



Le prove di vela e motore

Un Tyl 23 fatto per volare con aria leggera

Questo sette metri di Silverio Della Rosa ha una linea abbastanza classica ma in realtà ha una vocazione corsaiola. Pesa soltanto 850 Kg e con poca brezza ha un'accelerazione incredibile. Disponibile in due versioni, kit regata e regata-crociera. Consente divertenti crociere a quattro persone in ambiente abbastanza spazioso. Il prezzo è sicuramente interessante.

È noto che in questo periodo le barche a vela di dimensioni limitate non trovano facile collocazione sul mercato nautico nazionale, vuoi perchè gli italiani hanno sempre avuto (e continuano ad avere, per la verità) scarsa simpatia per gli scafi «spartani» e vuoi perchè in generale i prezzi sono a livelli poco accettabili soprattutto per il ceto medio, tradizionale acquirente di questo genere di imbarcazioni.

Alla luce di queste brevi considerazioni, fa sempre molto piacere vedere che qualcuno continua a costruire barche sui sei-sette metri, capaci di comportarsi onorevolmente in regata e di offrire nello stesso tempo interni abbastanza confortevoli.

Questa volta la nostra attenzione si è fermata sul Tyl 23, uno scafo di Silverio Della Rosa prodotto dal cantiere Tyl, lo stesso che un paio d'anni fa lanciò il Lupo, un mi-

niton che a nostro personalissimo parere avrebbe meritato maggior fortuna sul mercato nazionale.

Il Tyl 23 presenta linee abbastanza classiche che ne fanno un incrocio tra una imbarcazione da crociera e una con vocazione corsaiola. Si nota comunque, e non potrebbe essere altrimenti, visto che ogni progettista ha i suoi inconfondibili canoni, una certa rassomiglianza con il già citato Lupo.

La bolina con aria leggera è l'andatura ideale per il 23. In pochissimo tempo raggiunge una velocità notevole, mantenendo un buon angolo di bolina. L'attrezzatura è a 7/8, mentre la superficie velica (randa + genoa leggero) è di 29 metri quadri.





Il 23 però ha una poppa larga e tagliata, molto comoda, tra l'altro, per installare il rituale fuoribordo da 6 cavalli e il timone esterno allo specchio, regolabile con una piccola e sensibilissima barra in alluminio.

La costruzione dello scafo è in sandwich di VTR a spessori differenziati con l'anima di PVC espanso, in modo da trovare un adeguato compromesso fra la robustezza e la leggerezza delle strutture. E infatti la prima impressione che abbiamo provato salendo sul Tyl 23 è stata quella di trovarci su un'imbarcazione robusta ma leggerissima, adatta soprattutto alle condizioni di poco vento, tipiche ad esempio del Verbano o del basso Garda.

Effettivamente non ci eravamo sbagliati: il peso dello scafo (solo 850 chilogrammi) e la superficie velica non indifferente (quasi 29 metri quadri con attrezzatura a 7/8) ne fanno un'autentica «bomba» per le arie leggere.

Inizialmente il Tyl 23 tende un pochino a sbandare, ma poi si stabilizza rapidamente e permette di fare un buon angolo di bolina a velocità sostenuta. Quello che ci ha maggiormente sorpreso è invece l'accelerazione: partendo da zero, il 23 raggiunge in pochissimo spazio una media da deriva con uno spunto difficilmente riscontrabile in una barca di queste dimensioni.

