

MOANA 33

*Una presentazione
d'eccezione
per una barca
davvero speciale.
E' il Moana 33:
un progetto Malingri
pensato per non aver
paura di nessun
mare. Una barca
che è anche
un modo di vivere
e di navigare*

*di Bruno Kleinfeld
foto di Adam J. Wilson*

ALTURA

COME UNA JEEP PRONTA PER IL DESERTO

*Alcune "pose" del Moana 33
in navigazione completamente
allestite. Come si può vedere
lo scafo mostra sin dal primo
sguardo la sua natura
assolutamente speciale
di barca destinata alle lunghe
navigazioni. Ben evidente
è inoltre la linea solida
e piuttosto affilata, poco
slanciata, con la prua
a canoa e con lo spoiler
di poppa, un optional
obbligatorio se si vuole
il timone a vento. La barca,
qui con randa full-batten
e genoa leggero, è armata
a cutter, anche se in queste
foto lo strallo di trinchetta
è in posizione di riposo.*



MOANA 33

COMPLETEZZA SENZA RISPARMI

Una serie di immagini dell'attrezzato piano di coperta del Moana 33. Qui a fianco il pozzetto, non grande ma raccolto e protetto. Sotto, un particolare di una bussola dove si intravedono alcuni interruttori (luci di navigazione, strumenti ecc.). In basso, a destra, una vista ravvicinata del timone a vento. E' il famoso Mustafa, prodotto anch'esso dallo Studio Malingri.

cato, non è e non può essere un prodotto interamente seriale. I Moana vengono infatti venduti in kit, fornendo lo scafo e la coperta assemblati, oltreché l'assistenza dello Studio Malingri Vela d'Altura per le fasi successive di lavorazione. A parte si può acquistare un kit completo per gli interni. La presentazione non può quindi non risentire: trattandosi di una barca che non ha altre caratteristiche standard al di fuori di quelle costruttive e strutturali, ogni Moana risulta alla fine diverso dall'altro per gli allestimenti.

A questo punto immaginiamo si scatenerà il panico in chi era già stato attratto da quanto aveva letto finora. "Autocostruzione? Io? Neanche per sogno. Una barca la voglio, ma di allestirla non se ne parla nemmeno." E' più che comprensibile. Sono in pochi a poter pensare di impegnarsi in una simile impresa, per tanti motivi risaputi che qui non ci interessa analizzare.

Esistono però delle soluzioni: la prima consiste nel farsi realizzare la barca per intero dallo Studio Malingri, anche se in ogni caso non si tratterà dello stesso rapporto che si può avere con un grande cantiere, che vi consegna la barca chiavi in mano, ma di un rapporto di collaborazione che coinvolgerà il cliente nella scelta e nella definizione di molti aspetti della futura imbarcazione. Un'altra possibilità è quella di rivolgersi a qualcuno che abbia già affrontato il problema, in maniera completa e con competenza, e che sia disposto a fare da consulente e supervisore di lavori affidati a terzi.

Diciamo questo non a caso. La prova di questa barca nasce infatti da un incontro con due persone, Guido Oppizzi e Paolo Versé, imprenditore l'uno e architetto e designer l'altro, entrambi velisti appassionati e competenti. Di loro - e di come potrebbero esservi utili - parliamo in uno dei box di queste pagine.

Per il momento vi basti sapere che i due signori in questione hanno realizzato per se stessi due Moana 33 gemelli, progettandone gli interni e ripensandone parte del piano di coperta. Sono due barche incredibili dove è stato compiuto un lavoro con un grado di cura, una precisione e una intelligenza davvero sbalorditivi.

Si può dire, a ragion veduta, che il loro lavoro abbia rappresentato un'ottimizzazione e un completamento del concetto applicato da Malingri nella progettazione del Moana 33. Speriamo solo che da questa presentazione possiate rendervi conto, come ce ne siamo resi conto noi, delle qualità di questa barca e delle sue possibilità.



