

Prova

- Ottima abitabilità
- Notevole stabilità di rotta
- Pozzetto di dimensioni superiori alla media

- Poco pratico il grande gavone in pozzetto
- Sottodimensionato il winch sulla tuga



Oceanis Clipper 311

L'Oceanis 311 Clipper viene prodotto anche in versione a deriva mobile. Soluzione tipicamente francese, adatta ai mari con grande escursione di marea, prevede anche la doppia pala del timone.



di Christian Signorelli

All'ultimo natante sfornato dalla Bénéteau non c'è voluto molto per "sfondare". A un anno dal lancio sono bastati il salone di Cannes e poi, subito dopo, quello di Genova, per "intasare" la produzione del nuovo Océanis Clipper 311. E poco è valso alla Bénéteau aver accelerato i ritmi della catena di montaggio, raggiungere la media di costruzione di due modelli al giorno, per mettersi al coperto e far fronte agli ordinativi trasmessi dai suoi concessionari. Chi, ad esempio, ha prenotato la barca durante lo scorso 38° Salone di Genova, se la vedrà recapitare in piena estate, e può ritenersi fortunato.

Attualmente, è molto difficile, se non impossibile, acquistare per la stagione '99.

E' la cronaca di un successo annunciato. Un successo che probabilmente è andato anche oltre le aspettative: l'ingresso nel mercato di una barca che ha letteralmente spopolato e che in pochi mesi ha già raggiunto i vertici della "hit parade" delle vendite. Del resto, questo nuovo dieci metri della Bénéteau, fratello minore dell'altrettanto nuovo Clipper 411, il capostipite della rivoluzionata gamma Océanis, risponde pienamente alle esigenze della crociera familiare. Grande abitabilità, facilità di conduzione, funzionalità di ogni dettaglio. Ma sul tavolo della concorrenza, il Clipper 311 gioca un'altra carta importante, quella del prezzo, abbordabilissimo: poco più di 127 milioni, iva inclusa, vele comprese e mo-

Nato da pochi mesi è già successo in Italia e in Europa. Tipico scafo da crociera, è un natante dalla grande abitabilità ed estremamente facile da condurre. Le linee d'acqua disegnate da Jean-Marie Finot e Pascal Conq assicurano ottime prestazioni.

- 1 - Una visione d'insieme del quadrato. Si nota la classica distribuzione degli spazi con il tavolo centrale ad ante abbattibili.
- 2 - Decisamente sacrificata la zona del navigatore. Si è infatti costretti a carteggiare con le spalle verso prua.
- 3 - La cabina armatoriale di poppa presenta una cuccetta matrimoniale di dimensioni decisamente superiori alle medie.
- 4 - Il locale toilette.
- 5 - Comoda e ben attrezzata con molti stipi la cucina dalla pianta ad L.
- 6 - La cabina di prua, nel suo punto più alto misura 182 cm.

Il progetto

Per quanto riguarda il disegno di carena, questo ricalca fedelmente le linee d'acqua del Figaro, il veloce monotipo di classe Bénétiau che ha dato vita a prestigiosi circuiti in solitario e per equipaggio. Siamo di fronte quindi ad una carena potente, dalla notevole stabilità di rotta e particolarmente equilibrata in rapporto al piano velico.

La chiglia a bulbo, sebbene non impegni un pescaggio esagerato, solo 1,45 metri, fornisce una buona coppia raddrizzante e presenta un eccellente indice di portanza. Molto interessante è la versione con chiglia mobile, il cui profilo alare è disegnato su standard NACA- National Advisory Committee for Aeronautics, con pescaggio minimo di 0,80 metri, che dispone di due timoni, decisamente sottili, per il miglior controllo della rotta. Questa variante però non costa poco e occorrono oltre 7 milioni in più rispetto al modello standard.

La tipologia di costruzione è quella classica dei prodotti del blasonato cantiere francese: scafo in VTR semplice e coperta in sandwich di balsa.

La struttura si completa con il controstampo, stratificato e incollato allo scafo, che consente di scaricare in maniera distribuita gli sforzi sotto vela.