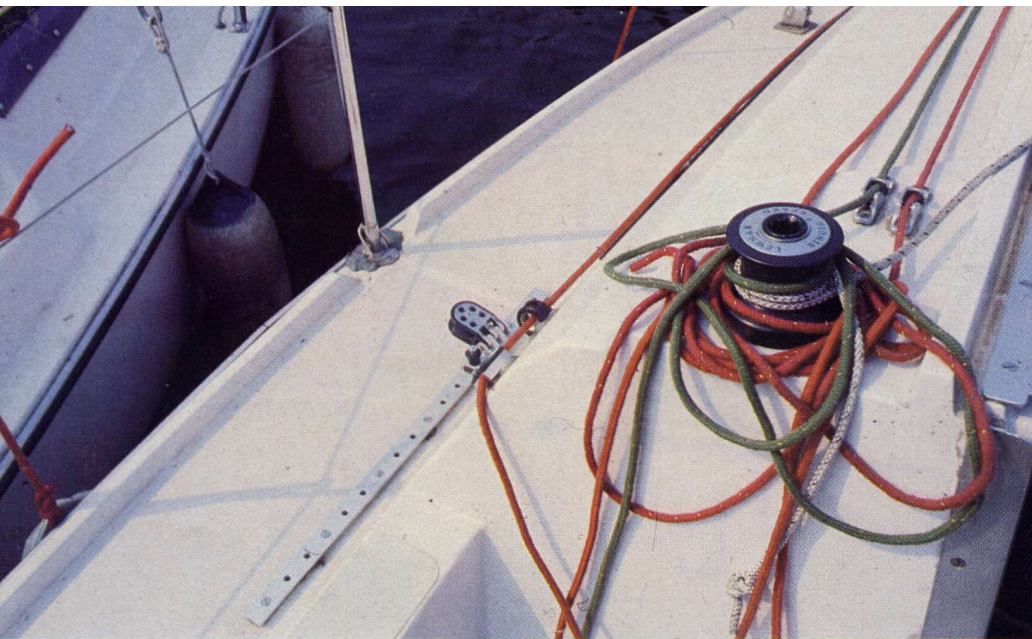
Sotto spi si provano più o meno le stesse sensazioni e il Tyl scivola dolcemente sull'acqua, soprattutto di lasco; insomma con vento leggero (noi abbiamo trovato solo quello) le qualità di questo progetto non sono da discutere. Del resto il 23 vince spesso nelle regate del lago Maggiore, tipo la Maxiverbano, e nella famosa Centomiglia del Garda uno di questi scafi, naturalmente adattato a «Libera», ha conquistato il successo di classe.

E con vento forte? Le barche perfette in ogni andatura sono pura utopia, se è vero che anche Australia 2 aveva qualche difettuccio... Quindi il 23 non può andare for-

Il 23 visto da poppa. Lo specchio è tagliato e risulta molto pratico per l'installazione del motore fuoribordo. Il timone è esterno e si regola con una piccola barra in alluminio, sensibile quanto quella di una deriva olimpica.

Sotto spi il Tyl 23 si comporta molto bene con aria leggera; le manovre non danno problemi e lo scafo, soprattutto al lasco, scivola sull'acqua velocemente con un'accelerazione sorprendente per una barca di sei metri e novanta.





In primò piano uno dei due winches Lewmar e una delle due rotaie per la regolazione del drifter di circa 14 metri quadri. Questa vela è un po' il «motore» del 23, perchè sfrutta appieno le caratteristiche di leggerezza dello scafo.



Il Tyl 23 non ha volanti. Nella foto vediamo uno dei due bozzelli che compongono il sistema di regolazione del paterazzo; quello di destra (guardando la prua) regola la tensione.

Gli allestimenti interni sono in compensato marino. Il cantiere è in grado di realizzare particolari sistemazioni a seconda delle esigenze dell'acquirente. Quattro i posti letto disponibili, di cui due nella classica cuccetta a V in prua.



tissimo in condizioni di vento sostenuto, se si comporta così bene con poca aria; comunque con una corretta distribuzione dei pesi, fattore fondamentale per una buona messa a punto, lo scafo dovrebbe difendersi bene.

Tanto per chiudere il discorso velocità, ricordiamo che le vele fornite dal cantiere sono quattro: una randa, un drifter per arie leggere, un fiocco autovirante (c'è una rotataia atta a questo, poco avanti l'albero) e uno spi; noi abbiamo visto quelle tagliate dalla Raudaschl e il livello qualitativo medio era sicuramente buono.

Passiamo alla coperta; le varie manovre sono sistemate in maniera razionale e arrivano tutte in pozzetto. Sulla tuga sono sistemati due verricelli Lewmar e dieci camcleat dell'australiana Ronstan (cinque per parte) per drizze, terzaroli e via dicendo.

