

Le prove di vela e motore



Ashanti 50 la Rolls del mare

Costa circa 240 milioni. Lo scafo d'acciaio, lungo 15,31 metri fuori tutto, è costruito da Osim Plocco. È stato progettato da Giorgetti e Magrini. Doppia timoneria: meccanica e idraulica. 152 metri quadrati di superficie velica e 16 tonnellate di dislocamento. Buona la stabilità di rotta. Si manovra facilmente anche con un equipaggio ridotto. Può essere comodamente governato da una coppia.



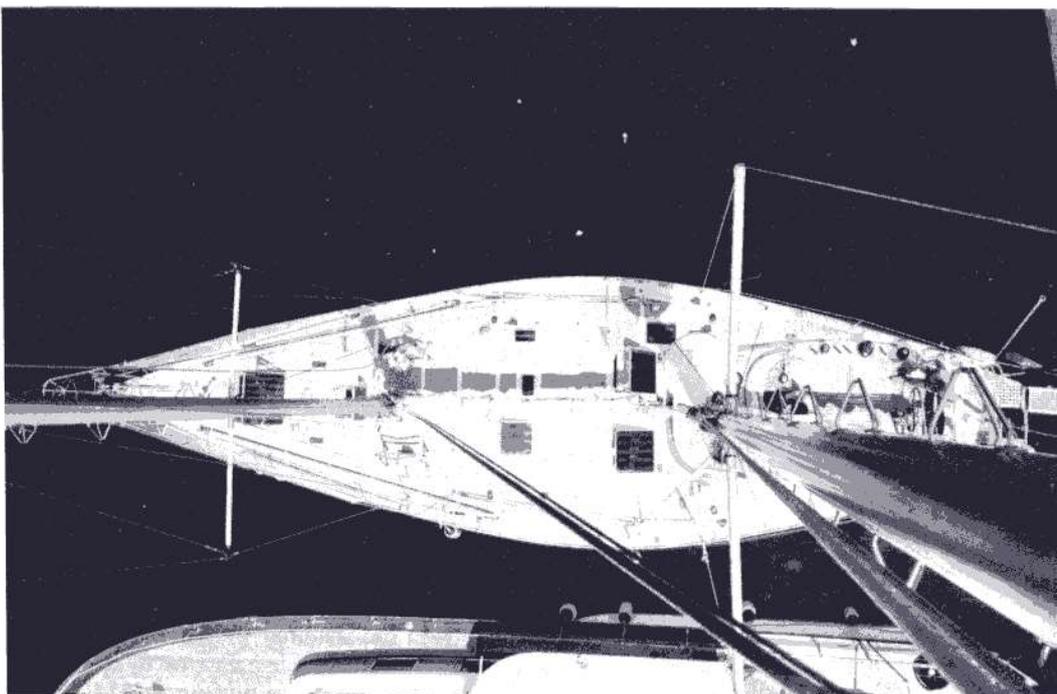
Quando si trattano barche come l'Ashanti 50 non si può parlare di una prova vera e propria. Una prova nel senso stretto del termine ha un certo valore se la barca è di serie, in produzione da un po' di tempo e paragonabile ad altre barche simili dello stesso o di altri cantieri.

Lo schooner Ashanti 50, lungo 15,31 metri fuori tutto, è una barca di cui verranno costruiti al massimo 5 o 6 esemplari su specifiche richieste del cliente. D'altronde, dato il prezzo, piuttosto elevato, sarebbe difficile impostare una produzione industriale. In casi come questo si può più che altro parlare di uno stile, di una «filosofia» di progettazione.

Fatta questa premessa, va detto che i progettisti milanesi Giorgetti e Magrini che hanno firmato il disegno dell'Ashanti 50,

La classica attrezzatura a schooner dell'Ashanti 50 sotto spi. A riva sono issate ben 5 vele, uccellina compresa, ma volendo potrebbero essere 6, a questa andatura, con il reacher.

Il piano di coperta dell'Ashanti 50. Come si nota la sezione di larghezza massima è arretrata rispetto alla mezzeria della barca.



sono specializzati in barche grandi, enormi, gigantesche.

Mi era già capitato di osservare al salone di Genova uno dei loro «mostri» lungo oltre 20 metri, e devo dire che mi aveva impressionato. Loro è il progetto del Seafari 30, una barca d'acciaio lunga ben 30 metri. Mi ero sempre chiesto come diavolo si fanno a portare queste barche. La risposta, almeno a stare all'Ashanti 50, è semplice.

