

Le prove di vela e motore



Il danese X-102 ottimo in regata, buono in crociera

Barca veloce a tutte le andature, agile e manovriera. Interni semplici e confortevoli, realizzati con buoni materiali e ben rifiniti. Tutte le soluzioni adottate sono in funzione delle alte prestazioni veliche dello scafo. L'utilizzo razionale degli spazi interni consente ad un equipaggio con spirito sportivo navigazioni di un certo impegno.

Di questo X-102 si è già fatto un gran parlare non appena sono cominciate a correre le solite chiacchiere sui campionati mondiali dei 3/4 Tonner a Kiel del 1984. Tutti dicono meraviglie di questo scafo in Kevlar con sandwich di Airex e fibre di carbonio, realizzato per il prestigioso appuntamento. È stata quindi nostra soddisfazione

quando da Roma il dottor Emilio Cinti della Spazio Vela, importatore della barca, mi ha invitato a provare la versione crociera di vetroresina, disegnata da Niels Jeppesen.

Appena ho visto l'X-102 nel piccolo porto del Circeo ho avuto la netta sensazione che fosse stato costruito per la velocità. Un'occhiata al foglio che riporta il piano

costruttivo e il piano velico mi ha confermato la prima impressione visiva.

Superficie bagnata ridotta, chiglia e timone molto allungati in verticale e stretti, poco slancio della prua sottile e grande slancio poppiero rasente all'acqua e con gradino dolcemente avviato (metri 2,22 di slanci quasi tutti concentrati a poppa). Co-

Spi molto strallato, barca con sbandamento contenuto e assetto perfettamente orizzontale. La potenza velica si sente sulla barra senza che la stessa diventi pesante. Da notare il vang rigido con paranco interno a 8 vie rinviato in pozzetto.





La linea dello scafo è bassa sull'acqua e la tuga ben profilata. Ciò nonostante l'altezza della zona abitabile è notevole (m 1,88) e l'abitabilità è buona perchè l'arredamento disposto in senso longitudinale.

L'X 102 di bolina va via liscio ed equilibrato. La prova sottile entra nell'acqua senza subire rallentamenti, accenna a stringere per guadagnare al vento e ritorna in linea per avanzare sulla rotta. Ha la stessa sensibilità e agilità di una deriva.

Con spi ben pieno la velocità della barca assume valori importanti anche con vento leggero. Lo sbandamento è contenuto e lo scafo naviga quasi nelle sue linee d'acqua di base lasciando una scia senza turbolenze.

perta e scafo larghi poco più a poppavia della sezione maestra per ottenere una stabilità prevalente di forma. Su una lunghezza al galleggiamento di metri 7,80 la larghezza è di metri 3,375 con un rapporto pari a 2,31 eccezionalmente basso.

Lo scafo è lungo metri 10,02 e pesa 3.500 chili dei quali 1.600 sono di zavorra con un rapporto pari al 44 per cento. Il tirante d'acqua è di metri 1,90.

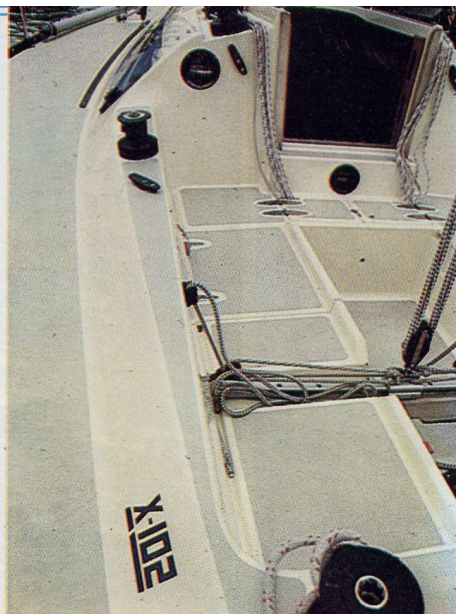
L'albero passante, lungo metri 11,78, appoggia su un madiere; è in un solo pezzo ed è attrezzato con doppie crocette.

