

Nauticat 331

Comodamente in mare

www.solovela.net

articolo pubblicato sulla rivista SoloVela *Prova in mare*

di Giuseppe Mancini - foto di Toni Valente

Il Nauticat 331 è l'evoluzione del 33 e rappresenta per il cantiere Sil-tala Yachts il fulcro della sua produzione, visto che in circa trent'anni ne sono stati prodotti 1.200. Un numero considerevole di barche in giro per i mari di tutto il mondo, con armatori soddisfatti per le doti di solidità e comodità. Infatti, chi acquista un 331 non lo fa certo pensando di avere una barca dalle performance velocistiche brucianti, ma per trovare comfort e spazi ben precisi, su una struttura solida e affidabile. Tutto ciò è facile da riscontrare su imbarcazioni sopra i quaranta piedi; però, se si vuole rimanere a dimensioni intorno ai dieci metri, allora la scelta si restringe moltissimo. Ma soprattutto, su queste misure, l'ottenimento di spazi ampi necessariamente inficia la snellezza delle linee d'acqua. Il punto focale e la domanda principale che ogni armatore deve fare a sé stesso, è: "cosa voglio da una barca?" - "che tipo di utilizzo ne faccio?".

STRUTTURA E COSTRUZIONE

La forma di questo ketch ricorda molto quella tipica degli scafi nordici a "due prue", anche se evoluta nelle linee d'acqua di prua e della carena, decisamente più snelle. Come gli scafi di un tempo, ha un ridottissimo slancio di poppa, uno slancio di prua marcato e murate alte, specie nella zona di poppa. Altro elemento distintivo, il baglio massimo quasi costante per 3/5 della lunghezza fuori tutto. Quest'ultimo, insieme alle linee verticali delle murate, assicura volumi interni abbondanti.

Tra i due alberi, spicca l'alta deck house, che conferisce al profilo della tuga una linea più da motor-sailer che da barca a vela vera e propria. Di fatto, può essere così considerato a tutti gli effetti, viste le dimensioni, le sezioni immerse, il dislocamento, la superficie velica e il numero di cavalli del motore.

Scafo e coperta sono in solidi di vetroresina laminata a mano, utilizzando un sistema alternato di stuoie e matt, di fibra di vetro. I ma- ➤

Di questa barca simbolo del Cantiere finlandese vengono ancora prodotti molti esemplari, per soddisfare le richieste di quegli armatori che hanno a cuore la comodità e la solidità



Per la randa è possibile scegliere fra tre opzioni: normale a garrocci, full batten o avvolgibile



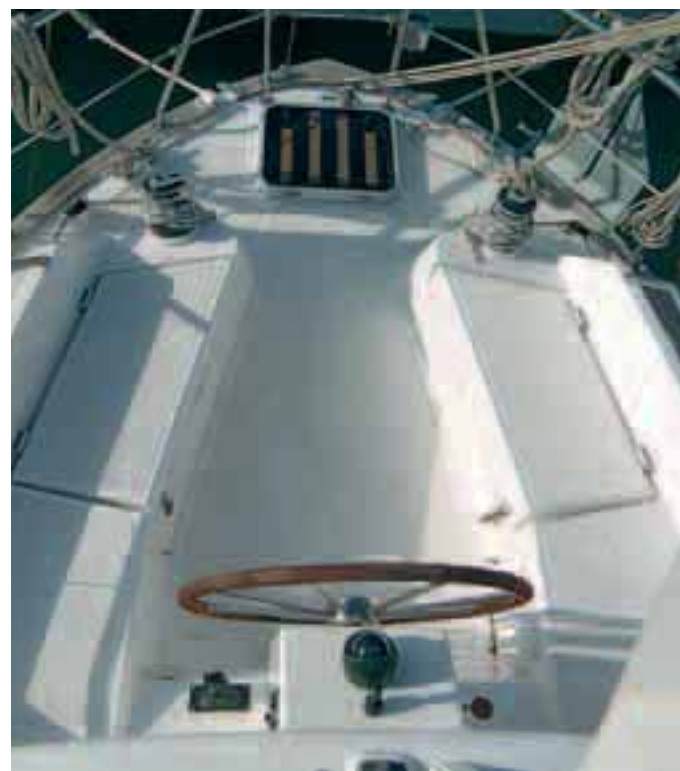
La zona del pozzetto, con la ruota del timone esterno vicina al piede albero di mezzana e la scotta della randa



