

prova

FOTO KOBRENC



Il nuovo cruiser sloveno mentre scivola col gennaker a velocità sostenuta

Shipman 63

Nato all'insegna della leggerezza, il nuovo diciannove metri firmato Jakopin si è dimostrato veloce e facile da condurre

di VANNI GALGANI

Dopo il successo di pubblico e di critica ottenuto dal 50 (vincitore overall dello EYotY 2004), il nuovo Shipman ha creato alte aspettative. L'intento di questo brand è di produrre barche semicustom la cui caratteristica principale sia la costruzione in carbonio ai massimi livelli della tecnologia con costi, quindi prezzi, paragonabili ai concorrenti in poliestere. Questo è possibile grazie ai processi produttivi sviluppati dal cantiere costruttore, Seaway, di proprietà dei fratelli Jakopin. Inoltre, con il nuovo 63 i progettisti hanno ulteriormente approfondito un concetto già esplorato col 50: la facilità di conduzione. Le moderne attrezzature e i frazionamenti dei piani velici di ultima concezione consentono ai solitari di fare il giro del mondo in 70 giorni su mostri di 60 piedi capaci di planare giù dalle onde a oltre 30 nodi. L'idea degli Jakopin è quella di trasferire queste recenti tendenze progettuali e tecnologie su un moderno cruiser, rendendolo così veloce ma gestibile con grande facilità. Per questo si sono fatti aiutare, tra gli altri, dal mitico Desjoyeaux, "Le Professeur", il più grande solitario vivente: "un navigatore solitario ha due regole per vincere: evitare il più possibile gli sforzi fisici e non rompere niente. Questo suona logico anche per i meno ambiziosi crocieristi" ha affermato. Con queste premesse il risultato si è dimostrato al di sopra delle aspettative, tanto da meritare il titolo di European Yacht of the Year 2006 nella sua categoria; dopo due anni, gli Jakopin hanno colpito ancora.



Shipman 63



“Lo Shipman 63 è stato sviluppato con l'apporto dei migliori esperti al mondo per l'idrodinamica (Giorgio Provinciali, team progettuale Luna Rossa), la conduzione in solitario (Michel Desjoyeaux) e la costruzione hi-tech (SP Systems). Il risultato è un'imbarcazione che può percorrere 300 miglia al giorno in sicurezza e relax: il cruiser da oceano più amato dai regatanti”: così il Cantiere introduce il progetto di questo interessante diciannove metri. Gli artefici di tutto questo sono i fratelli Jacopin da sempre attenti alle novità tecnologiche. Con il loro cantiere da oltre 20 anni progettano e ingegnerizzano barche per numerosi produttori di fama. In molti casi realizzano anche modelli e stampi (possiedo-

no una grande fresa a cinque assi, fino a fornire il prototipo completo (navigante) e la programmazione per le macchine a controllo numerico. I cantieri di grande serie, però, hanno poca fantasia e pochissima voglia di sperimentare: così gli Jakopin si sono inventati un proprio marchio per realizzare le barche dei loro sogni. Lo scafo del 63 ha sezioni potenti con ridotta superficie immersa e tendenza a planare con facilità. Le forme sono atipiche, con una limitata larghezza al galleggiamento ($Bwl = 3,90$ m) ma con murate molto svasate, e una distribuzione simmetrica dei volumi per rendere le linee d'acqua equilibrate anche a forti angoli di sbandamento. Come già per il 50, se lo studio funzionale affascina il risul-

tato estetico è forse l'aspetto che ci ha convinto meno: la forma della tuga, molto larga sulla coperta, risulta sempre un po' pesante. Alla stabilità concorrono sia la forma che il peso della zavorra, concentrata su un siluro in piombo immerso a tre metri tramite una robusta lama in acciaio. Con 84.000 euro si può avere la lifting keel idraulica che riduce il pescaggio a 180 cm. Data la larghezza della poppa, ma anche per migliorare il controllo e la sicurezza senza penalizzare l'immersione, il governo è affidato a due pale di timone ben distanti tra di loro, tanto che in mezzo ci entra il tender. Interessante il lavoro fatto sul piano velico allo scopo di renderlo efficiente ma gestibile con facilità. L'albero è quasi a centro barca