Scafo

Già nel disegno il Moana 33 denuncia da subito la sua diversità. Libera da qualsiasi vincolo progettuale (leggi: stazza IOR, esasperazioni volumetriche o di baglio per aumentare l'abitabilità o ancora semplici scelte puramente estetiche), ha l'aspetto, deciso e solido, di una macchina da guerra. Al primo sguardo, abituati come siamo a barche con disegni molto differenti, viene da chiedersi se è bella. Quando la si guarda per un po' e la si apprezza nelle sue doti funzionali appare anche piacevole, con la sua linea forte e priva di slanci.

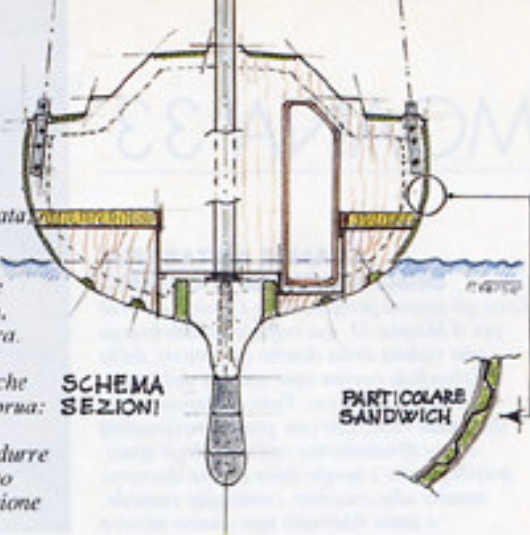
In pianta è piuttosto fine, con un baglio massimo posizionato a centro barca di almeno 20 cm inferiore alla media. Vista di lato colpisce subito per la prua fine, un po'

a canoa, con una ruota appena accennata e quasi senza slancio (la barca, spoiler escluso, è lunga fuori tutto m 10.10 e al galleggiamento è ben 9,50).

La poppa è anch'essa appena inclinata, ad offrire poca superficie all'impatto del mare, ma trova un suo completamente utilissimo e esteticamente valido in uno spoiler, necessario se si vuole montare il timone a vento (che su una barca fatta per lunghe navigazioni con poco equipaggio è quasi un *must*). La chiglia (vedi il discorso sulla costruzione) si prolunga a poppa in una sorta di skeg che protegge l'asse e aumenta la stabilità di rotta. La tuga è bassa e aumenta gradatamente da prua verso poppa raggiungendo il valore massimo nella zona che all'interno corrisponde alla discesa (cucina e carteggio; cioè dove serve davvero stare in piedi).

UNA COSTRUZIONE ACCURATISSIMA

A fianco una sezione dello scafo che mostra la struttura costruttiva. Come si vede la chiglia non è imbullonata ma è parte dello stampo. In dettaglio, la struttura reticolare del sandwich, con la resinatura intermedia alle anime in termanto. A sinistra il piede d'albero, con cinque winch, uno per ogni manovra. Non ci sono rinvii in pozzetto perché la barca deve poter essere condotta anche in solitario. In basso una veduta della prua: la barca è priva di gavoni, compreso quello dell'ancora. Si è voluto infatti ridurre al minimo il rischio di vie d'acqua. Sotto alla scheda il piano velico e la disposizione degli interni della barca in prova.