Coperta

Venendo al piano di coperta, la punta di diamante del Clipper 311, appare chiaro che i due progettisti, Jean-Marie Finot e Pascal Conq, abbiano voluto esaltare al massimo la funzionalità e la semplicità d'impostazione della barca, riuscendo inoltre a sfruttare con abilità gli spazi a disposizione. A partire, ad esempio, dall'accesso alla plancetta bagno, che come per il Clipper 411, è reso facilmente agibile dall'amovibilità del sedile del timoniere, che può essere tirato giù sino al livello del piano di calpestio. Notevoli poi l'ampiezza del pozzetto che consente una grande libertà di manovra, non limitata dalla presenza del timone a ruota e la pulizia della coperta.

Ma dicevamo della "funziona-

lità", come importante peculiarità del Clipper 311, e questa è soprattutto evidente nella facilità con cui l'equipaggio può accedere ed eseguire le manovre. Tutto è ben "in chiaro", ben ordinato e d'immediato utilizzo, secondo una logica che punta ad alleggerire l'impegno di chi governa. La presa di terzaroli, ad esempio offre la possibilità, grazie ad un paranco integrato nel boma e ad un lazy jacks di serie, di ridurre la randa rimanendo riparati in pozzetto e l'operazione può essere condotta anche dal solo timoniere. Senz'altro un buon vantaggio in termini di diminuzione dei rischi e del carico di lavoro delle persone a bordo. C'è sempre però il rovescio della medaglia e la semplificazione delle manovre concorda difficilmente con una perfetta messa a punto delle vele.

Così, l'aver disposto un solo piccolo winch, mono-velocità, per le drizze (le quali, ordinatamente, sono tutte rinviate al pozzetto) appare un po' troppo modesto. Altro elemento da sottolineare, in conclusione, è l'adozione di un solo grande gavone, anziché due, sistemato in pozzetto, la cui capacità è decisamente impressionante.

Vi trova posto la zattera di salvataggio e tutta la serie infinita di attrezzature, dotazioni e oggetti vari che accompagnano la barca durante la crociera.

Anche questa è una scelta di "semplicità" ma non ci pare particolarmente funzionale, sia perché non è facile districarsi entro un tale volume e recuperare il materiale stivato, sia perché si concentra inevitabilmente un cospicuo peso da un solo lato dell'imbarcazione.

Interni

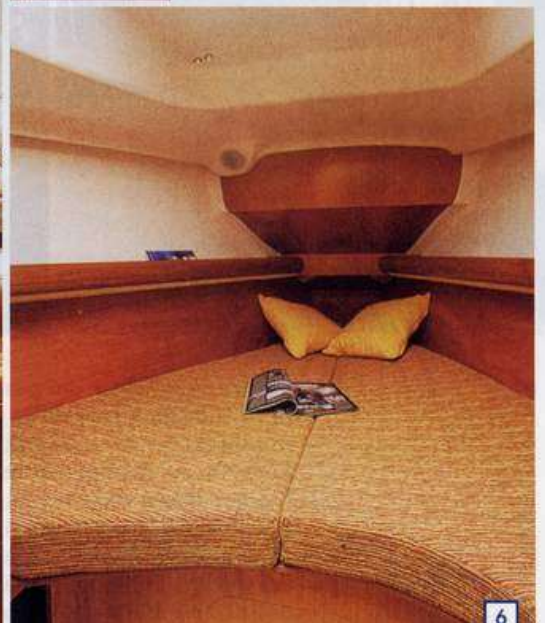
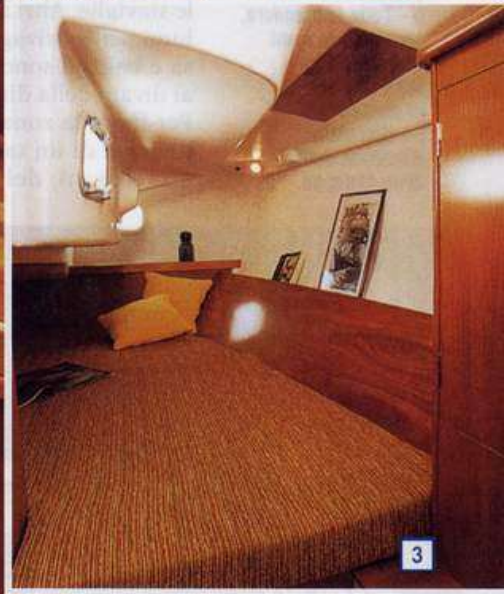
Che ci si trovi sopra uno scafo di poco meno di dieci metri, lo dice il depliant. Un altro "indizio" è fornito dal prezzo d'acquisto del Clipper 311.