1 A prua dell'albero la coperta è completamente piatta, perfetta per sdraiarsi, un po' meno per attraversarla a barca sbandata. Il teak e gli osteriggi a filo sono optional. Da notare la grande falchetta dove trovano posto i candelieri e le bitte d'ormeggio; **2** Il pozzetto è diviso in due zone ben distinte: per gli ospiti verso prua e di manovra intorno alle timonerie. Sotto le panche si aprono due ampi gavoni; **3** Il tavolo in pozzetto è fissato su due robusti tubolari in acciaio che servono anche da tientibene; **4** A poppa delle timonerie vi è un'ampia zona libera ma poco organizzata; **5** L'asola dove le manovre, comprese le scotte genoa, si infilano sotto la tuga. Poco adatto il riparo in kevlar, facilmente usurabile

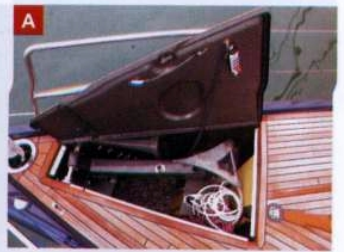
Zoom



6 Il tavolo in pozzetto è un po' ingombrante e lascia passaggi larghi solo 38 cm. La ghigliottina del tambuccio è a scomparsa; **7** Le grandi asole vetrate sulla tuga consentono di controllare le vele dall'interno. Sulla parte centrale, piatta e libera, si possono poggiare dei cuscini; **8** La zona di prua con il grande pulpito aperto. Come si può vedere, l'angolo della "V" è piuttosto aperto. Da notare il tamburo dell'avvolgifiocco recesso e le bitte ripiegabili della Nomen; **9** Il garage di poppa con il tender in carbinio realizzato custom (si incastra a misura tra i due assi dei timoni). In posizione chiusa, il portellone crea un bordo che chiude parzialmente la poppa. Peccato che, per avere un passaggio diretto al mare, bisogna aprire sia portellone che passerella; **10** I grandi winch ai lati delle timonerie

con un sostanziale equilibrio tra randa e genoa, nonostante quest'ultimo sia al 106% della J (quasi autovirante). Per garantire prestazioni di rilievo con vento limitato e alle portanti vi è un bompresso in carbonio retraibile che sbraccia 170 cm sul quale murare, armati in testa, genoa 160% e Code 0, entrambi avvolgibili, o gennaker da 312 mq. La coperta segue l'impostazione dell'easy sailing. Tutte le manovre dell'albero, e persino le scotte del genoa, si infilano sotto il cielo della tuga per sbucare concentrate sui paraonde ai lati delle timonerie, dove sono posizionati anche i 4 grandi winch elettrici. In questo modo il timoniere controlla completamente la gestione delle vele, comprese le drizze e i terzaroli. Le vele avvolgibili arma-

te in testa hanno avvolgifiocco a circuito chiuso mentre i gennaker sono dotati di calza; tutte queste vele sono stivate dentro la grande calavele di prua, pronte per essere issate. Agli ospiti è dedicata la zona avanzata del pozzetto, protetta dal grande sprayhood riponibile nel vano ricavato sulla tuga, dove le panche, con l'aggiunta di cuscini sagomati, diventano comodi divani serviti dal tavolo centrale completo di box refrigerato. A poppa delle timonerie vi è un'ampia zona libera, sulla quale stendere cuscini, chiusa dalla panca di poppa che, all'ormeggio, ruota per diventare una passerella. La tuga larga non agevola il passaggio a barca sbandata; oltre l'albero, però, la prua è completamente libera da attrezzatura.