Sopra, la zona di prua: la posizione dell'ancora è stata decentrata per allontanarla più possibile dalla briglia della delfiniera. Sotto, la zona di poppa



in coperta
Sopra, il passavanti di dritta: si vede chiaramente il percorso della scotta del genoa, che lo attraversa proprio all'altezza dei due gradini



Il pozzetto del Nauticat 331: oltre alla ruota del timone, si notano le due aperture dei gavoni sotto le panche e, a poppavia, i due winch per le scotte del genoa

dieri e i longheroni longitudinali, sono resinati allo scafo e pezzati con grandi stuoie di fibra di vetro, che più che definire "fazzoletti" sono veri e propri "lenzuoli" stratificati e abbondantemente impregnati di resina. Così come le paratie e le principali strutture d'arredo, pezzate a scafo e coperta in tutto il loro perimetro.

COPERTA

La coperta è caratterizzata da una tuga, alta e volumetricamente importante, soprattutto nella zona centrale della deck house, ai lati della quale si aprono i due passauomo per l'interno, chiusi da portelli scorrevoli. Spicca la presenza di molte zone vetrate che assicurano una corretta illuminazione e areazione degli interni.

A prua vi è una delfiniera alla cui estremità è murato il genoa, e che protegge l'ancora e il suo musone. Tutta l'area prodiera è larga: al centro è posizionato il salpancore (Lofrans Tigres 1200 Watt), molto vicino al gavone dell'ancora ottimamente profondo onde evitare quegli scomodi ammassamenti della catena, che rendono poco sicuro l'atto di salpare.

A proposito di gavoni, a parte quello dell'ancora, i vani dedicati allo stivaggio in coperta sono leggermente insufficienti, limitati a due bassi gavoni posti sotto le panche in pozzetto e due gavoncini in prossimità del gradino del passa- ➤





vanti, uno per lato. Alla luce di ciò, non esiste un luogo per riporre i parabordi e si rende necessaria l'adozione degli appositi supporti applicati alla battagliaiola, offerti in optional dal Cantiere finlandese.

A poppa, il livello della coperta si eleva, per ottenere una buona altezza nella sottostante cabina. Lì è ricavato il pozzetto - chiuso ai lati da due panche - che grazie alla sua posizione rialzata offre al timoniere una perfetta visuale di tutta la barca. Il perimetro è protetto da una falchetta piena, facente parte della struttura dello scafo, sormontata da una dogia in teak che si interrompe opportunamente solo in prossimità dei passacavo d'ormeggio.

ATTREZZATURA

L'attrezzatura di coperta, di ottima qualità e ben dimensionata, è ridotta allo stretto indispensabile in modo da avere una completa semplificazione delle manovre.

Il punto di scotta del genoa è regolato da due carrelli su rotaie applicate al limite della tuga. Le scotte, dopo essere passate da lì, corrono verso poppa attraverso due passascotte, fino ai bozzelli che le deviano ai winch, molto vicini al timoniere. Purtroppo, in questo percorso, attraversano i passavanti, intralciandoli leggermente. La randa è regolata da un paranco con strozzascotte a camme, montato su un trasto appena avanti all'albero di mezzana, anch'esso a portata di mano del timoniere. Pure la scotta della mez-

zana è regolata da un paranco con punto fisso all'estrema poppa. Tutti i bozzelli, le rotaie e i winch di scotta sono della Harken.

Le drizze e tutte le manovre degli alberi, non sono rinviate e si fermano in prossimità dei loro piedi. Sull'albero di maestra sono montati un winch (Andersen) e uno stopper (Spinlock).

PIANO VELICO E ALBERI

Il piano velico è un tipico ketch, con entrambi gli alberi a un ordine di crocette e sartame spiroidale. Genoa armato in testa d'albero e gestito da un avvolgifiocco Furlex, con comando rinviato in prossimità del pozzetto.