Il motore Yanmar di 15 cavalli è piazzato a proravia della sezione maestra; l'elica a becco d'anitra è calettata su un asse rigido che fuoriesce a poppavia dell'alerone di chiglia. Una sistemazione che ha lo scopo principale di concentrare i pesi per agevolare certe prestazioni.

Nel complesso la barca da crociera nelle linee generali non differisce molto da quella da regata, salvo un poco nel profilo della tuga e naturalmente negli interni.

Lo scafo è in fibra di vetro stratificata a mano con sandwich di Airex. I madieri e le costolature sono in laminato massiccio.





La tuga stretta e lunga consente di avere dei passavanti agibili in sicurezza.

Il pozzetto è abbastanza lungo, non molto largo e poco profondo realizzato con il preciso scopo di non avere un grande volume aperto. Tuttavia non è scomodo e anche in cinque persone ci si muove senza intralcio reciproco.

Il materasso continuo che aggira quasi completamente le pareti del pozzetto e segue il contorno dello scafo. Nella zona non c'è altezza d'uomo evidentemente, ma per riposare è indicatissima e non si ha alcun senso di ristretto.



La zona cucina posta a sinistra della discesa dispone di un gran piano di lavoro e di una efficiente macchina a due fuochi e forno ad alcool posta su sospensione cardanica. Per chi teme di non avere dimestichezza con questi attrezzi peraltro molto marini può sostituirli con un fornello con bombola di gas liquido solidale.

Il saloncino è il punto più abitabile della barca. Il tavolo con piano ripiegabile è incastrato con molta praticità su un supporto tubolare fisso. I divani sono trasformabili in quattro cuccette molto confortevoli anche con forte sbandamento.



Anche nella versione crociera la pala del timone, di Kevlar 49 con asse di 75 mm, di speciale lega di alluminio, è massiccia e rastremata per ottenere la massima robustezza con il minimo peso. Risponde a tutte le specifiche I.O.R. ed ha un margine di sicurezza superiore del 10 per cento a quello richiesto dal Noske Veritas.

L'alerone di chiglia è di ghisa trattata con G 4 ed è ricoperto da tre strati di gelcoat. Il fissaggio allo scafo è ottenuto con 5 bulloni da 20 mm e due da 16 mm di acciaio inossidabile.

Il sartame di acciaio inox 1x19 ha sezioni di 4 e di 7 mm.

Un attento esame di tutta l'attrezzatura rivela una buona robustezza, fanno eccezione i candelieri che denotano una certa fragilità specie nel punto di attacco.

L'attrezzatura velica è a 7/8 con randa di mq 34,10 e genova di mq 31,70. Il boma, di buona sezione, porta il tesa base e la manina di grasso passanti all'interno e rinviati in pozzetto.

Anche il vang rigido di acciaio inox ha un paranco interno a 8 vie rinviato in pozzetto.

L'attrezzatura di coperta è ricca e rispecchia quella della barca da regata: due Lewmar 40 a due velocità per le scotte del genoa e le drizze, due Lewmar 24 per le scotte dello spi, due Lewmar 16 self-tailing per le volanti. A completamento vi sono 12 stopper easy-lock, due rotaie per il genova con quattro carrelli. Il trasto della randa ha il carrello su sfere.