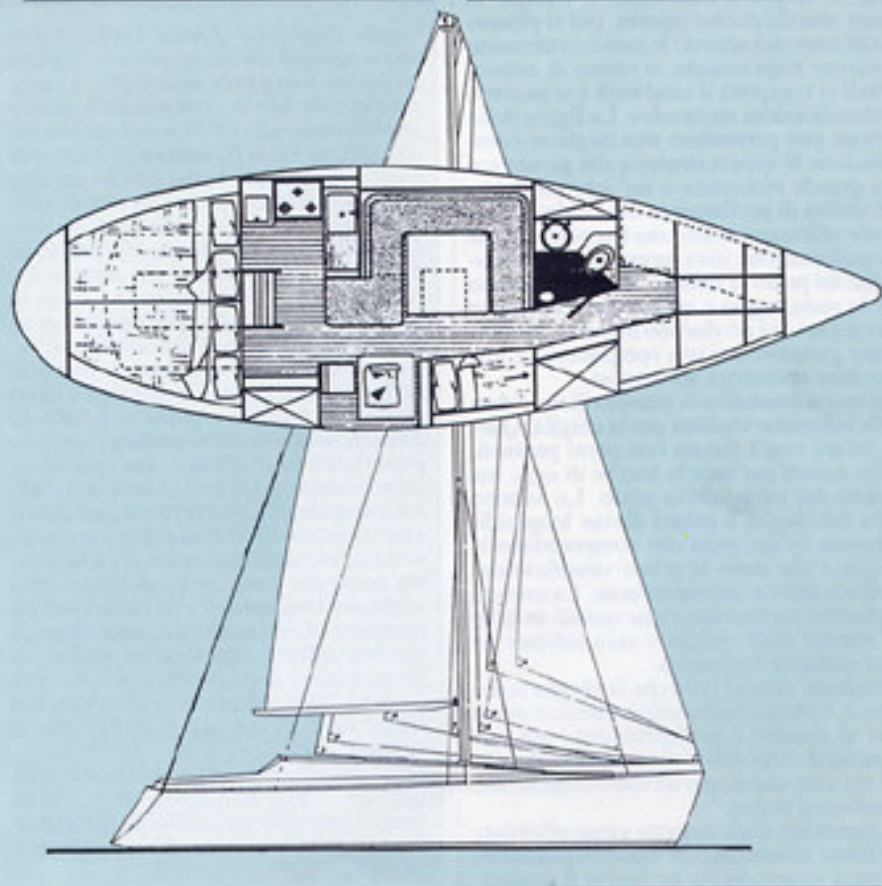


SCHEDA TECNICA

Progetto	Malingri
Costruzione	Studio Malingri Vela d'Altura - Via Broletto, 37 - 20121 Milano - tel. 02/86462472
Lunghezza fuori tutto	m 10,10
Lunghezza al galleggiamento	m 9,50
Larghezza massima	m 3,16
Immersione	m 1,70
Dislocamento	kg 4400
Zavorra	kg 2000
Sup. velica randa (r)	mq 25
Sup. velica genoa (g)	mq 40
Sup. velica trinchetta	mq 10,80
Sup. velica yankee	mq 11,50
Cabine	unica
Posti letto	6
Mat. di costruzione coperta	vtr e termanto

Mat. di costruzione scafo	vtr e termanto
Motorizzazione	Lombardini 35 hp
Albero	Velscaf
Passi d'uomo	Malingri
Timoneria	barra
Prezzi	
In kit	L 53.100.000
(prezzo comprensivo di scafo e coperta assemblati, zavorra inserita nel bulbo, assistenza, direzione dei lavori e certificato omologazione per immatric.)	

Indicativamente il costo di una barca completa, equipaggiata e navigante, è di L 125.000.000 se allestita in proprio e di L 180.000.000 se realizzata da terzi



Costruzione

Una voce questa che dovrebbe essere molto importante per ogni barca e che per il Moana diventa davvero fondamentale. Come ogni mezzo destinato ad essere utilizzato a fondo, in condizioni anche durissime ed estreme, questa barca è oggetto di una costruzione attenta e molto dettagliata, che fa uso di soluzioni particolari che hanno lo scopo di accrescerne la resistenza e la durata.

