

Oceanis 40

Dodici metri, che passione

di **Luca Giani**

La presentazione ufficiale avverrà in occasione dei principali saloni autunnali, ma molti, addetti ai lavori e non, hanno già avuto modo di ammirarlo in occasione delle prime uscite in mare, le cui foto sono state pubblicate su diversi siti internet: stiamo parlando del nuovo Oceanis 40. Disegnato da Jean Berret e Olivier Racoupeau – negli ultimi anni stretti collaboratori della Wauquiez – questo nuovo quaranta piedi rappresenta l'entry-level di una gamma che nel corso degli anni ha regalato parecchie soddisfazioni al colosso francese, da sempre competitivo nell'importante fascia dei dodici metri. Dopo aver lanciato scafi come il glorioso First 40.7 e l'altrettanto azzeccato Oceanis Clipper 411, la Bénéteau ha optato per un parziale rinnovamento della propria produzione, affidandosi all'estro e all'esperienza dei due progettisti francesi, affiancati nel loro lavoro dagli architetti della Nauta Design, responsabili del design degli interni.

COSTRUZIONE

Il nuovo Oceanis 40 è realizzato in modo tradizionale. Lo scafo, di concezione monolitica, è laminato con tessuti di vetro e resine poliestere ed è rinforzato da un controstampo che, oltre a irrigidire l'unità, assolve importanti funzioni strutturali, ripartendo adeguatamente gli sforzi e le sollecitazioni provenienti dalle appendici e dall'albero.

A differenza del guscio, la coperta è stratificata in sandwich di balsa, accorgimento che ha permesso di ottenere un ottimo rapporto tra rigidità e leggerezza, garantendo al tempo stesso un buon isolamento sia termico che acustico.

Scafo e coperta dell'Oceanis 40 sono uniti meccanicamente, mediante l'impiego di viti autofilettanti e rivetti; la giunzione è sigillata da mastici ad alta tenacità ed è rifinita da un'elegante falchetta in teak, che si interrompe a mezza nave per lasciare spazio a due comode bitte d'ormeggio supplementari.

Disponibile in due versioni – normale e a pescaggio ridotto – il bulbo è caratterizzato dalla notevole larghezza della lama di deriva trapezoidale e dallo scarpono, che ne abbassa il centro di gravità influenzando positivamente sul momento raddrizzante. Realizzata in ghisa, la pinna viene trattata con stucchi epossidici, che oltre a preservarla dalla corrosione, servono a correggere le piccole imprecisioni tipiche di ogni fusione.

Stratificato in modo classico, il timone è di tipo sospeso e ha

La Bénéteau ha affidato a Berret e Racoupeau il compito di disegnare questo nuovo 12 metri: uno scafo tradizionale nella costruzione, ma moderno nelle sue linee



Gilles Martin Raget

Le linee d'acqua richiamano la tradizione dei 12 metri Bénéteau, per prestazioni a vela di tutto rispetto. Due le possibilità di pescaggio



Gilles Martin Raget

forma quasi rettangolare; l'asse in acciaio inox è assistita da boccole autoallineanti e ruota grazie a un sistema composto da un settore in alluminio e frenelli in acciaio inox, collegati alle due ruote per mezzo di catene ben dimensionate.

COPERTA E ATTREZZATURA

Nell'affidare l'incarico di ridisegnare la gamma Oceanis a Berret e Racoupeau, la Bénéteau ha rappresentato le sue scontate necessità – facilità di conduzione anche con equipaggio ridotto, linea moderna e volumi interni generosi – lasciando per il resto piena libertà ai due designer francesi.

Il risultato, almeno a giudicare da questo nuovo dodici metri, è piuttosto soddisfacente, anche se alcune scelte estetiche – la tuga imponente e le finestrature nere che ne caratterizzano la parte centrale delle pareti laterali – non ci convincono del tutto: questione assolutamente opinabile e quindi di importanza relativa nella valutazione complessiva dell'unità.

Le linee d'acqua, determinate da sezioni di prua generose, slanci appena accennati e murate poco svasate, non introducono nessuna novità di rilievo e raccontano di una barca che predilige le andature larghe.

Come detto in precedenza, l'aspetto estetico dell'unità risente non poco dell'imponenza della sovrastruttura: per tentare di ovviare a questo problema, i designer l'hanno fatta spiovere verso il grande pozzetto, ricorrendo allo stesso stratagemma utilizzato sul Pilot Saloon 41 disegnato per Wauquiez. In questo caso, però, il risultato non è stato raggiunto completamente: visto lateralmente, l'Oceanis 40 risulta infatti piuttosto tozzo, anche se la tuga ben si sposa con l'importante bordo libero, definito da linee pulite e dagli slanci appena accennati. Per garantire l'adeguato ricambio d'aria e la sufficiente illuminazione degli interni, sulla sovrastruttura sono incassati numerosi osteriggi e una grande finestratura fissa, posizionata a poppavia del piede albero, da dove le manovre – drizze e amantigli – sono rinviate verso i due winch Harken 40 ST, montati ai lati del tambucio, in prossimità delle batterie di stopper. ►►



