

**FARE
prova
VELA**

di Vanni Galgani

EXTREME 354

Un prodotto interamente partenopeo nato per la crociera veloce ma perfettamente a suo agio in regate IMS.

Il golfo di Napoli con le vicine isole vanta una tradizione nautica antichissima. Sullo splendido specchio d'acqua, ammirabile da quasi tutti i punti della città, naviga una imponente flotta formata da ogni tipo di imbarcazione che rispecchia in pieno l'eterogeneità e la fantasia del popolo di Napoli. Il cantiere Nauticamania è nato dall'unione di un gruppo di amici specializzati in settori diversi ma accomunati da una grande passione per il mare e una notevole esperienza in campo nautico.

L'idea di partenza è stata di soddisfare le esigenze di armatori locali che cercavano una barca dalle linee moderne, veloce e semplice da condurre in crociera ma che potesse dare soddisfazioni anche in regata; ne è risultato uno scafo che, anche se nato da altri principi, ha linee tipiche IMS e un aspetto molto grintoso, pur mantenendo un buon livello di comfort generale.



FARE prova VELA



Scafo e linee d'acqua Anche se progettato come scafo marino e veloce senza influenze di alcun regolamento, l'Extreme 354 ha caratteristiche tipicamente IMS: il che dimostra la validità dei parametri che hanno ispirato questo regolamento. Le linee sono caratterizzate da una scarsa superficie bagnata, un notevole sviluppo al galleggiamento, il baglio massimo contenuto e spostato molto indietro e un disegno controcorrente per gli slanci, con la prua piacevolmente inclinata e la poppa tagliata dritta per sfruttare al massimo la lunghezza della coperta. Il bulbo presenta un disegno ellittico molto allungato con siluro finale; il timone, semiellittico, anche se non particolarmente profondo, ha dimostrato un'ottima efficienza, con vantaggi per la robustezza. Piacevole il disegno della tuga (foto 1) dolcemente raccordata ai paraonde e alla coperta.

Costruzione Progettata con cura e realizzata con l'attenzione di un cantiere artigianale, la costruzione dell'Extreme 354 fa uso di materiali di prim'ordine e tecniche all'avanguardia. Lo scafo e la coperta sono in sandwich di kevlar e vetro biassiale con termanto da 20 mm a densità di 75 kg/m³ (in corrispondenza dell'attrezzatura la densità è di 120 kg/m³); la resina è vimilestere, il procedimento su stampo femmina adotta il sottovuoto. La struttura comprende anche madieri e longheroni in kevlar e vetro riempiti con cadomite. Molto interessante l'alloggiamento del bulbo in ghisa scavato nel fondo dello scafo (dove la laminazione è doppia e senza espanso); in questo modo si distanziano i punti d'attacco dei prigionieri e si assicura il corretto posizionamento del bulbo. Il timone è in kevlar e vetro con resina epossidica; l'asse è in alluminio ø 80.

Piano velico e armamento La barca da noi provata era armata a 7/8 con albero Tiber Spar a due crocette molto acquartierate in modo da limitare l'uso delle volanti solo alla regata; il progettista ha previsto per le prossime barche un aumento del triangolo di prua sia sulla J che sulla I per migliorare le prestazioni nelle ariette mediterranee; in questo modo, in crociera si può armare un genoa 100% autovirante. Le dotazioni prevedono anche un vang rigido a gas della Bamar.

Coperta Il piano di coperta risulta molto pulito ma completo e funzionale a dimostrazione di una grande cura in fase di progettazione. Il pozzetto (foto 3,4), dotato di pratici puntapiedi in teak, offre degli spazi di manovra notevoli con una lunghezza di ben 3,15 mt interrotti dall'ottimo trasto con carrello autostrozzante della Harken (foto 6); le panche, inizialmente larghe 40 cm, si allargano sempre più fino a poppa dove spariscono i paraonde. In crociera il timoniere può controllare la randa dotata di paranco a doppia uscita che può essere manovrato sia come 4:1 che come 8:1, il paterazzo e, all'occorrenza, le volanti. Molto comoda la posizione

del drizzista che può lavorare sia in pozzetto che dall'interno in piedi sul coperchio del motore. A poppa (foto 7) vi sono due grandi gavoni con accesso dalle panche e un praticissimo gavone sul fondo del pozzetto a misura per accogliere l'auto-gonfiabile. Sul tetto della tuga vi è la base d'albero organizzata correttamente con rinvii Harken poco angolati e ponticelli per tenere le drizze a riposo. La prua è dotata di puntapiedi in teak e ha un pratico incasso (foto 9) per l'attacco dell'avvolgifiocco.

A vela Nata come barca semplice e divertente, l'Extreme 354 ha dimostrato spunti da vero purosangue specialmente ai laschi. Di bolina impressiona il passaggio sull'onda morbido e senza rallentamenti; data la limitata larghezza al baglio massimo, anche quando la si fa sbandare più del dovuto, la barca mantiene un ottimo controllo al timone a dimostrazione anche di una accurata centratura. Con lo spi si plana subito e immaginiamo che, con il nuovo piano velico, le prestazioni aumenteranno ulteriormente. Comoda la posizione del timoniere in bolina che, con l'appoggio sui paraonde e sui puntapiedi, consente un buon controllo della randa.

