



PREGI

- * Interni molto abitabili
- * Insonorizzazione efficace
- * Pozzetto spazioso e confortevole

DIFETTI

- * Attrezzatura di coperta essenziale
- * Serbatoio dell'acqua a prua
- * Limitata autonomia di carburante



OCEANIS

**MASSIMO COMFORT E SEMPLICITÀ DI MANOVRA LE
DUE ARMI VINCENTI DEL NUOVO UNDICI METRI
PROGETTATO DA JEAN BERRET PER LA BENETEAU**



NIS 361

Merito del favorevole momento di mercato, ma anche del successo dei nuovi modelli (e in particolare dell'Oceanis 411, di cui sono già stati consegnati oltre 350 esemplari), il gruppo Beneteau ha chiuso il bilancio '97-98 con un più 51% di fatturato rispetto all'esercizio precedente. Per dare un'idea delle dimensioni di questo colosso della vela, basta citare la superficie al coperto delle sue unità produttive, che ha raggiunto complessivamente i 150 mila metri quadri, a cui vanno sommati 750 mila mq di piazzali. In attesa del nuovo First 47.7, che dovrebbe scendere in acqua a luglio, abbiamo provato il primo esemplare consegnato in Italia dell'Oceanis 361 Clipper, messoci gentilmente a disposizione dalla Marina Charter di Salerno.

PROGETTO ★★★★★

Più che di un nuovo progetto si tratta di una rivisitazione dei già collaudati Oceanis 351 e First 35.7, nati dalla stessa carena firmata nel 1992 da Jean Berret. E attuali le linee lo sono ancora, con quella forma a cuneo dello scafo che denota un baglio massimo molto largo e arretrato, con entrate sottili e sezioni di poppa piuttosto



Luisi Ferroni

Segno distintivo del 361, che lo differenzia dagli Oceanis firmati Finot, la forma arrotondata dello specchio di poppa evidenzia la svasatura delle sezioni che serve a contenere lo sviluppo della superficie bagnata.

svasate per contenere la superficie bagnata. Rispetto al 351 le sostanziali differenze riguardano le appendici e il piano velico, entrambe ridisegnate nell'ottica di migliorare le prestazioni: un bulbo più pesante di 200 kg e dotato di siluro al posto delle alette, così da abbassare il baricentro e aumentare il raddrizzamento, e 5 mq in più di randa. Invariata la lunghezza al galleggiamento, già notevole all'epoca della prima versione, anche se i 40 cm di scafo aggiunti a poppa influiscono sullo sviluppo della carena a barca inclinata, e di conseguenza sul passo con venti medi. In defini-

tiva, rispettando le priorità progettuali che restano l'abitabilità e il comfort sotto vela (l'alta stabilità di forma limita lo sbandamento iniziale), il 361 ha guadagnato in rigidità alla tela, che per un crociera si traduce non solo in una maggiore potenza ma soprattutto in meno manovre di riduzione della superficie velica.