Il «metodo» dell'architetto Giorgetti e dell'ingegnere navale Magrini è quello di costruire barche dotate di attrezzatura surdimensionata e di velatura il più possibile frazionata: di qui la scelta dell'armamento a schooner.

I due progettisti hanno cominciato ad andare insieme a vela per passatempo, poi 8 anni fa hanno aperto una società di ingegneria che non si occupa solo della progettazione ma anche della costruzione, allestimento e messa a punto delle loro barche. Sono prevalentemente interessati alle grandi barche a vela da crociera. «Barche a vela, non motorsailer», ci tengono a precisare.

Lo IOR «gli va» a patto che si tratti di rating nettamente superiori ai 40 piedi. In questo momento è in costruzione presso Tormene una barca di Giorgetti e Magrini lunga 19,30 metri per la regata intorno al mondo commissionata dal bolognese Stampi.

Costruzione sotto controllo R.I.Na

L'Ashanti 50 costituisce un punto piuttosto importante dell'evoluzione di questi progettisti, anche se è una delle barche più piccole da loro disegnate.

Lo scafo d'acciaio è stato costruito dal cantiere Osim Plocco di Frosinone sotto la sorveglianza del R.I.Na, con lamiere di spessore variabile tra i 3,5 e gli 8 millimetri. Pesa 16 tonnellate di cui 6,7 di zavorra di piombo fuso. Da segnalare che all'interno della scatola di zavorra è ricavato un collettore d'acqua di sentina, un accorgimento purtroppo trascurato da molti costruttori, che permette di evitare, a patto di dare ogni tanto una «pompatina», di ritrovarsi con l'acqua puzzolente in cuccetta a barca sbandata. I serbatoi dell'acqua e della nafta hanno funzione strutturale e sono facilmente ispezionabili.

Tutto su questa barca è stato studiato per facilitare le operazioni di manutenzione e, paglioli a parte, abbondanti e facilmente apribili, pannelli del soffitto, delle fiancate, fondi di armadi eccetera sono smontabili per facilitare l'accesso a tutte le zone dello scafo.

Nella sala macchine, ricavata nella sezione poppiera, ben accessibile, è installato un motore Perkins da 102 HP, insonorizzato con bilamina di piombo a paratia. Nella sala macchina lo spazio si spreca, ma è un bene. Meglio un po' di posto di meno in cabina che dover costringere i meccanici ad attorcigliamenti da boa per raggiungere l'alzavalvole. Qui oltre al motore sono sistemati il generatore, lo scaldacqua, la centralina riscaldamento aria, le pompe, l'impianto idraulico e la macchina per la timoneria idraulica interna. Il timone esterno funziona invece con un meccanismo tradizionale a frenelli.

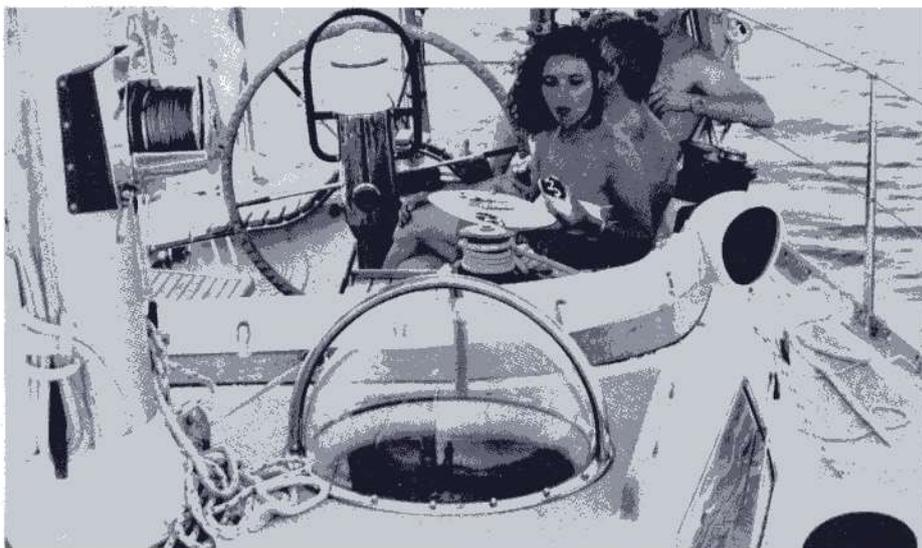
L'interno, «foderato» di massello di tek e



Sullo specchio di poppa è stata ricavata una scaletta di risalita e un «balconcino» utile per salire a bordo in porto.

