

Océanis Clipper 523



di Luca Giani

La Bénéteau ha arricchito la propria gamma di imbarcazioni a vela presentando il nuovo Océanis Clipper 523, un sedici metri pensato per la crociera d'altura. Frutto dalla grande esperienza del Gruppo Finot, ideatore di alcuni dei più veloci Open 60 mai costruiti (come PRB, dominatore delle ultime due edizioni della Vendée Globe) e di scafi di successo come i Clipper 411 e 473, la nuova ammiraglia della linea Océanis si segnala per gli ampi volumi interni e la semplicità di conduzione. Queste caratteristiche la rendono ideale "compagna" di tutti gli armatori che, oltre a cercare comfort e buone doti prestazionali, intendono effettuare lunghe navigazioni in compagnia della famiglia e degli amici.

COSTRUZIONE

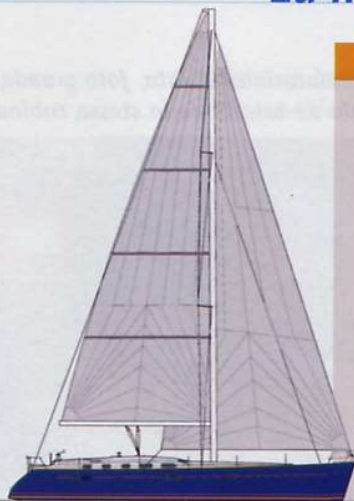
L'Océanis 523 è realizzato dalla Bénéteau in modo tradizionale; lo scafo, di concezione monolitica, è realizzato con tessuti di vetro e resine poliestere ed è rinforzato da un controstampo che, oltre a irrigidire l'unità, assolve importanti funzioni strutturali e ripartisce adeguatamente gli sforzi e le sollecitazioni provenienti dalle appendici e dall'albero.

Il sandwich di balsa è impiegato per stratificare la coperta, accorgimento che ha permesso di ottenere un buon rapporto tra rigidità e leggerezza e di garantire al tempo stesso un valido isolamento termico e acustico.

Il collegamento tra il ponte e lo scafo è realizzato imbullonando la falchetta ed è ulteriormente assicurato dall'impiego di collanti dalle elevate caratteristiche meccaniche.

Le appendici, sia quella standard (1,80 metri) che quella a pescaggio profondo (2,30 metri), si caratterizzano per la notevole larghezza della corda della lama di deriva e per lo scarpono che contribuisce ad abbassare il centro di gravità, garantendo un ottimo momento raddrizzante. Il bulbo, realizzato in ghisa, prima del montaggio viene sottoposto a un trattamento con stucco epossidico che, oltre a preservarlo dalla cor-

La nuova ammiraglia della Bénéteau strizza l'occhio alle buone prestazioni, tradizionalmente esclusiva di altre serie dello stesso cantiere



IL PROFILO

L.f.t.	m. 16,20
Lung. al gall.	m. 14,63
Baglio massimo	m. 4,90
Pescaggio	m. 2,30/1,80
Dislocamento	kg. 14.000
Randa	mq. 70
Genoa	mq. 81
Riserva d'acqua	l. 950
Riserva carburante	l. 450
Motore	Yanmar cv. 100
Progetto	Gruppo Finot
Cantiere	Bénéteau
Prezzo (IVA esclusa)	€ 319.400

Diverse inquadrature della barca di bolina, andatura che gli è congeniale

Contatti:

Bénéteau Italia
Via Puccini, 15 - 43100 Parma
tel. 0521.243200



Sopra, L'Océanis 523 alla fonda. Sotto, una veduta del pozzetto con in primo piano il tavolo ad ante abbattibili



rosione, aiuta a correggere i difetti tipici di ogni fusione. Governabile grazie alla doppia timoneria posta in pozzetto, il sistema di direzione è composto da una pala di dimensioni importanti stratificata in modo classico, e da un asse in composito.

ESTERIORMENTE

I designer hanno regalato alla barca una linea grintosa, caratterizzata da slanci abbastanza contenuti, bordi liberi ben dimensionati e da un baglio massimo di tutto rispetto (4,90 metri).

La prua estrema è occupata dal gavone dell'ancora e da una generosa cala vele che, separata dal resto della barca, è accessibile da un osteriggio posto all'inizio della tuga. Pagando un supplemento, questo vano può essere trasformato in un comodo alloggio destinato al personale di servizio; in tal caso il suo interno verrebbe allestito con un bagno, un letto matrimoniale (2,00x1,60 metri) dalla classica forma triangolare e diversi stipetti.

I passavanti, larghi e facilmente accessibili, sono protetti da una doppia fila di draglie in acciaio ricoperto e da una falchetta alta

una decina di centimetri rifinita in teak.