Ai lati della tuga si può bloccare o mollare il fiocco autovirante di cui abbiamo già parlato, mentre il drifter viene regolato con le classiche rotaie (una per ogni lato della barca), un paio di passascotte e un paio di strozzascotte. L'insieme albero, boma, tangone è di Canclini.

Da rilevare l'assenza delle volanti; il paterazzo ha un sistema di cazzatura basato su due piccoli bozzelli, di cui quello di destra (guardando la prua, s'intende) regola la tensione.

Il Tyl 23 ha due grossi gavoni, uno a prua e uno sul lato sinistro del pozzetto. Quanto a battagliole e candelieri, abbiamo avuto la possibilità di provare due 23 praticamente identici, solo che uno aveva il tradizionale pulpito di poppa e l'altro ne era sprovvisto.

Sinceramente preferiamo la prima versione, perchè ci è sembrata molto più sicura per l'equipaggio e questa dote, sulle barche piccole come su quelle grosse, non è affatto trascurabile.

Per gli interni bisogna fare un discorsetto a parte; fermo restando che tutti gli allestimenti sono in compensato marino, il cantiere offre una certa flessibilità nelle sistemazioni sottocoperta.

Anche qui abbiamo sperimentato due versioni: una con cuccetta a V in prua, cuccetta singola a dritta, un'altra cuccetta singola e cucinino con lavello a sinistra.

L'altra versione prevede sempre la cuccetta a V in prua, cuccetta singola e cucinino con lavello a dritta e seconda cuccetta singola con un originale blocco sospeso (a fungere per esempio da piccolo tavolo da carteggio) a sinistra.

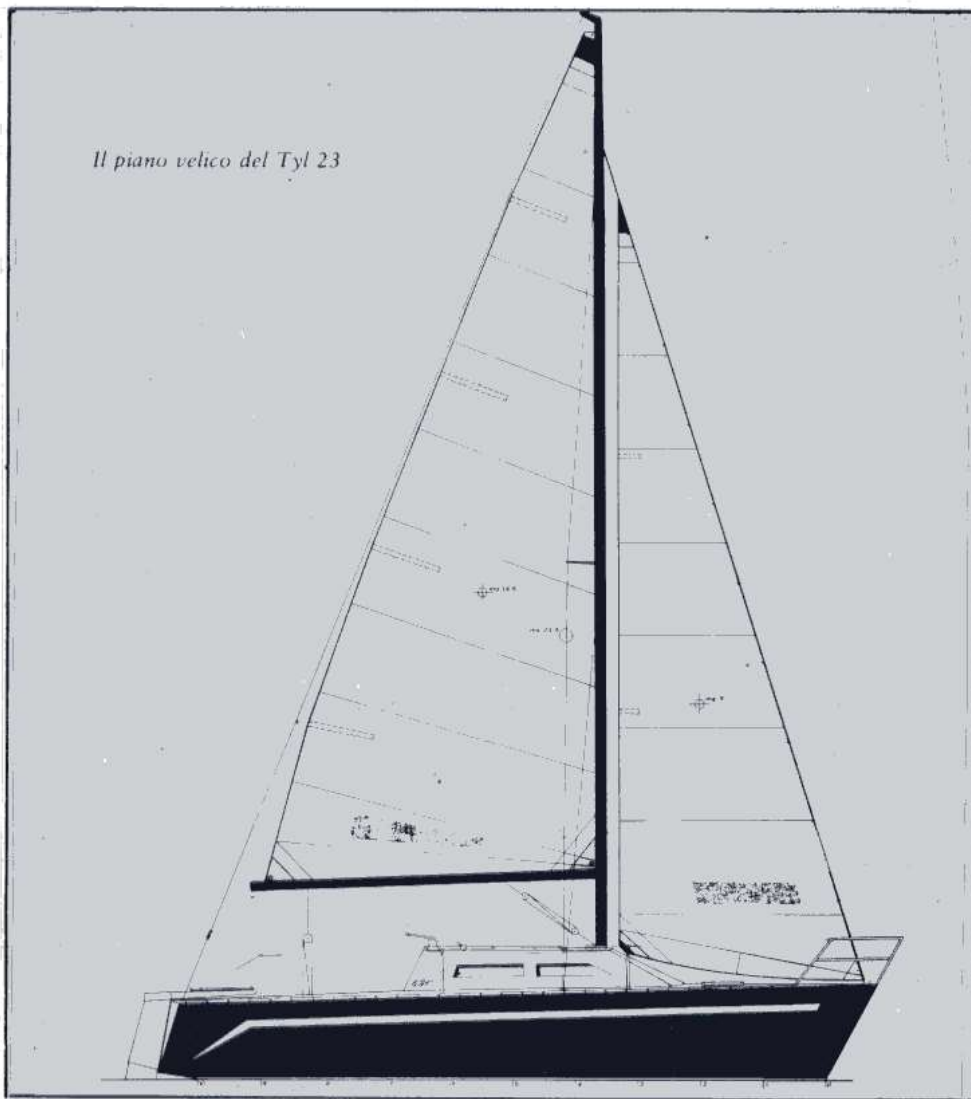
Personalmente siamo per la seconda disposizione. Come si vede non sono interni da grandi pretese, ma consentono a quattro persone di compiere tranquille crociere in un ambiente abbastanza spazioso (se rapportato alle dimensioni dello scafo) e adattabile in varia maniera a seconda delle esigenze dell'acquirente.

