

# BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

1993-2013  
20 ANNI  
BARCHE

COVER Azimut 80

OTTOBRE 2013 Speed in ap. - 45% - art. 2 comma 20/B legge 662/96 - Milano

## ANNIVERSARI

Fulvio De Simoni  
30 anni con Pershing

## A BORDO DI

- Royal Huisman *Pumula*
- Bénéteau Oceanis 55
- Ranieri International
- Makó 68

## INCONTRI RAVVICINATI

- Ilaria Cianci
- Paolo Guidali
- Sergio Sarri
- Francesco Serafini

## AZIENDE

Selva Marine

## LA GRANDE VELA

- Perini Navi Cup
- Coppa America

DAL 2 AL 6 OTTOBRE 2013  
**CI VEDIAMO  
A GENOVA**  
53° SALONE  
NAUTICO  
INTERNAZIONALE



provate  
per voi Bénéteau Oceanis 55

# Pozzetto senza fondo

Comfort in crociera significa, anche per le barche a vela, tanto spazio a disposizione. È per questo che il 55 piedi del cantiere francese ha un pozzetto così grande che si può misurare

in metriquadri  
di Niccolò Volpati

16,78 m

provate  
per voi **Bénéteau Oceanis 55**

E una tendenza, apprezzata dai diportisti e assecondata dai progettisti. Le barche da crociera devono avere tanto spazio a disposizione, costi quel che costi. E su un'imbarcazione a vela, quando non si dorme in cabina, il 90% del tempo lo si passa in pozzetto. L'Oceanis 55 di Bénéteau è una quasi ammiraglia della gamma. Di più grande esiste solo il 58. Ha toccato l'acqua nel 2013 e ci hanno lavorato due studi di designer:

Berret Racopeau per la coperta e le linee d'acqua e Nauta per gli interni. Per analizzare il pozzetto partiamo da alcune misure. Il quadrato è lungo 270 e largo 306 cm, mentre le panche 216 cm. Non finisce qui, perché le sedute sono a L con ulteriori 90 cm per lato prima di arrivare al tambucio. Durante la prova,

a bordo eravamo in otto e c'era ancora molto spazio a disposizione. All'insegna del comfort, i due prendisole che si trovano sulla tuga, di fianco al tambucio. Sono lunghi due metri e, durante le soste in rada o in porto, è facile immaginare che siano molto ambiti. Per ottenere così tanto spazio a disposizione dei passeggeri non è stata sfruttata solo la tuga con i due prendisole, ma sono state anche arretrate le due ruote del timone. I posti a sedere non sono ostacolati dalle manovre. I winch del genoa si trovano in prossimità delle ruote, appoggiate su una sorta di supporto di vetroresina. In questo modo, si trovano a portata di mano del timoniere e non vicino alla schiena delle persone sedute in pozzetto, come avviene di solito. I due prendisole sulla tuga, inoltre, non sono ostacolati dalle cime delle drizze perché queste corrono esterne al pozzetto, sono a scomparsa e "riemergono a pruvavia dei" (continua a p. 152)



151



Lo stile nel disegno degli interni di Nauta Design è inconfondibile. Molto eleganti sono giocati sul contrasto chiaro e scuro. L'Oceanis 55 dispone di tre cabine doppie, due bagni e una dinette trasformabile. C'è anche una versione con quattro cabine.



Con un vento reale di 18,1 nodi la barca con l'andatura al traverso di 90 gradi ha navigato a 9,3 nodi. Di bolina stretta la velocità è stata di 7,3 nodi.

(segue da p. 150) timoni dove si trovano ovviamente gli stopper. Questa soluzione consente di avere un pozzetto davvero sgombro dove chi vuole può rimanere seduto durante la navigazione senza essere d'intralcio a chi si dedica alle manovre e alle regolazioni delle vele. E la scotta di randa? Anche questa non occupa spazio in pozzetto perché i bozzelli sono armati su un rollbar. Niente trasto, ovviamente, e nemmeno i bozzelli che "piovono" sulla tuga. Nella versione che abbiamo avuto modo di testare, il winch per la randa era elettrico e la regolazione era molto precisa. L'armo sul rollbar, infatti, consente di avere la scotta alla fine del boma e quindi è **più semplice eseguire delle regolazioni di fino senza carichi eccessivi.** Il risvolto della medaglia è che il rollbar non è molto bello da vedere e non è nemmeno il massimo per la visibilità, soprattutto quando c'è lo sprayhood che va dal rollbar fino a pruvavia del tambucio e dei due prendisole. Quando lo spray è alzato, il timoniere, per osservare la regolazione delle vele, deve collocarsi molto all'esterno perché al centro la visibilità è compromessa. Le due ruote

sono comunque progettate per questo, così come lo sono le sedute per chi timona che si trovano sui passavanti laterali. Anche l'allestimento della poppa è studiato per soddisfare l'esigenza dei crocieristi. Il paterazzo è sdoppiato e c'è una lunga seduta che collega una timoneria all'altra. Al centro di quest'ultima, si trova una scaletta bagno in inox che serve anche per agganciare le draglie. Lo specchio di poppa si abbatte elettricamente, trasformando l'area in una piattaforma bagno che arriva al pelo dell'acqua. La poppa è così tutta aperta, assomigliando a uno scafo da regata. La larghezza della piattaforma bagno è di ben 340 cm. I layout possibili degli interni sono due: a tre o a quattro cabine. L'Oceanis 55 che abbiamo provato noi era nella versione a tre cabine con l'armatoriale a prua e due cabine gemelle a poppa. I bagni sono due e la soluzione per quello dell'armatore ci ha particolarmente convinto. È stato "sdoppiato", nel senso che entrando sulla sinistra si trova il locale wc, mentre a dritta, lo spazio è interamente occupato da un grande box doccia. L'accesso al secondo (continua a p. 155)