Per il resto si stenta a crederlo. Soprattutto per quanto riguarda gli interni, che offrono un'ospitalità superiore alla concorrenza. La cabina di poppa dispone di un letto matrimoniale le cui dimensioni sono insolite anche



per barche di maggiore lunghezza: 2,00 x 1,95, e secondo i gusti, si può decidere se dormire per madiere o per chiglia. E' completata da un ampio armadio e da uno stipetto che corre lungo la fiancata. Nella zona di disimpegno, davanti al letto, vi è un'altezza di 1,82 metri. L'ambiente è particolarmente confortevole anche per la presenza di una buona illuminazione naturale, fornita da due oblò apribili e da un terzo oblò fisso, applicato sullo specchio di poppa. Rispetto alla cabina di prua, egualmente accogliente, con una doppia cuccetta di 2 x 1,40 mt., la sistemazione a poppa offre un grado abitabilità e privacy maggiore, ed è appropriatamente destinata

OCEANIS 311 CLIPPER



Prova

1 - La scotta di randa non è dotata di trasto. Questo è sostituito da un semplice rinvio su bozzelli sopra la tuga.

2 - È interessante notare come anche una barca pensata per la crociera sia munita di un tipico bulbo in stile regata IMS.

3 - La grande consolle centrale della timoneria. Ottima la leggibilità della bussola.

4 - L'unico gavone presente in coperta è molto grande ma il suo utilizzo risulta piuttosto scomodo.

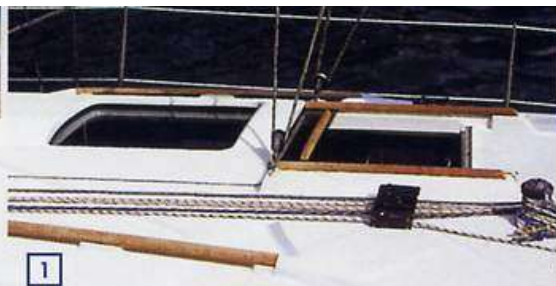
5 - Tutte le manovre, comprese le mani di terzaroli sono rinviate in pozzetto.

6 - Una vista d'insieme della zona di poppa.

all'armatore. A ridosso della cabina, per l'appunto padronale, sulla dritta, vi è il locale bagno, debitamente attrezzato con WC marino, doccia acqua calda/fredda, lavello e armadio.

D'impostazione tradizionale il quadrato, composto da due divani sistemati lungo i lati e da un tavolo da pranzo con piano a due ribalte. Anche qui, l'altezza è generosa: 1,88 metri. La cucina è un altro elemento di spicco del 311. Sufficientemente ampia, è ben attrezzata, come si addice ad una barca per la lunga crociera, provvista di fornello a 2 fuochi, lavello con miscelatore, ghiacciaia da 60 litri e di una nutrita serie di alloggiamenti per le stoviglie. Altri abbondanti volumi per lo stivaggio di cambusa e bagagli sono ricavati sotto ai divani della dinette.

Per finire la zona carteggio che dispone di un tavolo di buone dimensioni, del quadro delle



1



2



3



4



5



6

utenze elettriche e del pannello per l'installazione della strumentazione di navigazione. Forse un po' scomodo dover carteggiare rivolti verso poppa, visto che lo skipper per sedersi deve usufruire del divano più a prua del tavolo. Per quanto riguarda l'allestimento e le finiture, il Clipper 311, abbina con equili-

brio la tonalità rossiccia del mogano alle tinte chiare delle pannellature e dei rivestimenti, contrappuntate da cornici e inserti di legno ben rifinite. L'insieme caratterizza interni di una certa ricercatezza ed eleganza. Le tappezzerie possono essere scelte dall'armatore, tra quelle diverse proposte dal cantiere.