Gli alberi sono poggiati in coperta e, come i boma, sono realizza-

ti in alluminio dalla Selden. Al loro interno corrono le drizze, che sono in tessile/acciaio.

Avvolgibile anche la randa di maestra, mentre tradizionale a garrocci quella di mezzana. Visto il dislocamento pesante, riteniamo opportuno sfruttare la possibilità - resa in optional dal Cantiere - di avere, al posto della randa avvolgibile, una randa full-batten, per la differenza di superficie (circa 5 metriquadri) e di efficienza della vela.

INTERNI

Tutti gli interni sono realizzati in teak di buona qualità, così come quella della falegnameria in generale. Apprezzabile in parti- ➤



Sopra, la cabina di prua e (a sinistra) il grande bagno, con il vano doccia separato. A destra, la cucina lungo la murata di dritta e, sullo sfondo, la parte rialzata della deck house



colar modo la lavorazione di tutte le cornici dei mobili, che non presentano spigoli. Anche il pagliolato è in teak, listato in acero. La Siltala Yachts lascia molta libertà all'armatore di scegliere la distribuzione interna tra svariate opzioni; la barca da noi provata, infatti, presenta qualche differenza: un bagno non previsto nella cabina di poppa; il quadrato trasferito dalla zona della cucina alla deck house e, al suo posto, l'ampliamento del bagno armatoriale che, in questo modo, diventa

grande e spazioso, con addirittura il vano doccia separato. Se non si dimentica che la barca in questione è un 10 metri, gli spazi a disposizione acquisiscono un valore completamente diverso. Ma andiamo con ordine: a poppa si trova una cabina con letto a una piazza e mezza, vari armadi con ampi spazi di stivaggio e un bagno, piccolo ma funzionale; la cabina armatoriale è a prua, letto matrimoniale e un bagno a essa riservato davvero grande. Anche qui sono presenti armadi, piani d'appoggio e cassetti in abbondanza. A poppavia della cabina di prua, allo stesso livello, è presente la cucina sistemata lungo la murata di dritta. Il suo lungo piano d'appoggio



poggio contiene il blocco cottura, completo di forno, e i lavelli. Pure questa zona è ricca di vani per lo stivaggio, tra armadietti, cassetti, ceste a scomparsa, ecc.. Il centro barca è occupato dalla deck house, luminosissima. A sinistra è sistemato il divano a "C", che circonda il tavolo e assicura la seduta a sei persone; leggermente spostate a dritta rispetto all'asse longitudinale vi sono le due scale che - una verso poppa, l'altra



verso prua - portano alle cabine; tra la scala di prua e il passauomo d'ingresso è posta la timoneria interna, anch'essa idraulica come l'esterna, ottima alternativa per il timoniere in caso di temperature rigide o cattivo tempo. Accanto alla scala di poppa si trova l'armadio dedicato alle cerate.

Al livello sottostante la deck house, è situato il locale del motore, realizzato con una buona coibentazione acustica.

IMPIANTI E MOTORE

Il motore, uno Yanmar da 75 cavalli a 3.500 giri, che assicura un'ottima velocità di crociera per un 33 piedi. Due serbatoi gasolio per un totale di 500 litri non fanno sorgere preo-

Sopra, l'accogliente cabina di poppa e (a destra) il suo bagno, non previsto in progetto ma realizzato come optional



cupazioni quanto ad autonomia. Il suo quadro di controllo è integrato al pannello elettrico, posto alle spalle della timoneria interna, mentre gli strumenti indicatori dei livelli e dei giri sono di fronte a questa timoneria, in posizione alta sopra le aperture che guardano a prua. L'impianto elettrico, a 12 Volt, è cablatto a regola d'arte e alimentato da due batterie da 180 Ah; un'altra batteria da ➤



In queste foto, il pannello di controllo elettrico e del motore, posto nella deck house, in prossimità del passauomo



Le valvole del serbatoio del gasolio



Sopra, i cablaggi elettrici, tutti numerati e riportati su uno schema a portata di mano