Benché sia quasi interamente occupato dalla tuga, il piano di coperta offre un triangolo di prua libero da impedimenti, sotto il quale è situato il capiente gavone dell'ancora – il salpancore è un optional - e due passavanti sufficientemente spaziosi. Accedere ai camminamenti laterali dal pozzetto, specie con la barca sbandata, non è cosa tra le più semplici, vista l'altezza e la larghezza quasi esagerate del paramare; la via più agevole è ricavata a poppavia delle colonnine, dove quest'ultimo va a morire, lasciando spazio a due comode sedute per il timoniere. Il pozzetto, occupato al centro da un grande tavolo a semipiani abbattibili, è diviso in due: la zona prodiera, concepita per il comfort dell'equipaggio, può ospitare senza problemi fino a sei persone e nasconde sotto le sedute due gavoni – dalle dimensioni varia-

bili a seconda dell'allestimento interno – mentre la zona poppiera è riservata al timoniere e alla regolazione del genoa, visto il posizionamento arretrato dei winch primari. Da qui, passando attraverso l'apertura ricavata nella schiena d'asino – sotto le cui panche sono ricavati altri utili gavoni - si accede alla poppa attrezzata.

ALBERO E PIANO VELICO

Studiato per garantire la massima efficienza anche a un equipaggio ridotto, il piano velico dell'Oceanis 40 si compone di un genoa avvolgibile al 140% della J e di un randa semisteccata, equipaggiata con sistema di terzaroli rapidi e lazy bag; entrambe le vele, confezionate con taglio e materiali classici dalla Elvström-Sobstad, sono fornite di serie.

Concepita per un utilizzo unicamente diportistico, la barca vanta un buon rapporto tra superficie velica (78,40 metriquadri) e dislocamento (poco oltre le sette tonnellate e mezzo) dato che lascia presagire lunghe e tranquille veleggiare anche in condizioni di vento leggero.

Poggiato in coperta, l'albero è realizzato in alluminio dalla Z-Spars e ha due ordini di crocette; sorretta da sartame spiroidale discontinuo e dallo strallo di poppa sdoppiato, l'antenna principale è armata a 9/10 e viene fornita completa di avvolgifiocco.



Gli interni sono previsti in due versioni, a tre o due cabine. In entrambi i casi sono spaziosi e concepiti per il comfort a bordo



INTERNAMENTE

Disegnati dalla Nauta Design, gli interni dell'Oceanis 40 sono disponibili in due versioni: una dotata di due cabine e un bagno, l'altra con tre cabine e due bagni. Nel primo caso entrambi gli alloggi offrono cuccette dalle dimensioni davvero notevoli, grandi armadi e ampio spazio calpestabile. Il bagno, posizionato a sinistra della scala di accesso, è di dimensioni importanti e ha il box doccia separato, mentre la cucina si sviluppa su tre lati, occupando tutta la zona posta a sinistra della scala d'accesso; nel secondo, la cabina di prua risente della presenza al suo interno del bagno supplementare e la cucina è disposta lungo la murata di sinistra, davanti all'unica zona che non cambia in nessuna versione: quella del tavolo da pranzo, circondato da un comodo divano a "C" e servito sul lato di sinistra da una panchetta scorrevole.

In entrambi i casi, i generosi volumi interni garantiscono ambienti ampi e confortevoli: le altezze sono sufficienti ovunque, così come i vani ricavati per lo stivaggio di cambusa, attrezzatura di rispetto e oggetti personali. Particolare attenzione è stata dedicata al posizionamento dei punti luce e, più in generale, all'illuminazione in sé che, come già sottolineato in precedenza, è garantita dai numerosi osteriggi incassati nella tuga.

I mobili, poggiati sul controstampo strutturale, sono realizzati ricorrendo alle tecnologie più evolute con materiali di buona qualità: il risultato, in linea con il prezzo non eccessivo dell'unità, è più che sufficiente. Buona la scelta dei colori: al bianco



dei cieletti e delle paratie laterali si contrappone la calda tonalità dei legni impiegati nella realizzazione dei mobili, richiamata dal bel pavimento che, privo della classica filettatura, offre un gradevole effetto parquet.

MOTORE E IMPIANTI

All'interno del vano motore insonorizzato con schiuma isolante, pulsa un cuore da quaranta cavalli; prodotto dalla Yanmar, il propulsore è posto sotto la scala di accesso ed è appoggiato su un telaio integrato nel controstampo strutturale; la trasmissione in linea d'asse è protetta da uno skeg in vetroresina, saldato allo scafo durante la stratificazione dello stesso.

Dotato di una riserva di gasolio di quasi duecento litri, il motore è accessibile frontalmente alzando la scala, mentre l'ispezione laterale è garantita dagli sportelli ricavati nelle paratie delle cabine di poppa.

L'impianto idrico è sezionabile e le tubolature utilizzate sono realizzate con materiali atossici di qualità più che accettabile. Realizzati in polipropilene, i serbatoi dell'acqua hanno una capacità complessiva superiore ai trecentocinquanta litri e sono posizionati all'interno di appositi alloggi ricavati nel controstampo: il principale, da duecento litri, è posto sotto il letto di poppa, mentre il secondo, da circa centosessanta litri, è sotto la cuccetta di prua. Gli impianti elettrici (sia quello a 12 volt che quello a 220) sono realizzati in modo pratico e razionale, utilizzando materiali di buona qualità. L'impianto a 12 volt è alimentato da due batterie – una da 140 Ah riservata ai servizi e una da 110 Ah dedicata all'avviamento del motore - ricaricabili tramite l'alternatore da 80 Ah o, all'ormeggio, grazie al caricabatterie offerto come optional.