A Di serie viene fornito il musone realizzato in carbonio ribaltabile idraulicamente. Da notare la nera fibra a vista sul portello; **B** Per gli strumenti sulle colonnine viene realizzata questa intelligente console orientata verso l'esterno; **C** Sul lato verso poppa del tavolo in pozzetto trovano spazio il quadro motore e un plotter cartografico. Nella foto si vede anche il punto di attacco della scotta di randa, rinviata alla tedesca sui lati del pozzetto; **D** Nel vano cenopiente frigorifero a pozzetto; **E** La panca di poppa ruota su un robusto perno e diventa, in pochi secondi, una lunga passerella completa di gradino

Shipman 63



Cavallo di battaglia degli Shipman, la costruzione è uno dei massimi risultati raggiunti nel campo delle barche di serie, e il dislocamento di sole 16,5 tonnellate lo dimostra. La parola d'ordine è: carbonio. Non solo le pelli di scafo e coperta, ma anche tutti gli elementi strutturali, dalle paratie ai vari pezzetti sparpagliati ovunque, sono costruiti con la magica fibra (sono stati realizzati oltre 50 stampi). La cosa ancor più interessante è che, in virtù della stretta collaborazione con gli strutturisti, tutto il progetto è stato pensato per ottimizzare e sfruttare al meglio le caratteristiche dei materiali che, oltre il carbonio, comprendono il Core-cell per l'anima del sandwich e, ovviamente, la resina epossidica, il tutto post-curato a 60°.

Per non parlare dell'intenso lavoro di preparazione e verifica effettuato prima della realizzazione, con modellini in scala per la valutazione delle scelte estetiche e realizzazione del mock-up, prima digitale e poi reale in scala 1:1, per la verifica delle soluzioni interne. Un processo completo e studiato nel dettaglio che non mancherà di affascinare gli armatori più esigenti e smaliziati. Gli Shipman sono barche semi-custom: dati scafo, coperta e alcuni vincoli strutturali, il resto delle soluzioni interne è personalizzabile, sia come disposizioni sia per lo stile, anche perché nessuna parte di arredo ha funzioni strutturali. Questo, se da una parte apre le porte a tanti clienti che, secondo una tendenza sempre più diffusa, amano farsi consigliare

da un architetto di fiducia per ottenere la barca secondo i propri gusti, quindi non solo cambiando le disposizioni ma effettuando scelte sul design e sui materiali, dall'altra impedisce l'affermarsi di uno "stile di cantiere", e quindi di una propria e inconfondibile identità, elemento che ha contribuito alla celebrità di tanti produttori di fama mondiale. Gli interni sono all'insegna degli spazi dilatati, soprattutto nella zona dedicata all'armatore. Attraverso una comoda scala larga 80 cm si accede al quadrato caratterizzato dalla finestratura panoramica. Subito a dritta si trova il carteggio, concepito anche come postazione per portare la barca da dentro (usando i comandi del pilota automatico): per questo è in posizione rialzata e

1 L'ampia finestratura sul tetto della tuga consente di controllare le vele stando seduti al carteggio; 2 Il quadrato risulta ampio e luminoso con dinette dotata di comode sedute. A richiesta, il pavimento dei divani può essere rialzato per migliorare la panoramicità; 3 Il carteggio, organizzato secondo i consigli di Desjoyeaux, consente di portare la barca da dentro in condizioni avverse. Interessante il disegno che separa il volume del piano dal mobile sottostante. Sul portastrumenti frontale trovano posto i grandi schermi per la navigazione; 4 La cucina ha il pavimento lungo e stretto per consentire buoni appoggi in navigazione. Gli spazi per lavorare sono ampi così come i volumi di stivaggio. Le dotazioni comprendono due frigoriferi e un freezer



5 La scala di accesso è comoda e ben disegnata, con gradini larghi e sagomati. Da notare il disegno dei tinti-bene in quadrato che, date le altezze non abbondanti, sono stati incassati nel cielino della tuga; **6** La cabina armatoriale è dotata di grande letto accessibile anche dai piedi. L'altezza di 183 cm è garantita solo nella zona del corridoio, larga appena 50 cm. Il grande divano è un elemento voluto dall'armatore: al suo posto, avremmo preferito armadi più grandi e una piccola scrivania; **7** La particolare disposizione degli interni, con tutta la zona di prua dedicata all'armatore, ha sacrificato il bagno di poppa, ricavato di fronte al carteggio; **8** Le cabine di poppa hanno una discreta area calpestabile e letti grandi con forme regolari. Le separa il tunnel dedicato all'impiantistica