L'ultima considerazione riguarda il prezzo. Il kit regata costa lire 12.800.000 (esclusa IVA), la barca in versione crociera-regata lire 14.000.000 sempre senza IVA.

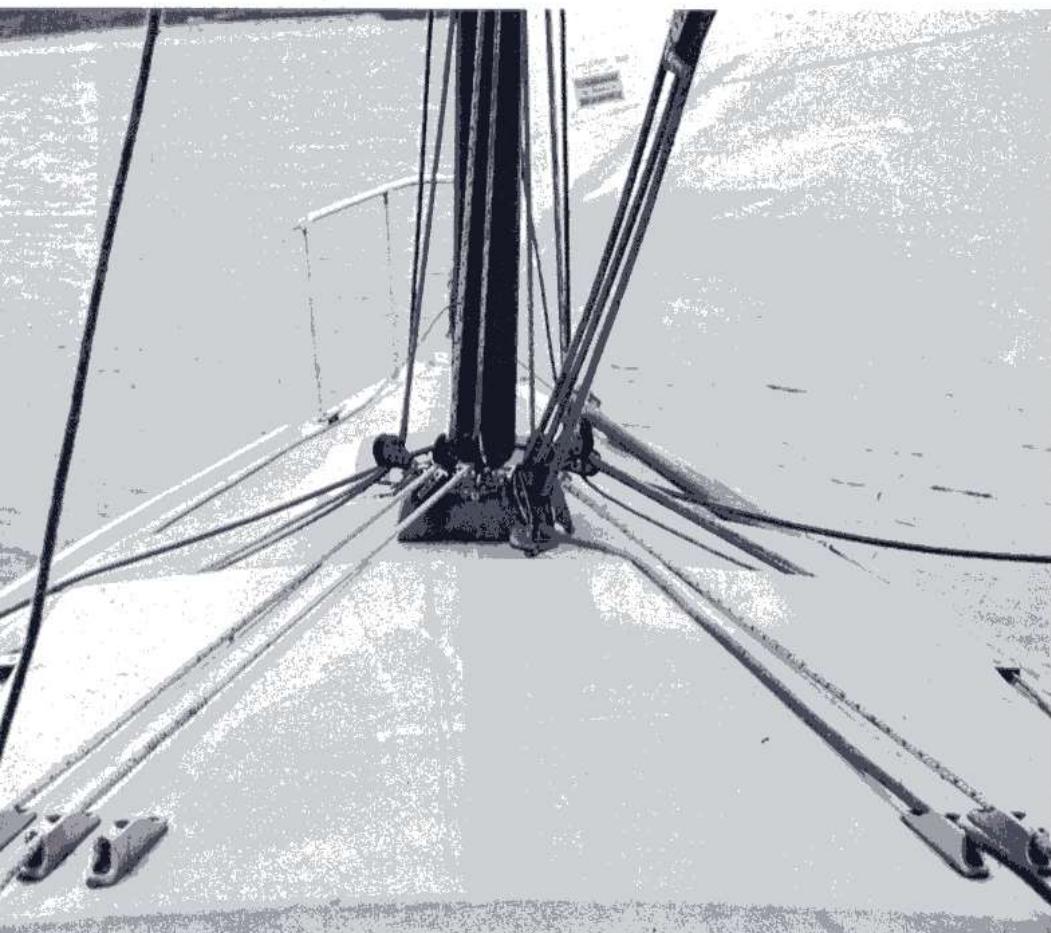
Ci sembra veramente buono, considerando quanto offre il 23 e chi non è del nostro parere s'informi sui prezzi di altre barche di questo genere. Forse non ci darà proprio torto...