A motore Il motore, uno Yanmar da 20 Hp, è risultato sufficientemente potente e pronto; le velocità sono discrete anche se

Un particolare crocieristico: la doccia in pozzetto

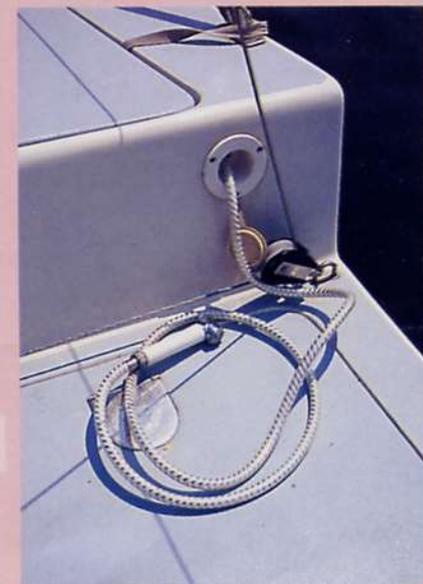


foto 1 ▲

foto 3 ▼



foto D ▼



FARE prova VELA

L'elica ci è sembrata sottodimensionata: buona la manovrabilità in retromarcia, soprattutto per l'ottimo rendimento del timone, come anche l'insonorizzazione.

Interni L'aspetto generale, non certo lezioso, denota un attento studio per lo sfruttamento razionale degli spazi e un buon livello di rifiniture con un look pulito e funzionale tipico di alcune barche americane. La disposizione della barca in prova, la prima prodotta, prevede una cabina di prua senza calpestio, un bagno di passaggio (necessariamente dotato di scarsa altezza) (foto 10), due cabine di poppa (foto 15) gemelle; le prossime barche prodotte (salvo specifiche richieste degli armatori) avranno un'ampia cabina a prua spostata più indietro e, a poppa, una sola cabina doppia e un grande bagno con altezza massima. Il quadrato aumenterà di dimensioni ma rimarrà disposto come quello visto da noi (foto 11): sulla destra un carteggio (foto 12) raccolto con un piano limitato ma con un discreto spazio per l'elettronica; in futuro verrà montato per sedersi un seggiolino ripiegabile. Più a prua la dinette con divano trasformabile in cuccetta (singola) e tavolo un po' piccolo; (nelle prossime il divano sarà a "c"). Di fronte vi è la grande cucina a sviluppo lineare (foto 14) che comprende un bel fornello a tre fuochi con forno, una ghiacciaia, due lavelli piccoli (ma c'è spazio per metterli più grandi), un abbondante spazio di lavoro e una grande quantità di stipetti e armadietti facilmente accessibili. Decisamente limitata l'altezza in cabina che però, sulle prossime barche, con una semplice modifica ai madieri sul fondo dello scafo, sarà di 180 cm. Totale l'apertura sul motore che consente qualsiasi intervento,

compresa l'estrazione del motore stesso, senza la minima difficoltà. L'abbondanza degli armadi e la cura di alcuni particolari, come l'imbottitura interna della coperta con materiale morbido e piacevole, dimostrano l'attenzione posta nel curare elementi che rendono una barca sportiva piacevole e comoda in crociera.

Impianti La barca offre di serie una batteria da 80 Ah (vi è la predisposizione per montarne un'altra), l'autoclave e due serbatoi d'acqua in neoprene: a richiesta il cantiere può soddisfare le esigenze di ogni singolo armatore. Buona la dotazione dell'elettronica di serie che prevede il log e lo scandaglio della B&G Network e il vhf.

Conclusioni L'Extreme 354 è un prodotto giovane per chi vuole provare emozioni senza rinunciare a un comfort senza lussi ma con tutto il necessario; offre anche il grande vantaggio di una costruzione all'avanguardia come tecniche ma artigianale come processi con ampio spazio per le personalizzazioni richieste o ideate da ogni singolo cliente.



foto 7 ▲

foto 4 ▼

foto 10 ▼



foto 11 ▼



foto 6 ▼

foto 12 ▼



foto 9 ▼



foto 14 ▲

foto 15 ▼



FARE VELA **SCHEDA TECNICA**

Cantiere	Nauticamania
Modello	Extreme 354
Progettista	Mauro Molfesi
Lung. fuori tutto	10,79 mt
Lung. al gall.	9,09 mt
Larg. Max	3,24 mt
Pescaggio	2,00mt
Dislocamento	2.600 kg
Zavorra	1.050 kg
Nafta	93 lt
Acqua	300 lt
Motore	Yanmar GM 20 Hp
Trasmissione	S-drive
Piano velico	I=12,10 J=3,77 P= 12,73 E=5,28
% Zavorra	40%
IMS gpr	633,3

ATTREZZATURA

Albero	Tiber spar
Sartie	tondino
Winch	Harken
Stopper	Easylock
Ferramenta	Harken/Easylock

STRUMENTI

Oblo/osteriggi	B & G network
Drizzo/scotte	Gebo
Altro	spetra/poliestere
	VHF di serie

PREZZO

L.It 130.000.000

EXTREME 354