Innanzitutto, i materiali. Il Moana è in vtr nell'opera viva e in sandwich di termanto e vtr nell'opera morta e nella coperta. Se fosse unicamente per questo sembrerebbe qualcosa di poco inconsueto, solo che la struttura di questo sandwich è molto particolare. Si tratta infatti di una struttura reticolare (vedi

MOANA 33

GRANDE ABITABILITA' DEGLI SPAZI PER IL GIORNO

Ecco gli interni progettati da Oppizzi e Versé per il Moana 33, qui raffigurati attraverso una veduta della dinette (a fianco), della splendida cucina (qui sotto) e del bagno (in basso a destra). Tutti questi ambienti sono stati realizzati con grande razionalità e uno sfruttamento radicale degli spazi, privilegiando i luoghi dove si vive davvero, mentre alle cuccette, comunque comode, è stato riservato uno spazio minore.



fig. 1) che forma una serie di omega. Più o meno il lavoro è fatto così: si compie la prima stratificazione esterna, poi si pongono (ad intervalli alterni) le anime in terranto a sezione trapezoidale, si resina di nuovo, quindi si completa il sandwich e si passano le stratificazioni successive. La figura della sezione può permettere una migliore comprensione di questa struttura che garantisce una grande resistenza e un'oggettiva impossibilità di scollamento del sandwich. Le resine utilizzate richiedono tempi molto alti di catalizzazione (ovviamente poco economiche dal punto di vista del tempo necessario per lo stampaggio e quindi poco utilizzate dai cantieri che producono in serie). In compenso garantiscono una compattezza e una superiore resistenza all'osmosi.

L'altra caratteristica di grande rilievo è data dalla soluzione studiata per la chiglia. Questa infatti non è fissata con perni passanti, come accade per tutte le barche di oggi, ma è parte del corpo dello scafo. Lo stampo della conchiglia è infatti diviso longitudinalmente in due parti che comprendono la chiglia e che dopo le prime stratificazioni vengono unite e ancora resinate. La zavorra in piombo preformato viene quindi inserita all'interno della chiglia e resa solidale ad essa mediante resinatura.

Il risultato, oltre al fatto che la chiglia non è appesa, è che la chiglia internamente è vuota sino al piombo e profondissima, con una capacità di circa 400 litri: un grande vantaggio nel caso in cui, per un motivo qualsiasi, si imbarchi acqua.

La giunzione scafo-coperta viene effettuata mediante resinatura dall'interno (prima che la barca venga chiusa va deciso il posizio-

UN AIUTO PREZIOSO...

Guido Oppizzi e Paolo Versé, l'uno imprenditore della gomma e l'altro architetto e designer industriale, sono le persone che hanno reso possibile questo servizio mettendoci a disposizione uno dei due Moana 33 da loro allestiti. Entrambi sono velisti: Paolo Versé con un passato da regatante anche su barche illustri (era il prodiere del primo Moro di Venezia), Guido Oppizzi più dedicato alla crociera. Tra l'altro Guido, con il suo Moana 33' (che si chiama Joutsen, se lo vedete in giro), parteciperà alla prossima Ostar (a lui tutti i nostri auguri di buon vento).

Ne parliamo non solo per ringraziarli della cortesia, della disponibilità e della splendida pasta cucinata a bordo di Joutsen, ma anche per segnalare il servizio importante che offrono. Lo splendido lavoro compiuto sui loro Moana, descritto e documentato da questa prova, può infatti essere molto utile a chi desideri servirsene non solo per un allestimento di un Moana, ma anche per quello di un qualsiasi altro scafo, avvalendosi dell'esperienza da loro maturata ed estremamente competente. Il servizio offerto riguarda lo studio, la progettazione degli interni e del piano di coperta, l'allestimento e la direzione dei lavori ed è diretto sia a privati che a cantieri.