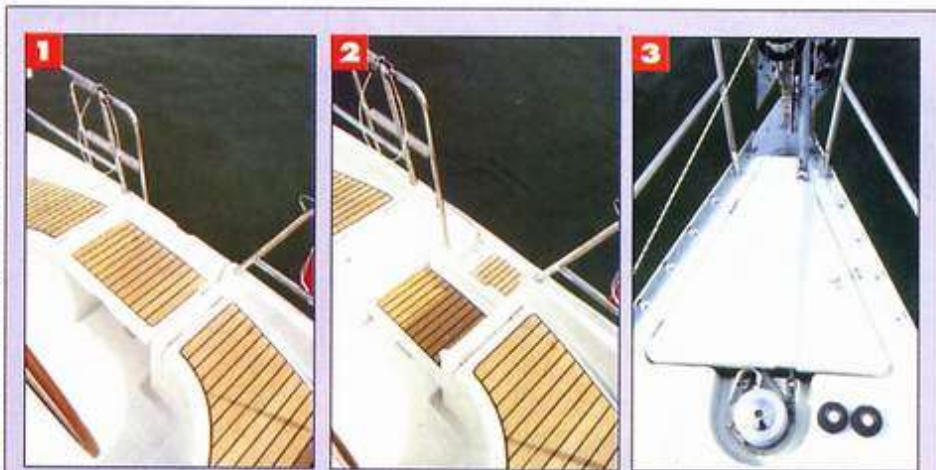
COSTRUZIONE ★★★

La tecnica di costruzione è di tipo industriale, con l'ossatura costituita dal controstampo strutturale rinforzato con fibre multidirezionali, su cui è sospeso il bulbo e agganciate le lande; lo scafo è in laminato pieno mentre la coperta è in sandwich di balsa. Il bulbo è in ghisa, con vasca di raccolta delle sentine dove pescano le due pompe di serie, l'asse del timone è in fibra di vetro, per ridurre i pesi ma soprattutto eliminare il problema delle corrosioni, a cui sono soggetti quelli in metallo.

PIANO VELICO ★★★

Armato in testa con due ordini di crocette acquartierate, il 361 è privo di volanti ma dotato di stralotto, per garantire un migliore controllo sul piano longitudinale. Di buona qualità l'albero Sparcraft, il cui profilo sovradimensionato offre un ampio margine di sicurezza. Nella ripartizione della superficie si è scelto un compromesso tra gli armi moderni "tutta randa" e quelli tradizionali con genoa sovrapposti: randa steccata di 28,5 mq con lazy bag e genoa avvolgibile al 130% di 36 mq, entrambe di serie insieme al vang rigido. Molto utile il circuito rapido di terzaroli, che evita di andare all'albero per agganciare il nuovo punto di mura.

(segue a pag. 82)



DETTAGLI AZZECCATI

Il vantaggio di poter disporre di un ufficio tecnico interno competente si apprezza in particolar modo nella soluzione dei dettagli, che i progettisti tendono sempre più a delegare al cantiere. Vediamone due: **1** L'accesso allo spoiler è come sempre delimitato dalla schiena d'asino, ma in questo caso anziché adottare il sistema di apertura a cerniera, punto debole del meccanismo, si è preferita una soluzione semplicissima e funzionale: la schiena d'asino scende sul fondo, **2** intestandosi su una sede apposta così da creare un gradino. **3** Tra le scelte adottate per il montaggio del salpancora, quella dell'Oceanis 361 è la migliore: parzialmente incassato nel ponte, ma all'esterno del pozzo catena, il verricello verticale permette il tonneggio di una cima sul tamburo superiore (o il recupero della seconda ancora) senza bisogno di aprire il portello. La posizione ribassata del barbotin, che viene a trovarsi sullo stesso piano del musone, rispetta inoltre il corretto angolo di lavoro della catena, che passa sotto a un'apposita scanalatura ricavata sul portello. Il tutto con un intralcio in coperta ridotto al minimo.

Il pozzetto di forma quadrata (cm 220x222), dispone di sedute ergonomiche e abbondante spazio tra le panche. Al posto del tavolo fisso della precedente versione, ora viene fornito un tavolo pieghevole incernierato sulla colonnina del timone.



