



MAXI DOLPHIN

MAXI DOLPHIN G3420 "ANGI"





MAXI DOLPHIN





MAXI DOLPHIN G34'

Una barca moderna e dal prezzo contenuto

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza fuori tutto	10,20 mt
Lunghezza al galleggiamento	10,20 mt
Larghezza massima	3,40 mt
Pescaggio	2,00 mt
Dislocamento	3.700 kg
Chiglia fissa/Zavorra	1.150 kg
Zavorra liquida (ballast)	2 x 700 l
Superficie velica totale	85 mq
Genoa	30,5 mq
Randa	54,5 mq
Fiocco	18 mq
Tormentino	5 mq
Gennaker	109 mq
P	14.500
E	5.500
J	4.150
I	12.00
Motore entrobordo	Lombardini Marine 18 hp
Posti letto	6
Materiale di costruzione	Composito
Progettista	Groupe Finot
Categoria di progettazione	A
Cantiere costruttore (esclusiva mondiale)	Maxi Dolphin s.r.l.

Il **MAXI DOLPHIN G34'** è una barca moderna e veloce e la tecnica di costruzione adottata dalla **Maxi Dolphin** è in linea con gli alti standard richiesti.

Questo monotipo è caratterizzato da un buon rapporto qualità/prezzo, dovuto sia alla semplicità ed alla modularità degli interni, in ogni caso decisamente confortevoli per l'uso della barca che è alla base della sua filosofia progettuale.

Il **MAXI DOLPHIN G34'** si presenta pertanto come una barca di qualità, performante, prestigiosa per il suo disegno, di ottima immagine ed in grado di garantire il piacere della



navigazione al suo armatore; il fatto poi che il suo prezzo non sia esorbitante sicuramente non dispiacerà a nessuno.

MAXI DOLPHIN G34' One Design – Testo di Jean Marie Finot

Gli obbiettivi:

una barca da regata in - shore

una barca per regata d'altura con equipaggio

sicura

stabile

solida

semplice da usare

veloce

essenziale, semplice da costruire con le tecniche tradizionali, facile da riparare dal prezzo di acquisto contenuto.

Per soddisfare questi requisiti abbiamo utilizzato l'esperienza acquisita:

- sulle barche di serie da noi prodotte in larga scala (circa 29.000 barche naviganti)
- sui monotipi da regata e sulle barche da corsa open (mini-transat, 50' open, 60' open).

Le esperienze maturate nella progettazione di queste diverse barche hanno portato come risultato:

1. l'essenzialità e la facilità di fabbricazione
2. l'essenzialità nell'attrezzatura di coperta
3. l'essenzialità nelle manovre
4. l'essenzialità degli interni
5. l'utilizzo dell'albero orientabile in carbonio, con maggiore stabilità, maggiore solidità, minor spessore e miglior rendimento
6. la deriva in stratificato (centro di gravità molto più basso)
7. l'utilizzo dei water-ballast, con migliore rapporto peso/potenza e minor sbandamento.

Il **MAXI DOLPHIN G34'** deve essere una barca semplice nella quale investire solo nella sicurezza e nel piacere di andare a vela (lo scafo, la chiglia, l'attrezzatura/equipaggiamento).

Lo scafo:

quello del **MAXI DOLPHIN G34'** è abbastanza classico, moderatamente largo, con una buona stabilità di forma. La prua è fine al galleggiamento ed abbastanza piena nell'opera morta, in modo che la barca sia ben equilibrata in sbandamento e non si ingavoni nelle onde.

Le vele:

La stabilità del **MAXI DOLPHIN G34'** consente di portare molta tela, il che permette delle ottime prestazioni a tutte le andature e le velocità del vento.

Abbiamo adottato l'attrezzatura **C.WING ©** che beneficia delle attuali caratteristiche del



carbonio:

- una grande resistenza
- un alto modulo.

Il **MAXI DOLPHIN G34'** è armato con un albero girevole incastrato nella barca, sostenuto da:

- ◇ uno strallo
- ◇ due sartie orientate verso poppa.

In questo modo si ottiene un elemento molto semplice con pochi pezzi di assemblaggio; strallo e sartie sono fissati in un solo punto di attacco a prua dell'albero.

L'albero porta una randa steccata ed un fiocco relativamente limitato.

Lo spinnaker è sostenuto da un tangone abbastanza ridotto per facilitare la manovra e lavora all'interno del triangolo di prua, il che rende la manovra a prua meno pericolosa.

La coperta:

Il pozzetto è abbastanza largo per permettere anche ad un equipaggio di 6 persone sia di sporgersi fuoribordo sopravvento senza fatica sia di manovrare la barca senza alcuna difficoltà.

Dal pozzetto verso prua scorrono dei punta-piedi che permettono di stare seduti senza farsi male alle gambe quando la barca è sbandata.

* Le drizze sono a prua del pozzetto

* le scotte del fiocco sul lato

* la scotta della randa è dotata di un trasto a poppa e di un rinvio al centro del pozzetto.

Il tambuccio scorrevole è incastrato, in modo da ottenere un profilo molto pulito al vento.

La zavorra:

è costituita da una deriva in fibra di vetro piena, iniettata, incastrata nello scafo e sostenuta da 2 grandi madieri.

Su di essa è imbullonato il bulbo in piombo.

I profili della deriva e del bulbo sono realizzati sulla base dei più recenti studi.

La zavorra liquida (ballast):

due water-ballast da 700 litri ciascuno sono presenti nella zona della cucina a poppa della barca.

Essi sono posti in posizione abbastanza bassa per non compromettere la stabilità della barca qualora essa si corichi a 90°.

Nelle regate inshore la barca è utilizzata senza ballast.

Nelle regate offshore, in particolare con equipaggio ridotto, il ballast mostra tutti i suoi pregi: velocità, scarso sbandamento, ecc.

Questo consente una maggiore flessibilità nella riduzione delle vele.



Gli interni:

sono essenziali e concepiti non solo per navigare ma anche per potersi riunire per un drink una volta giunti in porto.

⇒ 6 cuccette complessive (3 per lato):

- * sopra i ballasts
- * ai piedi dei ballasts a poppa
- * nel quadrato

⇒ una cucina essenziale

⇒ un carteggio

⇒ 2 divani cuccetta nel quadrato

⇒ a prua

- * la toilette
- * la cala vele
- * se necessario, 2 cuccette di emergenza.

L'altezza sotto il baglio è moderata ($\cong 1.75$ m).

La costruzione:

lo scafo del **MAXI DOLPHIN G34'** è costruito in vinilestere monolitico con UD e multi assiali.

Questa pelle è irrigidita da nervature longitudinali che sorreggono gli interni ed i ballast.

Queste strutture longitudinali sono collegate dalle due paratie trasversali e dalle due grandi costole che sorreggono la zavorra.

La coperta è in sandwich di fibra di vetro e schiuma di PVC.

La sicurezza:

questa è stato uno degli elementi essenziali delle nostre riflessioni:

- * solidità
- * stabilità (circa 122°)
- * grande bordo libero a prua
- * posizione dell'equipaggio.