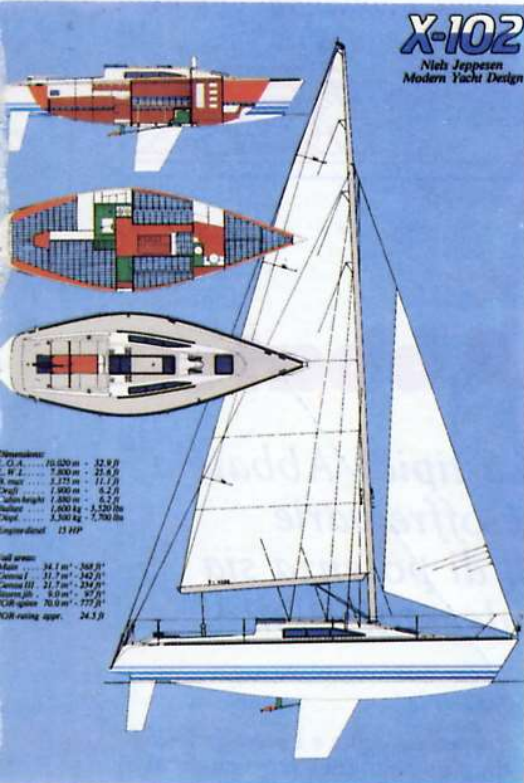
Mi sono dilungato su queste caratteristiche tecniche perchè il tipo di barca lo vuole, ma con questo non vorrei si pensasse che all'interno l'arredamento sia scarso. Proprio il contrario, perchè l'arredamento della versione crociera mantiene tutte le caratteristiche di abitabilità che rendono piacevole il viverci dentro anche a lungo.

Il mogano e il teak delle strutture, il sughero dei rivestimenti a murata e i tessuti di lana in tinte sobrie e riposanti contribuiscono a creare una calda intimità che fa dimenticare completamente il materiale freddo dello scafo.

In una barca così corsaiola e dalla linea molto tesa e bassa anche l'altezza sotto baglio è quasi miracolosa, metri 1,88. Questo particolare non trascurabile contribuisce a far apparire più grande una barca che in effetti grande non è. Anche quella specie di cabina a poppa riesce a utilizzare uno spazio che sembrerebbe impossibile rendere abitabile, quello delimitato dallo slancio poppiere e dallo specchio vistosamente inclinato.

Siamo usciti in un momento di pausa tra un piovasco primaverile e un altro e abbiamo avuto la fortuna di poter usufruire di vento teso anche se non forte e di mare quasi calmo. L'equipaggio di giovani comprendeva anche una donna, la signora Tagliacarne, nuora del famoso professore di Economia e Statistica. Sportiva da sempre (atleta titolata del salto in alto), anche in mare ha dimostrato un'esperienza e un'attitudine piuttosto rare nelle donne italiane.

Proviamo tutte le andature con spi e senza. La barca è leggera e veloce secondo le aspettative. Buona la bolina che è sicuramente l'andatura più congeniale. La barra è leggera come quella di una deriva.



Intendimenti progettuali:

Barca disegnata per la regata e successivamente realizzata anche in versione crociera veloce. Si tratta quindi di imbarcazione destinata ad un'utenza di appassionati esperti che pur utilizzandola per la crociera veloce desiderano partecipare a regate di circolo con ottime possibilità di affermazione. Interni razionali e confortevoli che consentono ad un equipaggio sportivo di compiere navigazioni di lunga durata. Buona attrezzatura velica di base con soluzioni che rispecchiano l'intendimento progettuale di origine.

Condizioni meteo di prova

Temperatura: C° 12
Vento: f. 3
Stato del mare: quasi calmo

Nella paratia a poppavia del saloncino a destra della discesa si apre il passaggio per accedere alla zona poppiera dove è ricavato un grande divano letto a materasso totale. Questa zona ha un ingresso anche da un boccaporto posto a poppa estrema tra il pozzetto e lo specchio. La tavola di carteggio è sistemata sulla dritta in modo da non intralciare il passaggio.



I rinvii in pozzetto si rivelano utilissimi. La virata in prora è sicura, la strambata un giochetto. La brezza che ci sospinge è di tutto riposo, ma le qualità manovriere si rivelano con chiarezza. La stabilità di rotta è sicura anche quando lo sbandamento incomincia ad essere accentuato; la barca procede senza incertezze in tutte le linee d'acqua che va via via assumendo e nella raffichetta chi ha la barra sente che lo sbandamento trova un punto di equilibrio oltre il quale la coppia di raddrizzamento assume un valore importante. La stabilità di forma iniziale si associa poi a quella di peso con una complementarità degna di rilievo.