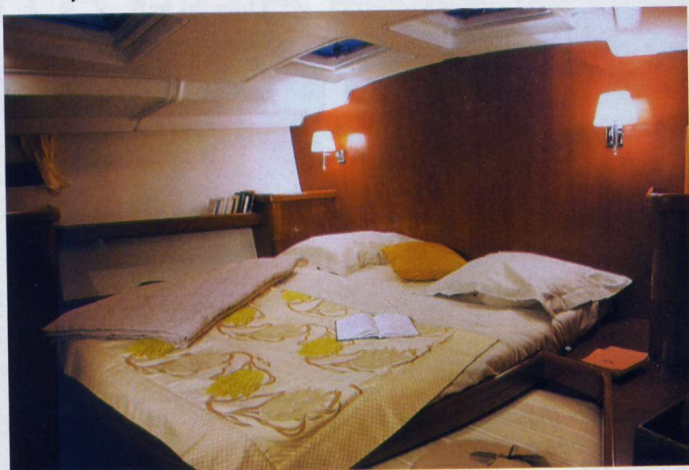
La coperta è occupata in gran parte dalla tuga che, bassa e appena accennata a pruvavia delle lande, diviene più pronunciata in corrispondenza del baglio massimo, mantenendo la sua larghezza sino a poppa.

Come per tutte le imbarcazioni a vela prodotte dalla Bénéteau, l'Océanis Clipper 523 possiede come minimo due fonti di luce naturale per ogni ambiente - di cui almeno una apribile - accorgimento che garantisce un'adeguata aerazione degli interni.

Da piede albero le manovre sono tutte rinviate in pozzetto



Sotto, la cabina armatoriale. Di lato, foto grande, particolare del tavolo da toletta della stessa cabina



(unica eccezione è l'amantiglio del boma), da dove vengono gestite grazie ai dieci stopper e ai due winch (44.2 STC) montati accanto all'ingresso del tambuccio.

Il pozzetto, protetto da un paramare che risulta essere naturale prosecuzione della tuga, è libero da impedimenti (il trasto randa è posizionato a pruvia del tambuccio) e risulta diviso da due penisole su cui sono posizionati i grandi verricelli (66.2 STC) riservati alla regolazione del genoa. La zona di poppa è dominata dalle due ruote in acciaio inox (diametro 100 centimetri), e il timoniere ha tutto sotto controllo, dal quadro del motore all'elettronica di bordo. La parte più a pruvia del pozzetto, destinata ad accogliere il resto dei passeggeri, è equipaggiata con un tavolo realizzato in acciaio inox, vetroresina e teak, e può essere protetta da una grande capottina paraspruzzi.

Lo specchio di poppa - accessibile dal pozzetto tramite una porta bassa a doppia anta battente - è interamente occupato da una plancetta listellata in teak, completa di doccia calda e fredda, di una scaletta bagno e di due gavoni stagni (uno dei quali riservato all'alloggiamento della zattera autogonfiabile). Altri quattro gavoni decisamente capienti (specialmente quelli di poppa) sono nascosti sotto le sedute del pozzetto.

ATTREZZATURA, DOTAZIONI DI SERIE E PIANO VELICO

A differenza di altri modelli di pari dimensioni prodotti in grande serie dai principali cantieri europei, l'Océanis 523 si segnala per la ricchezza delle dotazioni di bordo.

Oltre al potente salpancore orizzontale da 1800 watt (fornito assieme all'ancora da 24 chili e alla catena da 12 millimetri), la Bénèteau ha dotato l'unità di un'elica di prua in tunnel, utilissima in fase di manovra, e di un winch drizze elettrico.

L'attrezzatura di coperta, posizionata in modo sapiente, è ben dimensionata ed è fornita dai produttori più rinomati sul panorama mondiale (Facnor, Harken, Sparcraft e altri).



L'albero è passante, in alluminio dal profilo classico, armato a 9/10. Dotata di due ordini di crocette acquartierate e di sartiame spiroidale, prevede un genoa avvolgibile al 135%, protetto dal sole da una banda anti UV, e di una randa a steccatura tradizionale, armata con carrelli a sfere su rotaia di produzione Rutgeron; infine, un lazy bag regolabile facilita a un equipaggio ridotto le manovre di ammainata.

Volendo si può optare per l'armo a cutter, installando con un piccolo sovrapprezzo lo strallo di trinchetta completo di avvolgitore.