Da notare il particolare disegno del sedile del timoniere. La barca è molto ben equilibrata e, a vele regolate, va senza toccare il timone.

In primo piano la cupola per la timoneria interna. Dal pozzetto la visibilità è ottima.



Ashanti 50

betulla, è suddiviso in 4 cabine con 8 posti letto, un salone-cucina, una timoneria-zona di carteggio. L'altezza per quasi tutta la lunghezza della barca è di 1,95 metri e in cucina, dotata anche di congelatore, si lavora comodamente anche con mare agitato, grazie a una sorta di parapetto-pianobar-portaoggetti. A prua si apre una spaziosa cala vele dove trovano posto agevolmente tutti i sacchi, ancora ed elica di rispetto.

L'aerazione è assicurata oltre che dai passi d'uomo da 6 maniche a vento installate in coperta.

Una barca da Ostar

L'Ashanti 50 è stato costruito per una coppia che, nonostante le dimensioni, vuole fare a meno d'equipaggio.

Il proprietario ha voluto le vele con i garroci, ma nonostante la mancanza di avvolgifiocco, i 152 metri quadrati di superficie velica sono facilmente domabili da un paio di persone, all'occorrenza anche una. Me ne sono reso conto durante la prova in mare a Port'Ercole con vento apparente fino a 15 nodi.

Con una persona al timone due uomini hanno tranquillamente issato a riva tutto quello che c'era da tirare su, spi compreso. Non solo, ma poi le vele, di Ratsey 8 Lagthorn, tagliate piatte, sono state ammainate senza troppa fatica.

Nelle condizioni di mare abbastanza piatto della prova, l'Ashanti 50 ha dimostrato una stabilità di rotta eccellente sia di bolina, sia al lasco, sia in poppa. A vele ben regolate bastava lasciare andare il timone e la barca andava avanti da sola. A sentire il proprietario, che nella crociera inaugurale, a barca ancora incompleta, ha affrontato un mare con «sventole» da 50 nodi e oltre, l'Ashanti 50 si dovrebbe comportare bene in quanto a stabilità trasversale e di rotta anche con brutto tempo.

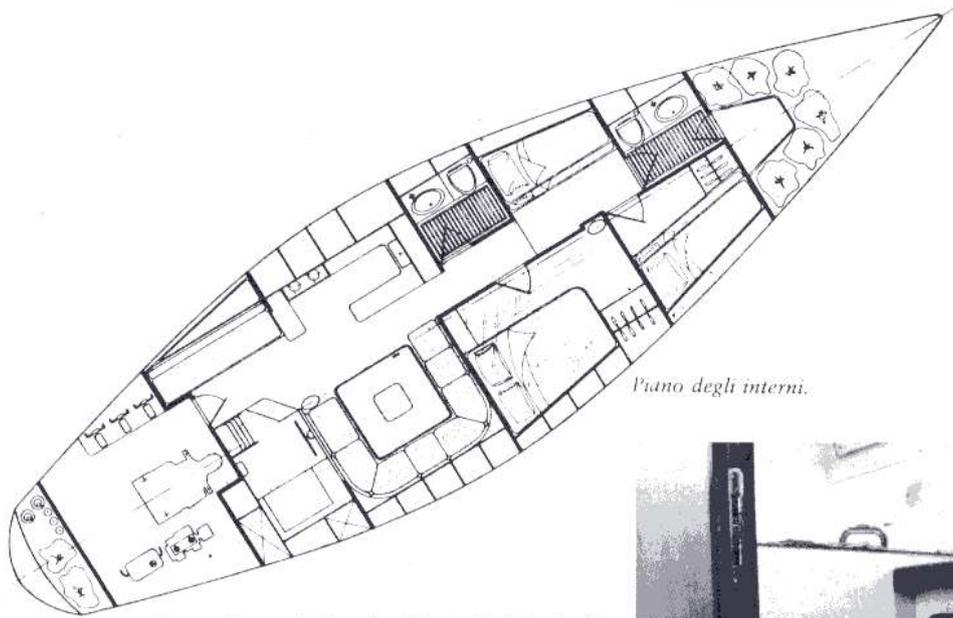
Anche se l'andatura favorita degli schooner è il lasco, l'Ashanti 50 riusciva a spremere 5-6 nodi di velocità anche di bolina e in poppa: una buona media considerato il vento abbastanza debole, specialmente per una barca di questo dislocamento.