Forse avremmo avuto bisogno di un po' d'aria in più e di un mare meno bonaccione per saggiare a fondo l'X-102. Le buone qualità però si vedono subito e non per nulla questa barca nata sul mare di Amleto non ha avuto dubbi nell'aggiudicarsi regate importanti tra cui due campionati mondiali consecutivi dei 3/4 Tonner nel 1981 e nel 1982.

L'X-102 è sicuramente uno scafo per veri appassionati della vela veloce; non è una barca da crociera che può fare le regate, ma è una barca da regata che può andare in crociera. Credo non si possa fare compimento migliore.

A.M.

Scheda tecnica

Imbarcazione: X-102
Cantiere: X-Yachts - Marstrup Mollevej
28 - DK 6100 Haderslev
Progettista: Niels Jeppesen
Distributore o importatore: Spazio Vela - Foro Tralano 1/a - Roma tel. 06-6991456

Generalità

Materiale di costruzione: vetroresina - Airex - Kevlar 99
Lunghezza f.t. LOA: metri 10,02
Lunghezza al gall. LWL: metri 7,80
Larghezza massima BWL: metri 3,375
Immersione: metri 1,90
Dislocamento: kg. 3.500
Zavorra Z: kg. 1600
Superficie velica Totale SA: Randa + Genoa: mq. 65,80
Tipo di attrezzatura: 7/8
Rating: plied 24,5
Omologazione R.I. Na.: sì
Insommerrigibilità: no
Prezzo base (inclusa IVA 20%): Lire 79.000.000

Motorizzazione

Motore: tipo Yanmar
N° cilindri: 2
Ciclo: diesel
Cilindrata: 586
Potenza: cav. 15 (kw 11,04)
Regime di potenza max: 15 giri/min. 3600
Elica tipo: becco anitra; nr. pale 2 diametro 40 mm.
Capacità serbatoio carburante: 50 litri
Materiale: acciaio inox
Tipo di trasmissione: asse rigido
Raffreddamento: acqua circuito aperto
Generatore asservito: 12 v

Piano velico e attrezzatura

Randa: metri quadri 34,10
Genoa: metri quadri 31,70
Fiocchi: 1 mq 21,70
Tormentina: metri quadri 9
Superficie velica totale disponibile escluso spi: metri quadri 65,80
Spi: metri quadri 70
Albero: metri 11,78
Materiale albero: lega alluminio
Diametro strallo prua: mm. 7
Diametro sartiamme: mm. 4
Verricelli: nr. 6 marca Lawmar
Timoneria: barra

Abitabilità - Accessori

Altezza in cabina: 1,88 metri
Numero Cuccette: doppie
2 in locale separato
singole 4 in locale promiscuo
Toilette: 1 in locale separato
nr. 1 tipo marino manuale
WC:
Doccia nella toilette: sì
Lavandino toilette: sì
Cucina: sì in locale separato
Numero fuochi: 2 + forno
Combustibile: alcool
Sospensione cardanica: sì
Fermapentole: sì
Lavello cucina: sì, nr. 1
Materiale: inox
Serbatoio acqua: 110 litri
Materiale: vetroresina
Pompe di sentina: manuali nr. 1
Impianto elettrico: tensione 12 v.
Batterie: nr. 1
Capacità: 120 Amp.

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,284
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,432
Rapporto di zavorra: (Z/LWL) 100 = 45,71%
Indice di stabilità di forma: SAxH/(BWL) = 20,163
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 18,80
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 4,28
Numero di Bruce B = ΔSA / ΔΔ = 0,534
Dislocamento relativo: Δ(LWL); Kg/m³ = 7,375
Velocità limite teorica: 2,54 (LWL nodi) = 7,09