Maurizio Bertera

Il piano velico del Tyl 23



Le varie manovre (drizze, terzaroli, amantiglio) arrivano dall'albero in pozzetto. Sulla tuga sono sistemati due verricelli Lewmar e dieci cameleat Ronstan (cinque per parte). L'albero (come il tangone) è di Canclini ed è in lega leggera.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Tyl 23 Sport
Cantiere: Tyl - Via Catone 27 - 20158 Milano - Tel. (02) 9760760
Progettista: Silverio Della Rosa

Generalità

Materiale di costruzione: Sandwich VTR a spessori differenziati con anima di PVC espanso
Lunghezza f.t.: metri 6,90
Lunghezza al gall.: metri 6,10
Larghezza massima: metri 2,50
Immissione: metri 1,30
Dislocamento: Kg 850
Zavorra: Kg 400
Superficie velica Randa + Drifter: mq 28,5
Tipo di attrezzatura: 7/8
Altezza sull'acqua: metri 9,20
Rating (se da regata): 2,60 (Assolibera)
Omologazione RINA: si
Possibilità di traino stradale: si
Prezzo base (esclusa IVA): L. 12.800.000 per Kit regata
14.000.000 per versione regata-crociera

Motorizzazione

Motore: tipo fuoribordo
Potenza: cv 7 (kw 5,152)

Piano velico e attrezzatura

Marca vele: Raudaschi
Randa: 15 mq
Drifter: 13,5 mq
Fiocco autovirante: 9 mq
Superficie velica totale disponibile escluso spi: 37,5 mq
Spi: 35 mq
Albero: Canclini ML 9 lega leggera
Peso per metro lineare: 1,6 Kg
Diametro strallo prua: mm 4
Diametro sartame: mm 4
Verricelli: nr. 2 marca Lewmar
Timoneria: barra

Abitabilità - Accessori

Altezza in cabina: metri 1,45
Numero cuccette doppie: 1 in locale separato
singole: 2 in locale promiscuo
Toilette: nr. 1
WC: nr. 1
Tipo: chimico
Cucina: in locale promiscuo
Numero luochi: 1
Combustibile: gas
Sospensione pivotante: si
Fermapentole: si
Lavello cucina: nr. 1
Materiale: Tespex
Serbatoio acqua: litri 30
Materiale: plastica flessibile
Pompa sentina: manuale
Impianto elettrico: tensione 12 V
batterie nr. 1
capacità 60 Amp.

Indici di prestazione

Stanci della carena: LOA/LWL = 1,13
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,40
Rapporto di zavorra: (Z/LWL)100 = 47,05%
Superficie velica per tonnellata: SA/Δ; m²/tonn. = 33,52
Potenza motrice per tonnellata: HP/Δ; HP/tonn. = 8,23
Numero di Bruce B = SA / (Δ · Δ) = 0,563
Dislocamento relativo: Δ/LWL; Kg/m³ = 3,74
Velocità limite teorica: 2,54 · LWL (nodi) = 6,27

Condizioni di prova

Temperatura: C 28
Vento: forza 1-2
Stato del lago: calmo

Intendimenti progettuali: barca disegnata per offrire un buon compromesso tra la regata e la crociera. Si tratta di uno scafo dalle elevate prestazioni velocistiche, soprattutto con aria leggera. È destinato sia ad appassionati velisti che vogliono gareggiare ad alto livello o fare brevi crociere sia ai neofiti che desiderano iniziare la loro «carriera» dal piccolo cabinato. Buona attrezzatura velica e interni abbastanza spaziosi se rapportati alle dimensioni della barca.