### Alcuni optional

Pack Crociera con elettronica, strumenti di navigazione, batteria servizi supplementare, luci a led 15.300 Euro • Pack Advantage con elettronica, delfini era, rivestimento in legno del pozzetto, tavolo del pozzetto in legno e poliestere, luci a led, winch elettrico, radio stereo 24.500 € • Pack Elegance con elettronica, delfini era, rivestimento in legno in pozzetto, tavolo del pozzetto in legno e poliestere, luci a led, radio stereo, batteria addizionale, winch elettrico, inverter, materassini prendisole, batterie al gel 30.900 € • Pack Easy Docking con elica di prua, cover per ruote del timone, conta catene e controllo remoto del salpancora, parabordi 10.150 Euro • Pack Docking con conta catena, controllo remoto salpancora, cover ruote del timone, parabordi 3.370 € • Pack Electronic con 2 plotter Simrad multifunzione touch screen da 8" e cartografia Navionics Silver 5.240 € • winch elettrici per il genoa 7.720 € • genoa auto virante 4.890 € • bimini pozzetto 4.130 € • sprayhood 3.200 € - serbatoio aggiuntivo acqua (324 litri) 1.200 € • generatore da 9 kW 17.100 € • dissalatore 60 lit/h 11.710 € • ice-maker 2.605 € • aria condizionata 20.090 € • serbatoio aggiuntivo carburante (200 litri) 1.440 € • radar 2.830 €



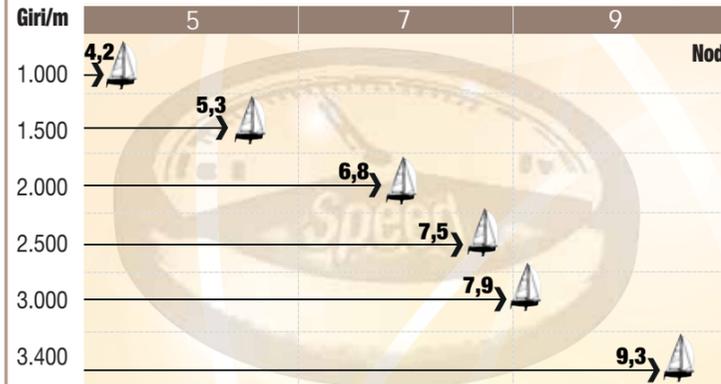
## Le prestazioni e la scheda

Velocità max a motore	Velocità max di bolina	Immersione m	Superficie velica mq	Rapporto lung./larg.
<b>9,3</b> nodi	<b>7,3</b> nodi	<b>2,2</b>	<b>139</b>	<b>3,3</b>

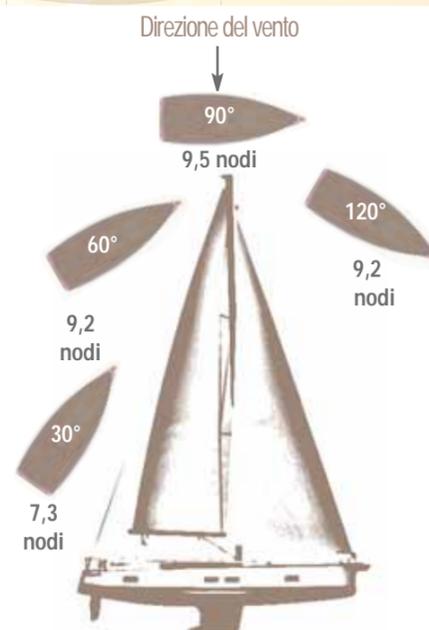
### Condizioni della prova

Località	Palma di Maiorca	Persone imbarcate	otto
Vento	variabile tra 15 e 20 nodi	Acqua	pieno
Onda	30 cm	Carburante	pieno

### Velocità in nodi a motore



È una barca pensata per la crociera familiare molto solida e ben equipaggiata.