Gli indirizzi a cui rivolgersi sono: Guido Oppizzi - Via Ronchetta, 6 - 20064 Gorgonzola (Mi) - tel. 0337/298329; Paolo Versé - Via Paleocapa, 18 - Bergamo - tel. 035/237287



Qui sopra Guido Oppizzi (in piedi) e Paolo Versé (di profilo) a bordo di Joutsen, uno dei due Moana 33 da loro allestiti. A entrambi vanno i nostri complimenti per lo splendido lavoro compiuto e i ringraziamenti per la grande disponibilità offerta, rendendo possibile questo servizio



PARTICOLARI BREVETTATI

Il livello di cura messo nell'allestimento degli interni a bordo di questo Moana 33 ha reso necessario il brevetto di alcuni particolari, come le chiusure di sportelli e cassetti dalla tenuta eccellente (a sinistra), o il tavolo da carteggio solidale al sedile del navigatore e reso basculante per le lunghe boline. Da notare anche qui lo sfruttamento quasi maniacale degli spazi: a bordo è presente una vera miriade di stipi, sportelli, cassetti e cassettoni disposti un po' ovunque.

RASSEGNA D'IMPRESSIONI

Ponte

Distribuzione degli spazi	●●●●
Agilità	●●●●
Antisdrucciolo	●●●●
Battagliola e pulpiti	●●●●●
Tientibene	●●●●
Manovre	
Punto di mira del fiocco	●●●
Rotaie del fiocco	●●●●
Rinvii in pozzetto	●●●
Numero verricelli	●●●●●
Qualità verricelli	●●●●
Trasto di randa	●●●
Attrezzature d'ormeggio e d'ancoraggio	
Bitte e passacavi	●●●
Stivaggio cime e parabordi	●●●●
Pozzetto	
Dimensioni	●●
Comfort all'ormeggio	●●
Comfort in navigazione	●●●●
Posizione del timoniere	●●●
Gavoni	assenti
Accesso ai comandi del motore	●●●

Leggibilità degli strumenti

Leggibilità degli strumenti	●●●
Posizione delle manovre	●●●●
Manovre fisse	
Albero	●●●●
Sartie	●●●●●
Strali	●●●●
Boma	●●●●
Tangone	●●●
Accesso sottocoperta	
Scaletta	●●●
Agilità	●●●
Antisdrucciolo	●●●●
Sistema di chiusura	●●●●●
Quadrato	
Agilità	●●●●●
Altezza	●●●
Ventilazione	●●●●
Illuminazione naturale	●●●●
Illuminazione artificiale	●●●●
Razionalità dell'allestimento	●●●●●
Stipetteria	●●●●●
Dimensioni del tavolo nella dinette	●●●●●

Cucina

Altezza	●●●
Illuminazione e ventilazione naturale	●●●●
Illuminazione artificiale	●●●
Lavello	●●●
Fornello	●●●●●
Ghiacciaia	●●●●●
Piano di lavoro	●●●
Stipetteria	●●●●●
Tollette	
Accessibilità e comfort	●●●●
Lavabo	●●●
Wc	●●●
Doccia	●●●
Stipetteria	●●●●
Illuminazione e ventilazione naturale	●●●●
Vano motore	
Accessibilità	●●●●●
Ventilazione	●●●
Possibilità di pulizia	●●●●

Data la natura particolare dell'imbarcazione in questione, questa rassegna d'impressioni si riferisce, per le voci che riguardano gli interni, unicamente al modello in prova.

namento delle paratie e la compartimentazione degli interni). Poi si applica la falchetta mediante bulloni passanti e si danno gli ultimi strati di resina lungo la giunzione, a ricoprire i bulloni. In questo modo la barca, che come si discute nel passo dedicato alla coperta, è del tutto priva di gavoni, non possiede alcuna possibile via di infiltrazioni d'acqua.

Lo scafo possiede inoltre delle strutture di rinforzo: due longheroni longitudinali in vtr, che percorrono l'intera barca e assicurano la rigidità sull'asse prua-poppa, e una "cintura" interna, realizzata allo stesso modo e posta alla sezione maestra, per contrastare le torsioni sullo scafo. Ultima chicca: tutte le paratie e il mobilio interno vengono resinati sulle giunzioni con lo scafo, inamovibili e solidali con il corpo dell'imbarcazione.