Si tratta insomma di una splendida barca a vela da crociera, costruita senza tenere conto dei regolamenti IOR e quindi veloce.

È una barca da Alisei, da grandi traversate oceaniche, in grado di affrontare lunghe navigazioni senza dare troppi grattacapi a un equipaggio ridotto al minimo.

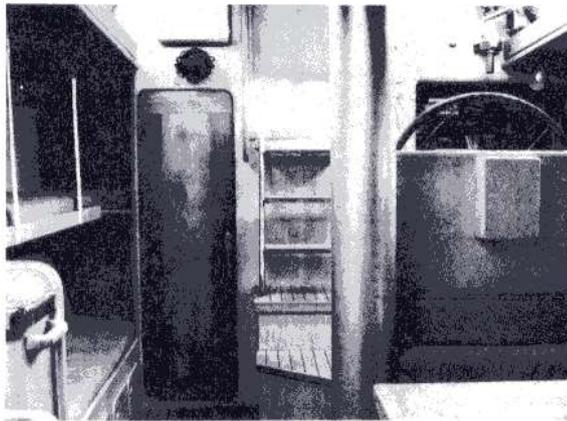
È una Rolls Royce del mare che con un po' più di grinta potrebbe essere una barca da Ostar.

Riccardo Villarosa

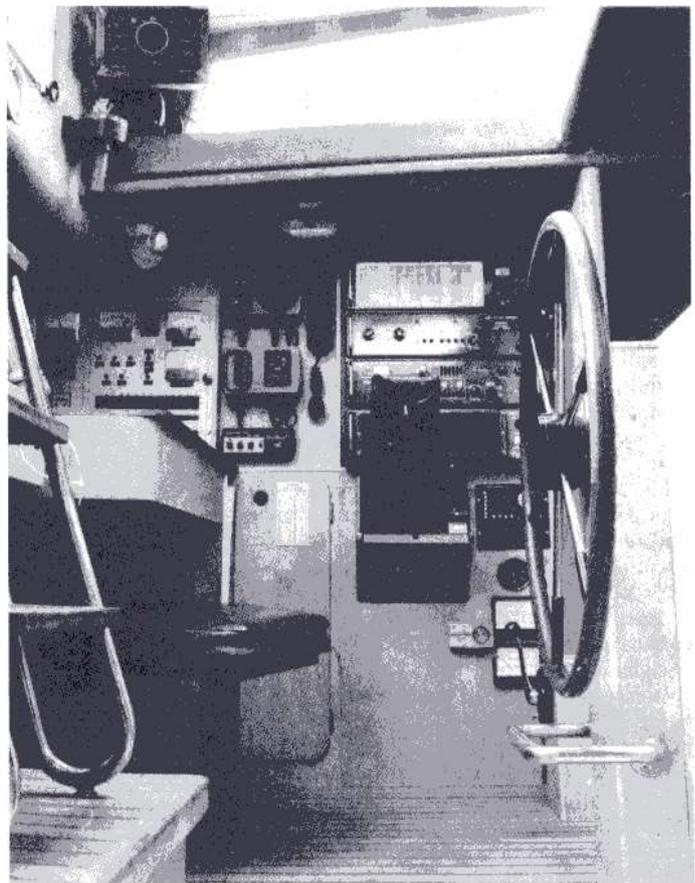


Piano degli interni.

Il w.c. di uno dei due locali igienici di bordo di questa barca destinata a 8-10 persone.



L'ingresso al salone dell'Ashanti 50. A destra si nota la timoneria interna, in primo piano l'albero di maestra.



La timoneria interna. Molto comodo il tavolo a carteggiare e ben disposta la strumentazione elettronica, schermo radar compreso.