Costruttore Bénéteau, Saint Hilaire de Riez, Francia  
 Importatore Bénéteau Italia, Via Puccini 15, Parma, tel. 0521.243200, info@beneteauitalia.com, www.beneteau.com  
 Progetto Berret Racopeau Yacht Design per scafo e coperta, Nauta Design per gli interni

Scafo Lunghezza fuori tutto 16,78 m • lunghezza scafo 15,99 m • lunghezza al galleggiamento 15,16 m • baglio massimo 4,96 m • pescaggio lungo 2,20 m • pescaggio corto 1,80 m • pescaggio minimo 1,45 m • peso chiglia lunga 4.390 kg • peso chiglia corta 4.960 kg • peso chiglia minimo 5.298 kg • dislocamento a vuoto 16.700 kg • serbatoio carburante 400 litri • serbatoio acqua 364 litri • serbatoio acqua dolce opzionale 324 litri • randa 67 mq – genoa 105% 72 mq – spi assi metrico 200 mq  
 Motore Yanmar 4JH4TCE, potenza 75 cv (55 kW), sail drive, pod 120

Misure altezza cabina armatoriale di prua 193 cm • cuccetta 204x170 cm • altezza sopra il letto 101 cm • altezza bagno armatore 192 cm • altezza cabina doccia 197 cm • quadrato dinette 330x380 cm • altezza in dinette 199 cm • larghezza accesso sottocoperta 64 cm • cucina a U 133x223x97 cm • divanetto a U di dritta 152x240x170 cm • tavolo dinette 89x114 cm • larghezza tavolo da carteggio 107 cm • altezza cabina di poppa di sinistra 195 cm • cuccetta 202x138 cm • altezza sopra il letto 112 cm • altezza cabina di poppa a dritta 196 cm • cuccetta 207x164 cm • altezza sopra il letto 112 cm • altezza bagno di poppa 192 cm • quadrato del pozzetto 270x306 cm • panche pozzetto 216 cm (ciascuna) • prendisole prossimo al tambucio 200 cm (ciascuno) • larghezza passavanti laterali da 37 a 50 cm • larghezza piattaforma di poppa 340 cm  
 Certificazione CE Cat A 12 persone/cat. B 14 persone/cat. C 16 persone  
 Prezzo 322.900 Euro (standard) • 504.942 Euro (versione della prova)

### Prestazioni a vela

Vento reale (in nodi)	andatura	gradi	velocità (in nodi)
17	bolina stretta	30°	7,3
18	bolina larga	60°	9,2
18,1	traverso	90°	9,5
17,5	lasco	120°	9,2
18	granlasco	160°	8,5

### Prestazioni a motore

Giri	nodi
1.000	4,2
1.500	5,3
2.000	6,8
2.500	7,5
3.000	7,9
3.400	9,3

(segue da p. 152) bagno lo si ha dalla cabina di poppa che si trova a dritta e dalla dinette. Nella versione a quattro cabine, Nauta ha previsto di spostare il bagno sulla sinistra rubando un po' di spazio alla cucina e di collocare un locale con letti sovrapposti a dritta. Il quadrato della dinette è all'insegna della versatilità così come vuole lo stile dello studio di designer italiani. Le sedute lato poppa del divano ruotano su un perno, così possono servire per completare la U intorno al tavolo da pranzo oppure essere spostate per trasformarsi nella cuccetta matrimoniale della dinette. Infine, le stesse sedute, possono essere utilizzate per il tavolo da carteggio. Un'altra caratteristica apprezzabile è la doppia fila di finestrate sulla tuga.



Quella superiore ospita oblò apribili che servono per favorire la circolazione di aria, mentre quella più bassa consente di vedere il mare e la scia della barca durante la navigazione. È un effetto simile a quello che, fino a oggi, sembrava riservato alle sole imbarcazioni a motore. A Palma

Per la prima volta è stata introdotta una costruzione a infusione con sandwich di balsa.

è difficile che il vento deluda e infatti basta aspettare l'ora di pranzo e la brezza si mette a soffiare. Quando molliamo gli ormeggi dalla banchina del Real Club Nautico ci sono quasi venti nodi. Stringe bene la bolina, infatti, arriviamo fino ai 30° e la velocità è di ben 7,3 nodi. Allargando fino al traverso tocchiamo addirittura i 9,5. Al lasco perde un po'. Non è previsto un gennaker avvolgibile, servirebbe l'assimetrico che però i responsabili del cantiere non si sognano nemmeno di farci issare. Proseguiamo a vele bianche e il Gps registra una velocità tra gli 8 e i 9 nodi sempre con un vento reale tra i 17 e i 18. Nei rari "buchi" di vento, la barca tende a piantarsi, segno che le performance con poca aria non sono altrettanto esaltanti. Del resto Oceanis 55 è una barca da crociera e quindi è piuttosto pesante. Con un buon vento comunque si comporta molto bene e il peso contribuisce a rendere praticamente nullo il beccheggio sull'onda. L'unica cosa che non ci ha molto convinto è il rimando del timone. Non è particolarmente maneggevole ed è piuttosto duro, anche nelle andature portanti. Per l'ormeggio, nessun problema perché monta il sistema 360° Docking, studiato dal cantiere in collaborazione con ZF. Si manovra con un joystick e il piede saildrive è in grado di ruotare su sé stesso. Niente effetto evolutivo dell'elica e soprattutto una retromarcia che procede in linea retta. Nel caso in cui si disponga anche dell'elica di prua, il sistema lavora congiuntamente con questa e con il piede, consentendo di manovrare con grande semplicità. Anche questo è comfort in crociera.