può sfruttare la finestratura sul tetto della tuga per controllare le vele. Il piano dove stendere le carte è di ottime dimensioni, con una console frontale dove organizzare l'elettronica di navigazione. Più avanti un corridoio divide la cucina dalla dinette. Quest'ultima si sviluppa alla stessa quota del corridoio con un ampio divano e una panchetta centrale; a richiesta si può avere il pavimento rialzato, rendendo possibile ammirare il panorama da seduti. Sul lato opposto, scendendo un gradino si accede alla cucina, separata da due mobili stretti e otticamente ben defilata. Abbondano gli spazi di lavoro, i volumi di stivaggio (con numerosi cassetti) e gli stipetti pensili, ottenuti grazie alla maggiore altezza. Oltre la paratia del-

l'albero vi è l'immensa cabina dell'armatore. Se già in generale le altezze non abbondano, in quest'ambiente risultano piuttosto critiche. Il letto, seppur di grandi dimensioni, è organizzato a murata, soluzione non amata da tutti. In più, sulla dritta vi è un abbondante (e discutibile) divano. Un ambiente grande ma forse non sfruttato al meglio. Più avanti si trovano un ampio bagno, completo di doccia separata, e l'alloggio destinato a calavele o cabina per l'equipaggio, separato da una porta stagna. Le cabine di poppa hanno letti grandi e di forma regolare, ma l'unico bagno è piccolo e poco aerato. Non sempre all'altezza la qualità delle parti in vetroresina a vista, mentre risultano ben lavorati i legni.

A In estrema prua si trova un locale che contiene due cuccette per l'equipaggio. In questo ambiente vengono stivate le vele da murare sul bompreso; **B** Il mobile che separa la cucina dal corridoio contiene stipetti di stivaggio e un comodo frigorifero ad apertura verticale direttamente accessibile dalla dinette; **C** Per accedere ai volumi sotto la seduta, la panchetta è dotata di cerniera e pistoni a gas che ne agevolano l'apertura: soluzione rapida e intelligente; **D** Come per la cabina, anche nel bagno dell'armatore gli spazi sono molto diluiti con calpestio simile a un bagno di casa. La doccia è fornita di box completamente separato