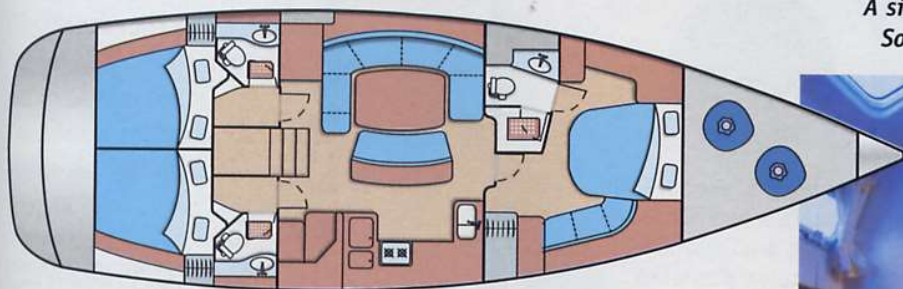
INTERNI

Tra i tre diversi allestimenti interni, SoloVela ha avuto modo di visionare la versione con tre cabine e tre bagni, quella più indicata a soddisfare le esigenze di un tipico equipaggio familiare.

La cabina armatoriale è posta a prua; il letto matrimoniale (2,00x1,40 metri), sul quale si dorme con la testa rivolta verso prora sdraiandosi su un materasso a schiuma ad alta densità, è appoggiato alla paratia che separa il locale dalla cala vele. Ovunque si notano stipetti, cassetti e vani porta oggetti, mentre sul-

La nuova arrivata

A sinistra in basso, la grande dinette.
Sotto, una delle due cabine di poppa



la destra una comoda poltroncina, uno specchio e un armadietto attrezzato, creano una elegante "zona toletta" davanti alla quale è posizionato il bagno. Ricavati da un'unica stampata, questi servizi si compongono, oltre che dei sanitari, di un box doccia separato con ante in plexiglass, di una grande specchiera e di diversi vani dedicati allo stivaggio degli oggetti personali.

Il centro barca è occupato dalla dinette e dalla cucina. Il divano principale - sulla murata di sinistra - ha la classica forma a "U", mentre il divanetto centrale, su cui si possono sedere comodamente tre persone, è appoggiato contro una credenza dotata di quattro cassetti e un armadietto chiuso da due ante. Gli architetti hanno posizionato la cucina lungo la murata di dritta, sfruttando con intelligenza ogni centimetro a disposizione, equipaggiandola con due frigoriferi elettrici ad apertura verticale, un microonde incassato, un lavabo a doppia vasca e un fornello a due fuochi basculante completo di forno a gas (volendo è possibile installare anche una lavastoviglie). Piatti, posate, pentole e vettoviglie trovano posto nei numerosi vani attrezzati, ricavati sopra e sotto il grande piano da lavoro in resina di sintesi.

Il tavolo da carteggio, di dimensioni appena sufficienti, è stato ricavato a destra della scala di accesso mentre a sinistra, tra il divano della dinette e la porta della cabina di poppa, ha trovato spazio un armadio. A poppa si trovano due cabine gemelle, dotate entrambe di un comodo bagno riservato. Questi due locali si compongono di abbondante spazio calpestabile, di un letto matrimoniale (cm. 200x170), di un armadio e di numerosi vani porta oggetti. I mobili sono realizzati in legno Douka in tinta cilie-

gio così come il pagliolato che, privo della tradizionale filettatura in acero, regala un gradevole effetto parquet.

MOTORE E IMPIANTI

All'interno del vano motore insonorizzato con schiuma isolante (40 millimetri) pulsa un cuore da 100 cavalli. Prodotto dalla Yanmar, il propulsore è posto sotto la scala di accesso ed è appoggiato su un telaio integrato nel controstampo strutturale; la trasmissione in linea d'asse è protetta da un piede in vetroresina, saldato allo scafo durante la stratificazione dello stesso.

Dotato di una riserva di gasolio di ben 450 litri, il motore è accessibile frontalmente alzando la scala mentre l'ispezione laterale è garantita dagli sportelli ricavati nelle paratie delle cabine di poppa. L'impianto idrico è sezionabile e le tubature utilizzate sono realizzate con materiali atossici di qualità più che buona. I tre serbatoi dell'acqua hanno una capacità complessiva prossima ai 1000 litri e sono posizionati a centro barca, all'interno di appositi alloggi ricavati nel controstampo.

Gli impianti elettrici (sia quello a 12 volt che quello a 220) sono realizzati in modo pratico e razionale, utilizzando materiali di buona qualità. L'impianto a 12 volt è alimentato da cinque batterie da 140 ampère (quattro riservate ai servizi e una all'avviamento del motore) ricaricabili tramite l'alternatore da 60 ampère o, all'ormeggio, grazie al caricabatterie fornito di serie. Particolare attenzione è stata riservata all'aspetto sicurezza, mettendo a massa albero e sartie in modo da minimizzare eventuali "incontri" con i fulmini.