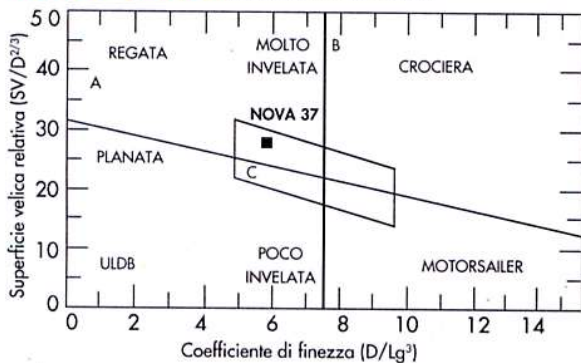
Abbiamo provato il Nova 37 con circa 25 nodi di vento reale e raffiche che sfioravano i 30. In queste condizioni si evidenzia una netta differenza tra le andature portanti e la bolina: nelle prime la barca si è dimostrata velocissima e molto stabile, con punte di oltre 9 nodi ottenute con sola randa e genoa. Quando si comincia a stringere il vento, il 37 denota invece una notevole tendenza orziera, che dipende dalla distribuzione arretrata dei volumi di carena. È un comportamento tipico delle barche larghe a poppa, che va contrastato con una drastica riduzione della superficie velica e di conseguenza dello sbandamento. Abbiamo anche notato un indurimento eccessivo della ruota del timone a forti angoli di inclinazione, che dipende dalla flessione della pala: è quindi consigliabile installare le boccole autoallineanti.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Ben 350 litri d'acqua e oltre 100 di gasolio offrono una buona autonomia, le dotazioni di serie sono nella norma, ma gli impianti sono realizzati con standard di livello mediocre: ad esempio i cavi elettrici non sono identificati e neppure incanalati, manca la pompa di sentina elettrica, il quadro comandi è a fusibili anziché a magnetotermici. Va tuttavia precisato che per la struttura artigianale, il cantiere è in grado di seguire le specifiche richieste di ciascun cliente, sia per quanto riguarda gli impianti che la disposizione interna: la vendita in kit consente infatti una totale personalizzazione della barca.

(L.Z.)

Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,0	5,3	6,7	7,8
γ 90°	Traverso	3,5	6,6	7,7	8,3
γ 135°	Lasco	2,5	5,7	7,9	8,8
γ 180°	Poppa	2,2	5,1	7,0	8,2

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	11,43
Lunghezza scafo	m	11,25
Lunghezza al gall.	m	9,30
Larghezza	m	3,60
Pescaggio	m	1,85
Dislocamento	kg	4600
Zavorra	kg	1550
Superficie velica (150%)	mq	72
Numero cuccette		6+1
Motori e cavalli	Volvo Penta cv	28-43
Capacità serb.acqua	lt	350
Capacità serb.gasolio	lt	105
Disegnata da:	Roberto Biscontini	
Costruita da:	C.N.N.T.	
Via Calata Duilio 41, 61100 Pesaro, tel. 0721/400018		
Cantiere: Via Pantanelli 61025, Montebabbate (PS), tel 0721/499267.		

Optional

Avvolgifiocco Nemo	L.	1.500.000
Avvolgifiocco Harken	L.	3.000.000
Winch pozzetto S.T.	L.	450.000
Salpancore elettrico	L.	1.400.000
Tangone	L.	380.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,41
Lf/Baglio max		3,18
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		33,7 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		5,72
Superficie velica relativa		26,03

LEGENDA
Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale. Le velocità indicate in tabella sono state elaborate in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
Nova 37	Biscontini	11,43	4600	6	72	CNNT	140.000.000
Sun Fast 36	Briand	11,31	6200	8	74,8	Jeanneau	162.300.000
X-362	Jeppesen	11,00	5200	4/6	72,7	X Yachts	161.289.000
Baltic 35	J&V	10,64	4480	6	70,00	Baltic	-
Swan 36	Frers	11,16	5700	4/6	75	Nautor	-
Este 35	Vallicelli	10,60	3500	6	69,3	C.N.D'Este	145.000.000
Azureé 35	Ceccarelli	10,80	4400	6	73	I.T.R.	119.500.000
G.S.343	Jezequel	10,90	4650	6/7	67,7	C.Del Pardo	151.500.000
J 35	Johnstone	10,79	4530	6	59	J Boat	104.000 \$
C&C 34/36	Ball	10,82	5443	7	80,2	C&C Y.	130.000 \$
First 35s7	Berret-Starck	10,55	5300	8	73	Beneteau	569.983 FF
Sigma 35	Thomas	10,74	5800	7	68	Sigma Y.	-
Dehler 37cws	Van de Stadt	11,20	5600	6/8	62	Dehler	192.891 DM
Gib'Sea 362	J&N	10,90	5000	7/9	51	Gibert M.	594.436 FF
Bavaria 370 Car.	Mohnhaupt	11,65	7100	6	74,5	Bavaria	235.428 DM

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa.