

CRUISER-RACER

VISMARA 43



DI CRIS BORDIGNON

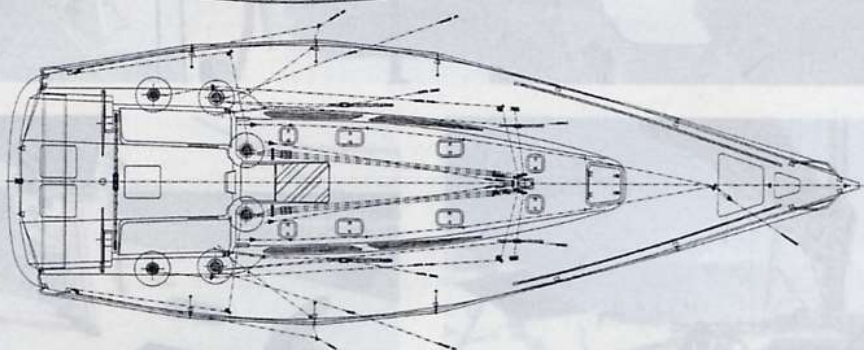
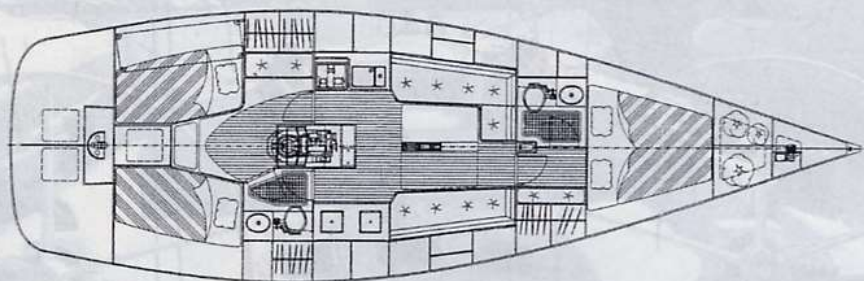
Prestazioni, funzionalità, dislocamento ridotto e deriva mobile. Soluzioni ideali e pratiche per il Vismara 43, una barca semplice da gestire in ogni condizione.

Sheliak, ultima nata del progettista toscano Alessandro Vismara, può essere considerata un'evoluzione del suo precedente progetto *Koala Hi Tech*, dal quale attinge le linee di carena e la filosofia progettuale. Più sobria nell'estetica generale, è ottimizzata per la crociera. Le numerose soluzioni presenti a bordo ne semplificano la conduzione. Prima fra tutte la

sceita del dislocamento medio leggero, che rende l'attrezzatura e le manovre alla portata di tutti. Anche il piano velico è stato realizzato in funzione dell'*easy sailing*: profilo in fibra di carbonio, crocette lievemente acquartierate verso poppa, che evitano l'utilizzo delle volanti poiché l'unione con una disposizione dell'attrezzatura di coperta, semplice ma efficace, rende gestibile la barca anche ai neofiti. L'armo è 9/10 con le crocette di larghezza contenuta che, se da un lato permettono di avere genoa con sovrapposizioni superiori al 110 %, dall'altro fanno sì che il profilo necessiti di un'inerzia maggiore. La lama di deriva è a sezione costante, con siluro terminale in piombo a immersione variabile: si passa da un pescaggio di 2 metri quando è alzata, a 3,50 quando è tutta immersa. La cassa della deriva condizio-

na gli interni, che si sviluppano in maniera simmetrica rispetto ad essa. Di pregio, per la leggerezza, le finiture con il Kevlar a vista.

Il pozzetto: mediamente profondo, è suddivisibile in due zone: quella del coronamento e quella dove sono posizionate le panche. La parte posteriore della coperta è realizzata con una tavola in sandwich asportabile, con funzione di seduta per il timoniere quando è montata, mentre quando la si toglie, dal suo alloggiamento esce la passerella per scendere a terra. Subito dopo la timoneria, che tratteremo in seguito, sul fondo del pozzetto è fissato il trasto della randa che delimita la zona panche da quella riservata alle doppie ruote. Le panche, essenziali per l'andare in crociera, penalizzano un pò la velocità delle manovre in regata. Il corridoio tra le due sedute è sufficientemente largo da ospitare un tavolo da pranzo,



COSTRUZIONE

La barca è in sandwich con le pelli in Kevlar e vetro in matrice epossidica. Il sacco a vuoto è utilizzato per la compattazione del laminato e l'eliminazione dell'esuberato di resina.

LINEE D'ACQUA

Sezioni sottili a prua, abbondanti volumi a poppa e un puntale ridotto sottendono linee molto aviate, prive della minima forzatura.

APPENDICI

Deriva mobile a baionetta e timone sospeso ad alto allungamento. L'immersione passa da 2,0 metri a 3,50 metri. Il profilo del bulbo è a sezione costante con siluro terminale in piombo per il raddrizzamento.

DESIGN

Essenziale, teso ad avere un impatto aggressivo ma sobrio. Slanci al minimo e tuga estremamente profilata i suoi elementi distintivi.

ATTREZZATURE DI COPERTA

Al top della gamma Harken: rotaie con i carrelli mobili, anche sotto carico, e bozzelli Airblock. Funzionale il cilindro idraulico integrale per la regolazione del paterazzo.

ARMAMENTO

Albero, boma e bompresso in carbonio per un armo a 9/10 con tre ordini di crocette lievemente acuartierate verso poppa. Sartieme in tondino.

attorno al quale si possono raccogliere sei persone.

La timoneria: due ruote a cinque raggi con diametro di 800 mm, posizionate rispettivamente all'estrema destra e all'estrema sinistra, riducono l'ingombro generato da una grande ruota singola, che altrimenti si renderebbe necessaria ai fini della visibilità. Con questa soluzione, oltre lasciare il calpestio centrale del pozzetto libero per accedere al coronamento, si garantisce un controllo della situazione sia sopra che sottovento. Il supporto delle due ruote è inclinato verso il centro della barca e, parte delle ruote stesse, sono incassate nella coperta.

Verricelli: la loro posizione ed il loro dimensionamento sono di estremo rilievo ai fini della semplicità di gestione dell'imbarcazione. *Sheliak* ne ha 6 e tutti *self tailing*. I primi due, partendo da poppa, sono per il recupero della scotta

randa, a seguire quelli per la scotta del genoa e infine, sulla consolle ai lati dello scorrevole del tambuccio, i due per le manovre dell'albero e del boma. I winch per le scotte sono montati a filo in coperta, il loro dimensionamento è corretto mentre la loro gestione in regata è un po' limitata dalla presenza della panche.

Ferramenta di coperta: I pulpiti sono di dimensioni contenute e, sia quello di poppa che quello di prua, non fuoriescono dalla figura dell'imbarcazione. Sono realizzati in acciaio inox lucidato a specchio e hanno delle solide basette per ancorarsi alla coperta, che in questa area è carotata. Le bitte e il musone di prua sono "leggeri" al minimo per la crociera, mentre potrebbero anche non esserci se la barca si utilizzasse solo per le regate. Il verricello salpaancora è in posizione arretrata, rispetto al dritto di prua, e

ciò per diminuire i momenti generati dal suo peso per la distanza dal baricentro della barca.

Il tambuccio di entrata: Accedere all'interno dell'imbarcazione non è semplicissimo: infatti si deve prima montare sulla tuga per poi calarsi su una scala a sei gradini, con un dislivello di 180 cm.

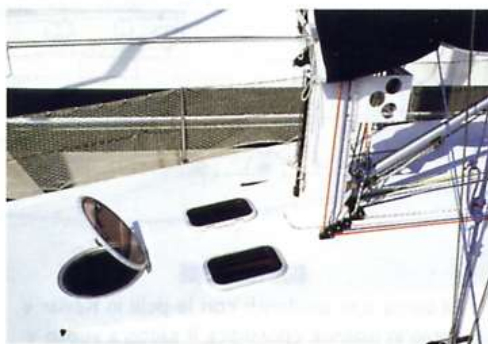
Gli interni: sono ben realizzati: pur non avendo la sensazione d'ampiezza che si ha entrando nelle moderne barche da crociera (dove però le prestazioni sono modeste,) vi è tutto il necessario per intraprendere lunghe navigazioni.

La sezione impianti è estremamente razionale e nulla è lasciato al caso: tuttavia non si sono ricercate soluzioni troppo sofisticate che spesso sono causa di problemi.

Nel complesso *Sheliak* è realmente un'ottima imbarcazione con cui poter navigare veloci, con un accettabile grado di comfort.

VISMARA 43

Vista da poppa della coperta di *Sheilak*. In primo piano le ruote del timone, sullo sfondo i ripetitori della stazione mare e vento montati sull'albero. Il tavolo apribile in composito. La sua dimensione, quando è aperto, è doppia rispetto a quella mostrata dalla foto. Particolare della ruota del timone: da osservare il ripetitore dei dati mare e vento montato sulla colonnina, che è parte integrante della coperta. Si vede anche il comando monoleva del motore, il quadro strumenti motore e la presa per la 220 volt. Vista dall'alto del triangolo di prua con l'originale boccaporto circolare semi-aperto. La batteria degli stopper e una torretta girevole con strozzatore. La tuga "estremamente pulita". Da notare il circuito della scotta-randa che esce dal boma, passa in coperta per poi arrivare sui verricelli autostrozzanti vicino alla timoneria.



SCHEDA TECNICAProgettista: **Alessandro Vismara**Cantiere: **MarineServiceViareggio**

Lunghezza	13,10	m
Lunghezza gall.	12,79	m
Larghezza	4,24	m
Immersione	2,0/3,50	m
Dislocamento	5.500	kg
Zavorra	2.000	kg
Superficie vel.	128,0	mq
Randa	58,80	mq
Genoa	69,90	mq
Gennaker	170	mq

Armo 9/10 con 3 ordini di crocette

acquartierate verso poppa

Albero, boma, bompresso in carbonio

Costruzione sandwich

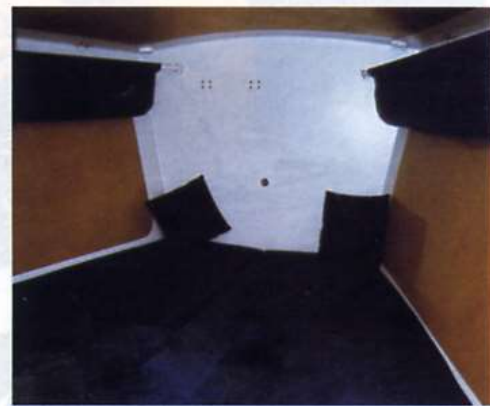
Attrezzatura di coperta Harken

Motore 30Hp

Marine Service Viareggio - Tel. 0584 388229



La dinette divisa dalla cassa della deriva che giunge fino in coperta. Sulla sinistra, il lavabo con la cassettera. Sullo sfondo si intravede la cucina. Simmetrica rispetto alla cucina la zona del navigatore. Sullo sfondo il bagno di poppa. La perfetta simmetria della dinette: unico difetto è l'impossibilità di dialogo dei commensali di destra con quelli di sinistra. La cabina di poppa di dritta. La sua luminosità è determinata dagli oblò montati sui verticali del pozzetto.



Il bagno di prua, semplice ma funzionale. La scelta del bianco gli dà un aspetto asettico. Tavolo da carteggio e ghiacciaia. Sulla chiusura di una stipettatura è montato il quadro elettrico, il plotter cartografico e il Vhf. La cabina di prua è estremamente essenziale ma di gusto.