Coperta e attrezzature

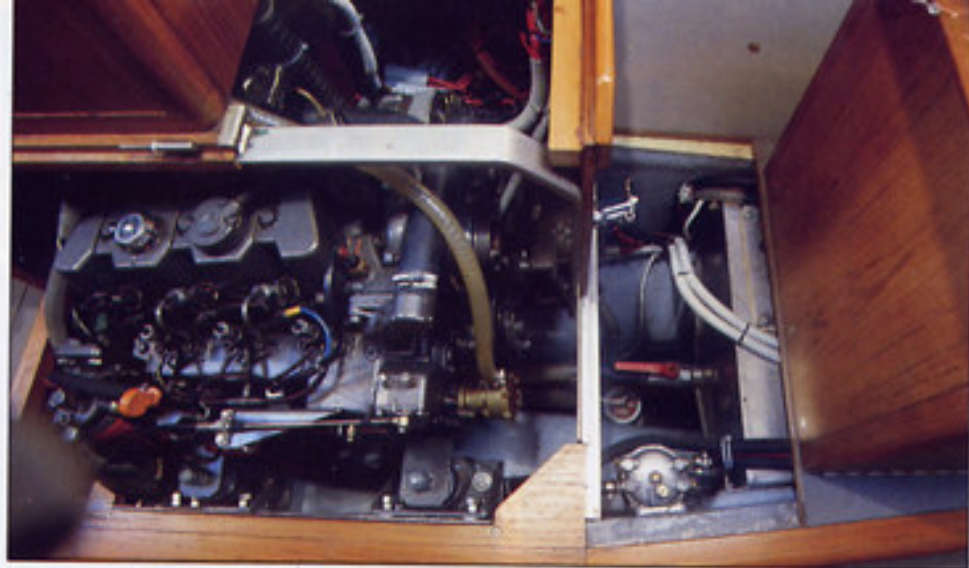
Tanto quanto la costruzione, anche l'organizzazione del piano di coperta manifesta la destinazione speciale del Moana 33. Un primo dato su tutti: la volontà di assicurare l'assoluta impermeabilità dello scafo ha fatto sì che venisse eliminato ogni spazio gavonato, compreso quello destinato all'ancora. Si rende quindi necessario utilizzare il volume interno della prua come calavele. Altro dato saliente è rappresentato dal pozzetto: molto profondo e raccolto, non molto grande (del resto la barca è pensata per un numero massimo di quattro-cinque persone) ma comunque confortevole ed estremamente asciutto. La capottina è prevista come optional pressoché obbligatorio e completa la protezione di questa zona.

La coperta è pensata per potersi muovere sempre con sicurezza: la battagliola è eccezionalmente robusta, all'albero si trovano le due protezioni in tubolare d'acciaio per lavorare con sicurezza, i tientibene sono ben disposti ovunque.

L'armo del Moana 33 è a cutter, con un albero prodotto dalla Velscaf in accordo alle specifiche richieste dalla barca. Il sartieme discontinuo del 10, visibilmente sovradimensionato come tutto il resto a bordo, è in spiroidale e comprende le volanti, necessarie a compensare lo strallo di trinchetta, che a riposo può essere portato all'albero.

Per quanto concerne la disposizione delle manovre il Moana 33, che è anche pensato per essere condotto in solitario o con equipaggio ridotto, segue la scelta di mantenere tutte le manovre all'albero: pensate che sulla

MOANA 33



barca da noi provata i winch all'albero erano addirittura cinque: uno per ogni drizza più quello per il mantiglio del tangone e quello per le borose che escono alla trozza. In pozzetto giungono così solo le scotte e il caricabasso. Chiaramente questa disposizione si accompagna molto bene con il timone a vento (sulla barca era montato il modello Mustafà, prodotto sempre dai Malingri, di cui ci sono state lungamente decantate le doti).