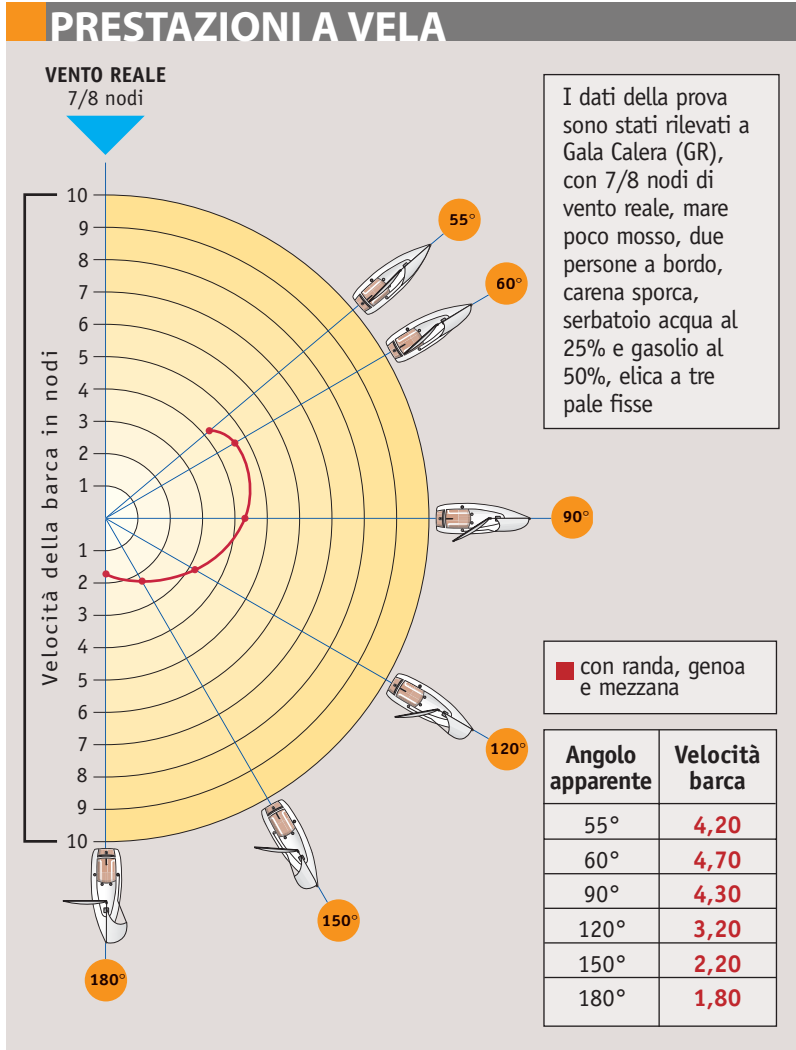


A sinistra, uno stipetto della cucina. Sotto, l'armadio delle cerate



sotto coperta

PRO	CONTRO
- Qualità struttura - Comodità - Livello finiture interni	- Prestazioni a vela - Gavoni esterni - Precisione e risposta del timone



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Prua	Poppa
2000	5,80	1	2	2	2
2200	6,20	1	3	2	3
2400	6,50	2	4	3	4
3200	7,40	3	7	5	7

135 Ah è a esclusivo uso del motore. Ottimo anche l'impianto idraulico, sia per i materiali che per l'assemblaggio.

PROVA IN MARE

Il giorno della prova, il vento non aiuta di certo: poco al mattino, rinfresca leggermente nelle ore più calde, senza superare mai gli otto nodi. Sicuramente, una barca del genere può diventare "divertente" dai 12 nodi in su, ma oggi ci si deve accontentare e riuscire a cogliere pregi e difetti con quello che si ha a disposizione.

Apriamo randa e genoa, dopo aver issato la mezzana e, non stringendo troppo, iniziamo una bolina. Il Nauticat avanza un po' a fatica ma, senza pretendere angoli al vento stretti, si riesce ad avere un passo accettabile. Velocità che migliora non appena si poggia di bolina larga, fino al traverso. Il timone è leggermente sordo: meglio prenderci la mano per trovare il giusto anticipo e per effettuare delle virate precise. In ogni caso, la barca vira con sufficiente facilità, lasciando intendere una buona manovrabilità.