Shipman 63

FOTO KORENC



FOTO KORENC



FOTO KORENC

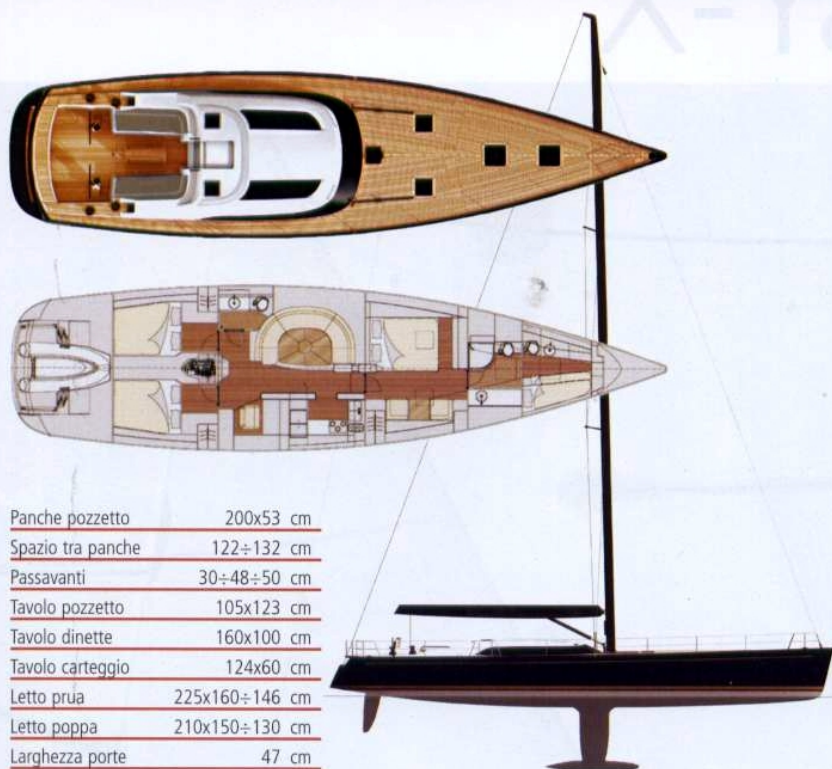


Benvenuti a bordo

Studi, analisi, carbonio, Desjoyeaux (nella foto in alto, mentre governa da solo la barca): all'atto pratico, in cosa si traduce tutto questo? Non c'è niente da fare, ogni volta che abbiamo avuto a che fare con uno Shipman è solo provandolo a vela che abbiamo compreso dove vanno a finire tutte quelle chiacchiere. Già a motore abbiamo avuto le prime avvisaglie: 10 nodi a manetta e 9,3 in crociera planando. Avete capito bene, lo Shipman 63 plana anche a motore, dimostrando l'impostazione della carena. Ma veniamo al sodo: il vento oscilla tra gli 8 e i 13 nodi, optiamo per randa e flying genoa 160%, una vela da bolina rullabile che si arma sul bompresso e in testa d'albero. Appena si srotola l'enorme fiocco (140 mq), la barca decolla istantaneamente e si atterra tra gli 8 e i 12 nodi di velocità, seguendo le oscillazioni del vento. Stringendo al massimo riusciamo a risalire con un'apparente di 30-35°. La carena scivola sull'acqua leggera e con disinvoltura. Corre rapida con una impressionante stabilità generata dalla velocità stessa. Prendiamo in mano il timone: una soddisfazione. Morbido ma estremamente diretto, pronto a ogni minimo comando. Percepriamo ogni variazione e qualsiasi rotazione imprimiamo alla ruota viene trasmessa con precisione millimetrica alla barca, permettendoci di giocare tra le onde sfruttandone ogni possibile aiuto. Ecco in cosa è fantastico il carbonio: quando si fanno le manovre, si pas-

sa sulle onde o quando arriva una raffica, tutto viene tradotto in energia perché lo scafo, rigido e compatto, non trattiene niente, non assorbe. La mole dei 63 piedi scompare e tutto si riduce a un rapporto diretto tra quello che fate e quello che ottenete, azione e reazione. E con queste dimensioni vi assicuriamo che è un'esperienza unica. Improvvisamente il grande ripetitore del log all'albero ci riporta alla realtà: mentre ci perdevamo nel percepire queste raffinate sensazioni lo Shipman 63 inanellava col gennaker velocità da record fino a toccare una punta di 14,70 nodi. Il tutto con vento reale mai superiore ai 16-18 nodi. A bordo sembra di stare in una galleria del vento e, per rendersi conto della effettiva intensità, bisogna andare in poppa. Tornando di bolina, siccome è aumentato il vento decidiamo di dare il genoa regolare. Con questa vela le accelerazioni sono meno immediate ma la barca resta lo stesso molto veloce e reattiva. In compenso si vira in un attimo: la dimensione è quasi da autovirante e si recuperano pochi metri di scotta. Stringiamo ottimi 25° di apparente che, data la velocità, corrispondono a circa 50° reali. La posizione del timoniere è fantastica, offre un'ottima visibilità; danno solo un po' fastidio i winch secondari, troppo vicini al posto dove ci si siede. Le due pale di timone sono perfettamente calibrate e non si avvertono vibrazioni. Continuiamo finché alla fine ci sentiamo un po' ubriachi...

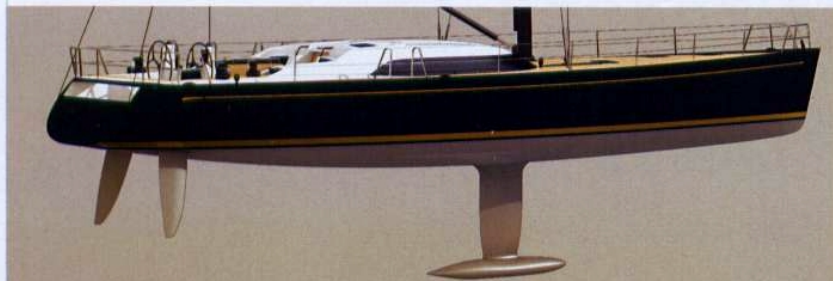
Scheda tecnica



Panche pozzetto	200x53 cm
Spazio tra panche	122÷132 cm
Passavanti	30÷48÷50 cm
Tavolo pozzetto	105x123 cm
Tavolo dinette	160x100 cm
Tavolo carteggio	124x60 cm
Letto prua	225x160÷146 cm
Letto poppa	210x150÷130 cm
Larghezza porte	47 cm

Dedicato a...