Qualità Nautiche

Il Clipper 311 è un dieci metri versatile, una barca equilibrata, facilmente controllabile e dalle buone prestazioni.

Non mette in mostra una superficie velica "importante", tra randa (a stecche lunghe) e genoa medio (su avvolgitore) si conta-

no 50 mq, ma è senza dubbio sufficiente ad imprimere allo scafo velocità di rilievo.

Con vento reale di circa 6 nodi, raggiunge, in bolina larga, 4,5 nodi, che è un passo quasi "regatistico". Per meglio rendere l'idea (ed è una nota che sottolinea con entusiasmo i progettisti), il 311 riesce a tenere il passo di un First 30, ma con qualche grado in meno al vento. Siamo quindi di fronte ad una barca piuttosto "spinta", la cui impostazione crocieristica nulla toglie alle qualità performanti, che risultano di ottimo livello. Sempre con vento debole, anche al traverso si registra un buon comportamento e lo scafo viaggia a 4/4,2 nodi.

Nelle stesse condizioni, invece, cede un po' nelle andature di poppa, pur conservando una discreta velocità. Ottima è poi la tenuta di rotta. La ruota si rivela abbastanza precisa e immediata e il timoniere può agevolmente adattarsi a qualsiasi andatura. Forse è un po' troppo piccolo il diametro ed eccessiva la demoltiplica, ma è un intoppo facilmente superabile con un minimo di "confidenza".

Il cambio di mura avviene con semplicità, sia per la corretta impostazione delle manovre, come già detto, sia per lo spazio in pozzetto, e l'ottimo disegno di carena garantisce abbrivo sufficiente per avviare la barca sul nuovo bordo, senza che questa accenni al minimo arresto.

Buona la qualità dell'attrezzatura: albero di alluminio anodizzato con un ordine di crocette acquistate; sartie in inox monotoron; winches della Lewmar e stoppers Spinlock.

Per quanto riguarda la motorizzazione, sono previsti il Volvo diesel da 10 CV o il Volvo o Yanmar da 19 CV.

La differenza di prezzo tra le due versioni, poco più di due milioni e mezzo, obbliga alla scelta del motore più potente.

In questo caso si può viaggiare ad una velocità di crociera di 7 nodi e, elemento non meno importante, avere una concreta garanzia di spinta anche in condizioni di mare mosso.

L'omologazione CE è per la casse di progettazione B.



Progetto Finot/Conq

Prezzo

Con motore diesel Volvo o Yanmar da 19 CV, lire 127.598.507, IVA inclusa, franco cantiere.

Scafo

Lunghezza f.t. 9,85 m. • lunghezza scafo 9,54 m. • lunghezza la galleggiamento 8,80 m. • larghezza 3,23 m. • pescaggio 1,45 m. • dislocamento 3.500 kg. • zavorra 1.100 kg. • serbatoio acqua lt 200 • serbatoio carburante lt 70 • cabine 2 • posti letto 4 + 2 • omologazione CE: B.

Piano Velico

Superficie velica in bolina mq 50 • randa mq 25,70. • genoa mq 24,30 • armo frazionato a 9/10 con albero passante.

Dotazioni standard

Attrezzatura spi con tangone • salpañcora • capotta sul tambuccio • tendalino pozzetto • tavolo in pozzetto • pulpito di prua apribile • personalizzazione tappezzerie • serbatoio

acque nere • elica tripale abbattibili • 2 casse esterne stereo • pack strumentazione (log - eco - vento - gps) • VHF Seacom.

Indirizzi

Bénéteau,
Francia,
Importato da
Bénéteau Italia,
Parma,
tel. 0521/243200
fax 243220
Concessionario
della prova
Metamare, Porto
Santa Margherita
(VE)
tel. 0421/260457
E mail: metamare@alfa.it



Le condizioni della prova



In sintesi

Le prestazioni

Andatura	Velocità in nodi
bolina	4,0
bolina larga	4,7
traverso	4,2
poppa	3,0