Il numero di winch previsti rispecchia quest'idea di assoluta completezza (e anche di poco risparmio...): accanto ai 5 all'albero, lo stampo della coperta è disegnato per ospitarne altri 6 in pozzetto: 4 per le scotte e due a poppa per le volanti.

Interni

Qui giungono le note dolenti per il povero cronista. La realizzazione degli interni della barca in prova (come del resto molti particolari del piano di coperta non segnalati per oggettiva mancanza di spazio) è frutto del lavoro di Guido Oppizzi e Paolo Versé. Impossibile descrivere in dettaglio il grande lavoro compiuto, con studi che hanno impegnato i due per quasi due anni e un'attenzione per lo sfruttamento dello spazio, l'ergonomia e i particolari costruttivi che rasenta la maniacalità. Speriamo che dalle immagini risalti più di quello che possiamo descrivere a parole.

La scelta di fondo, consona all'uso e alla filosofia dell'imbarcazione, è stata quella di rendere molto vivibili le zone dove si abita davvero (cucina, carteggio, dinette e bagno) riservando la prua alla calavele, attrezzata con banco di lavoro, e la poppa alle due grandi cuccette infilate al di sotto del pozzetto. Queste, con l'aggiunta dei tre posti in dinette (due ottenuti dalla trasformazione del divano a L sulla sinistra e uno da quello a dritta) garantiscono un totale di sei posti letto. Eccezionali per spazi e allestimenti la cucina e il quadrato in generale, confortevole il bagno, numerosissimi i particolari brevettati - dalle chiusure di sportelli e cassetti, al tavolo da carteggio basculante - incredibile la disponibilità di luoghi dove riporre gli oggetti, come si conviene a una barca da sfruttare per lunghi periodi di vita a bordo.

A vela

Mai come per una barca pensata per esprimere il suo meglio in navigazioni lunghe e impegnative ha poco senso descriverne il comportamento saggiato in un'uscita breve



INSTALLAZIONI E SPAZI UTILI

Qui sopra il grande vano motore, interamente apribile e perfettamente accessibile per interventi che vanno anche al di là di semplici manutenzioni. Il motore installato è un Lombardini, e si è rivelato così valido che oggi tutti i Moana montano Lombardini. Qui a fianco una veduta della calavele completa di banco di lavoro. La scelta di rinunciare ai gavoni esterni rende necessario destinare la prua al contenimento di vele, parabordi e cime.



e con poco vento. I pregi di questo scafo sono - speriamo - comunque evidenti: il suo progetto e le scelte adottate ne fanno, senza timore di sbagliare, una barca unica per tenuta di mare, doti marine, solidità e sicurezza. Se queste sono le caratteristiche che desiderate, qui potete trovarle. Se da un 33 piedi cercate altro - come cabine con spazi da camera d'albergo, doppia dinette, bagni in eccesso, comodità da casa - avete alcune scelte: rinunciare a navigare davvero, comprare una barca a motore oppure salire molto di taglia.

Per quanto riguarda le doti veliche non ce la sentiamo davvero di esprimere un giudizio personale. Ci atteniamo però a quanto sappiamo dagli armatori di Moana 33 che con le loro barche hanno macinato miglia in giro per il mondo, tornando sempre a casa. Ci

hanno detto che magari è un po' pesante e ha bisogno di vento, ma quando c'è lo sa tenere, così come sa affrontare il mare più arrabbiato. Che sviluppa velocità di sei nodi con dieci di reale, che è buona boliniera, equilibrata e soffre poco l'onda.

Ci hanno detto in più che la barca si porta tranquillamente anche da soli, senza alcun problema e che non governa eccezionalmente a motore in retro. E ci hanno detto soprattutto che non la cambierebbero mai (se non con qualcosa di più grande ed equivalente, e a volte neanche con quello).

E' chiaramente una barca particolare, fatta per andare lontano e vivere (a lungo) il mare in un modo particolare, come avrete ormai ampiamente capito. Ma se credete che quello sia il vostro modo di navigare, questa sicuramente è la vostra barca.