A motore si comporta benissimo: a 2.200 giri tiene una velocità di 6,20 nodi, che per una barca lunga 8,60 metri al galleggiamento, sono di tutto rispetto; soprattutto se si considera lo stato della carena al momento della prova (sporca) e la presenza di un po' d'onda.

I dati della prova in mare sono stati rilevati con l'ausilio del Geonav 4C

DOTAZIONI DI SERIE

Esterni	ancora Danforth, 4 parabordi, cime d'ormeggio (4x15 metri)
Interni	frigo L.100, batterie servizi (2x180Ah), batteria motore (135Ah), ecoscandaglio Raymarine ST60, Log Raymarine ST60

ACCESSORI EXTRA

prezzi in Euro, IVA esclusa

Albero di maestra Selden con avvolgiranda	2.335
Avvolgigiocco Furlex	1.967
Randa avvolgibile North Sails	975
Genoa avvolgibile North Sails	1.379
Mezzana North Sails	756
Salpancore elettrico W.1200	2.628
Caricabatterie Mastervolt	986
Pilota automatico Raymarine ST6001	2.831
Boiler L.24	998
Doccia acqua calda/fredda in coperta	353
Riscaldamento Webasto AT3500D	2.282

Nauticat 331

VALUTAZIONI

Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

STIVAGGIO

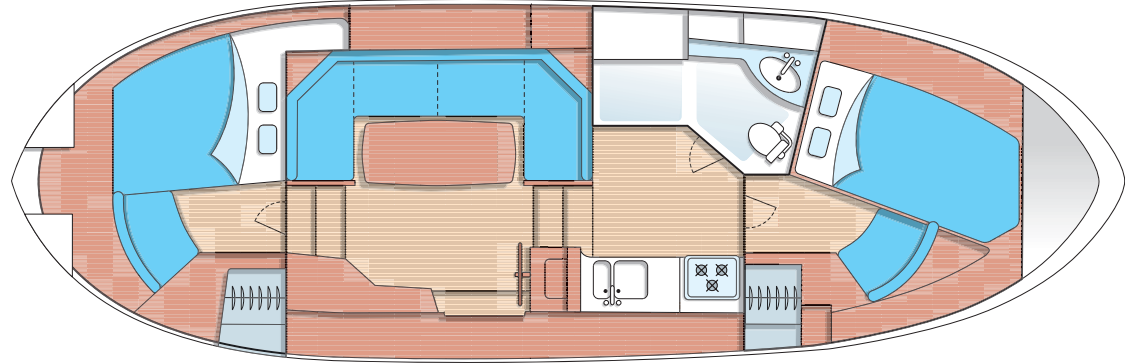
Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagni	★★★★★

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 10,40
Lunghezza al gallegg.	m. 8,60
Baglio massimo	m. 3,40
Pescaggio	m. 1,48
Dislocamento	kg. 8.300
Randa	mq. 17,20
Mezzana	mq. 9,00
Genoa	mq. 30,90
Cabine	2
Bagni	2
Motore	Yanmar 4JH3-TBE cv 75
Capacità serbatoio acqua	L. 450
Capacità serbatoio gasolio	L. 500
Categoria CE	B
Cantiere	Siltala Yachts Oy
Prezzo	€ 170.658 (Iva esclusa)

TABELLA COMPARATIVA

	Nauticat 331	Najad 331	H.R. 34	Ovni 345
L.f.t.	10,40 m	9,98 m	10,28 m	11,48 m
Larg. max	3,40 m	3,26 m	3,42 m	3,60 m
Dislocamento	8.300 kg	5.300 kg	5.300 kg	7.000 kg
Cabine	2	2	2	2-3
Bagni	1-2	1	1	1
Prezzo (Iva esclusa) €	170.658	134.000	143.000	127.500



CONTATTI

Passepartout Yachting

Corso Italia, 13
58015 Orbetello (GR)

Tel. 0564.860235
Fax. 0564.860870

www.giaroli.it
info@giaroli.it