Il mondo della cantieristica da diporto mostra, talvolta, delle contraddizioni. Il lavoro di ricerca e sperimentazione che dovrebbe essere appannaggio dei grandi cantieri, forti di sinergie e superiori possibilità economiche, viene invece di solito svolto da realtà minori e spesso artigianali. Questo perché, nelle realtà maggiori, si perde quella curiosità e quella voglia di innovare, troppo occupati a trovare formule per risparmiare sui costi di produzione. Siamo felici che esistano ancora persone come Japeç e Jerne Jakopin le quali, nonostante dirigano aziende affermate e di successo, trovano ancora le forze e la freschezza mentale per esplorare mondi nuovi. Sono poi questi che lasciano il segno nel tempo. Lo Shipman 63 non è solo una barca veloce e divertente: è un concentrato di studi e soluzioni all'avanguardia, anni avanti a quanto offerto dalla cantieristica di serie. E, soprattutto, è una barca dove ogni parte è stata studiata da un esperto di quello specifico argomento, con know-how mutuato dalle più avanzate ricerche del settore. Se poi non siete patiti di tecnica ma è solo il risultato che vi interessa, vi basterà scorrazzare a oltre dieci nodi senza fatica per apprezzarne il vero significato.



I concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Comet 62 RS	Comar Yachts	18,50	5,25	20.000	185,00	1.070.000
Franchini 63	Franchini Yachts	19,20	5,27	31.000	203,00	174.000
Hanse 630	Hanse Yachts	19,00	5,20	25.900	214,60	n.d.
Farr 645 DS	Farr C. Y.	19,40	5,17	27.500	223,00	n.d.

Progetto	Jakopin & Jakopin
Lunghezza scafo	19,20 m
Lunghezza gall.	17,50 m
Larghezza	4,95 m
Immersione (con lifting keel 1,80 m)	3,00 m
Dislocamento	16.500 kg
Zavorra (36%)	6.000 kg
Sup. vel. (randa + genoa 106%)	195,00 mq
Motore Volvo D2-75 S-drive	75 hp
Serbaio nafta	910 l
Serbaio acqua	440 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Hall Spars carbonio 2 crocette accuartierate in carbonio, sartiame in tondino
- mast jack idraulico
- bompreso in carbonio retraibile sbraccio 1,70 m
- tendipaterazzo e vang idraulici Navtec
- avvolgifiocco manuale Facnor
- winch Harken 4x990 ST elettrici
- timonerie Solimar ruote in carbonio ø 100 cm
- stopper Spinlock ZS 1214 (13) + ZS 0810 (3)
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di carbonio prepreg con anima in Core-Cell, resina epossidica, postcure a 60°; paratie in composito
- timoni: in carbonio ed epossidica, curati in autoclave; boccole autoallineanti JP3

Dotazioni

- pozzetto e plancia poppa in teak
- osteriggi (9) e oblò (2) Lewmar
- musone ancora in carbonio ribaltabile idraulico
- salpancore elettrico Maxwell 2.000 w
- tavolo in pozzetto con vano frigo elettrico
- portello poppa apribile idraulico/tender garage
- panca poppa rotante per formare passerella
- wc elettrici Jabsco con serb. acque nere 40 l
- frigoriferi elettrici (2) + freezer
- batterie 12 v 100 Ah + 24 v 600 Ah

Meteo della prova

- vento da 8 a 18 nodi reali
- mare poco mosso

Prezzo

Shipman 63 **Euro 1.250.000**

Optional

Motore Yanmar 125 hp con linea d'asse	9.800
Ponte in teak	24.800
Osteriggi a filo sul ponte (4)	15.200
V-Boom in carbonio Hall Spars	32.500
Lifting keel idraulica (imm. minima 1,80 m)	84.000
Aria condizionata (3 unità)	18.900
Desalinatore Spectra Ventura 150	6.920
Bow thruster Maxpower	12.100
Gommone in carbonio con fuoribordo 5 hp	5.900

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Shipman

Egaa Marina - 8250 Egaa, Danimarca
Tel: +45 24 242200 - +386 40 671000
www.shipman.dk