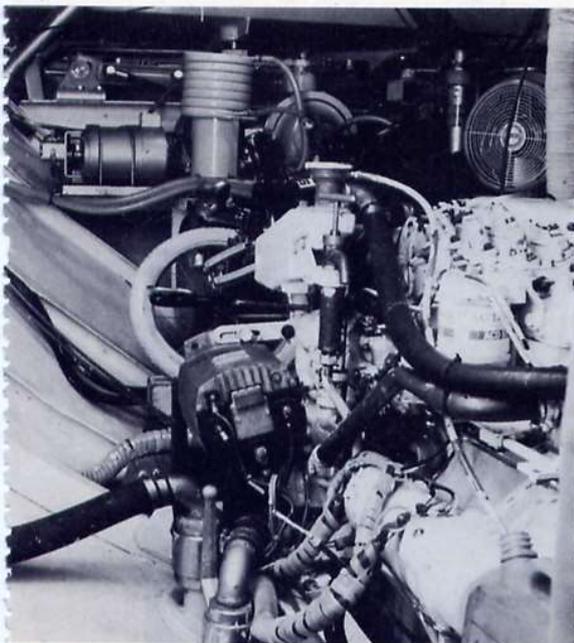


A sinistra entrando nel salone c'è la dinette a U dove si possono sedere comodamente 6-8 persone.

Sull'Ashanti 50 la cucina è stata studiata per poter lavorare anche con mare mosso. Comprende ghiacciata, frigorifero, due lavelli, forno a 4 fuochi e due piastre elettriche.

La sala macchine, spaziosa e ben accessibile occupa tutta la sezione poppiera. Il motore è un Perkins da 102 HP.

Nel passaggio che collega il salone alla sala macchine è stata ricavata una cabina con due cuccette sovrapposte.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Ashanti
Cantiere: Giorgetti e Magrini - Via Merlo
1 - 20100 Milano - Tel.
02/791094-799561

Generalità

Lunghezza f.t.: metri 15,31
Lunghezza al gall.: metri 12,98
Baglio max e al gall.: metri 4,51/4,09
Immersione: metri 2,30
Dislocamento: chilogrammi 16.000
Zavorra: chilogrammi 6.700
Superficie velica:
Randa + Genova: metri quadri 98,5
Bordo libero
a prua e a poppa: metri 1,65-1,30
Altezza sull'acqua: metri 18,5
Omologazione RINA: Sì

Motorizzazione

Motore: Perkins 4.2360
N° cilindri: 4
Potenza: 102 HP (75 KW)
Riduttore: 2/1
Elica: 3 pale; 250x500
Serbatoio carburante: 700 litri
Trasmissione: V drive
Raffreddamento: scambiatore di calore
Generatore: G.M. 6.5 KW

Condizioni meteo di prova

Località: Porto Ercole
Vento: f. 10-15 nodi apparente
Mare: f. 1-2
Temperatura: 28 C°
Persone a bordo: 6

Piano velico e Armamento

Randa: 28.5 metri quadri; 9,5/0Z
grammi/metro quadro
Vele di strallo: 28.5 metri quadri; 9,5/0Z
grammi/metro quadro
Genoa: 70 metri quadri; 50Z
grammi/metro quadro
Tormentina: 12 metri quadri; 9,5/0Z
grammi/metro quadro
Spi: 180 metri quadri; 1,2/0Z
grammi/metro quadro
Albero: Sparlight; l. m 18,5 m 0Z
Sezione: 280x223 millimetri; peso 9,50
chilogrammi/metro
Strallo di prua: diametro: 12 mm
Sartiame: diametro: 10/12/14 mm
Timoneria: meccanica e idraulica
Verricelli: Lewmar

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,95 metri
Cuccette: 8 + 2 in 4 cabine
WC: 2 tipo Blake in locali separati
Lavello: Alpesinox
Serbatoio acqua: 800 litri
Fornello: 3 fuochi
Combustibile: gas
Pompa di sentina: IT T elettr. 100 l/min. + manuale 120 l.
Impianto elettrico: v 24/220
Capacità batteria: 640 Amp.

Indici di prestazione

1 - Stanci della carena:	LOA/LWL	=	1,179
2 - Finezza della carena:	BWL/LWL	=	0,315
3 - Rapporto di zavorra:	(Z/Δ) 100	=	41,875%
4 - Indice di stabilità di forma:	SA x H/(BWL) ³	=	26,63
5 - Superficie velica per tonnellate:	SA/Δ; m ² /tonn.	=	6,15
6 - Potenza motrice per tonnellate:	HP/Δ; HP/tonn.	=	6,375
7 - Numero di Bruce B =	SA / 3 Δ	=	0,39
8 - Dislocamento relativo:	Δ/(LWL) ³ ; Kg/m ³	=	7,316
9 - Velocità limite teorica:	2,54 √ LWL (nodi)	=	9,15