COPERTA ★★★★★

Concepito all'insegna della semplicità, il piano di coperta è fin troppo essenziale per quel che riguarda l'attrezzatura di serie: pochi i golfari a disposizione, manca anche la seconda batteria di stopper e il relativo winch sulla tuga (forniti solo come optional), utili per semplificare la presa dei terzaroli o le manovre dello spi. Il trasto a pruvavia del tambuccio libera il pozzetto da intralci ma, come al solito, limita la regolazione della randa. Molto comoda, invece, la posizione dei winch di scotta del genoa, a portata di mano del timoniere. Anche in questo caso, però, la loro dimensione (Lewmar 44) è appena sufficiente, tant'è che il cantiere ha già previsto con un piccolo supplemento i due winch più potenti (48). Al posto del tavolo fisso in dotazione sul 351, che limitava il passaggio centrale, si è scelta la soluzione del pieghevole sulla colonnina, realizzando sul piano di calpestio due puntapedi per appoggiarsi in bolina. Le panche sono confortevoli, con schienali alti e inclinati che garantiscono una corretta ergonomia alle sei sedute; sulla tuga è stampata la base in vetroresina per il montaggio di un dodger in tela. Facile e funzionale l'accesso allo spoiler, attrezzato con scaletta e doccia calda e fredda: basta abbassare la schiena d'asino, che va a intestarsi sul fondo del corridoio che si viene a creare al centro dello specchio di poppa. Ai lati, sulla dritta un gavone che dà accesso alla timoneria e sulla sinistra il vano per due bombole del gas; altri due gavoni molto ampi, uno dei quali per l'autogonfiabile, sono ricavati sotto le panche del pozzetto. Con una tuga così lunga, lo spazio prendisole è limitato alla zona centrale, dove c'è posto per due persone. Ben studiati, infine, il pozzo catena stretto e profondo, e il montaggio del verricello elettrico fornito di serie.

Sotto, la solida colonnina con il quadro motore e gli strumenti di navigazione ben protetti.



Sopra, l'essenziale ripartizione di serie delle manovre di drizza e della scotta randa, rinviate a un unico winch sulla tuga.

A destra, uno dei due gavoni sotto le panche e il vano per le due bombole del gas.



A lato, la forma stretta e profonda del gavone dell'ancora, che consente una più omogenea distribuzione della catena.



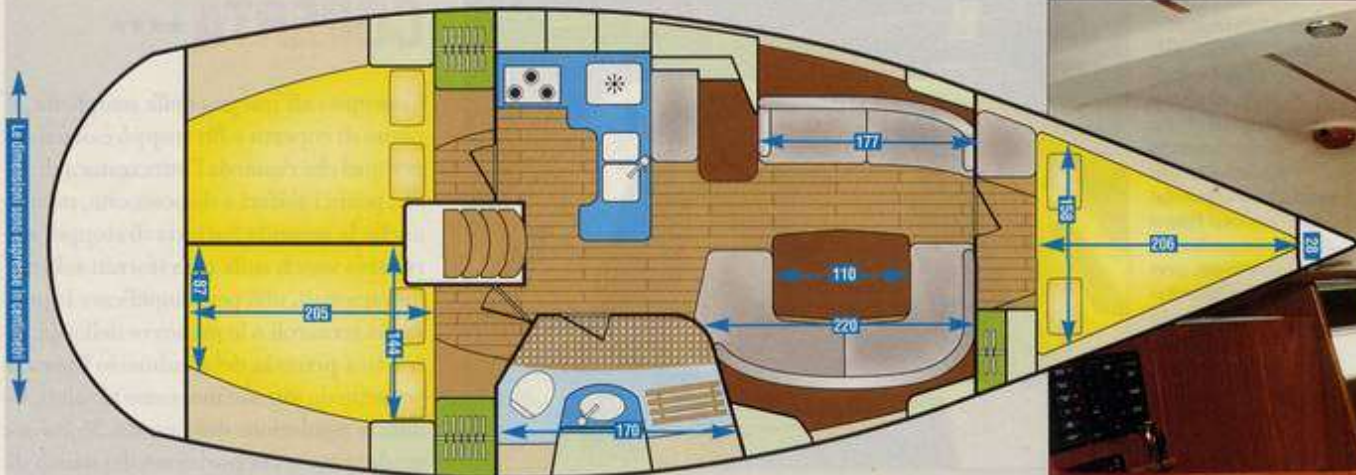
Il passavanti, largo 50 cm a centro barca; in primo piano il winch di scotta genoa manovrabile dal timone.



A lato dell'albero la tuga presenta due zone libere utilizzabili come prendisole di dimensioni contenute.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa:2 Lewmar 44 st -2 vel
 Winch drizza e randa:1 Harken 30 st -2 vel
 Rotaie genoa:Amiot
 Trasto randa:Amiot
 Stopper:6 Spinlock XA
 Albero e boma:Sparcraft Ocean
 Obìo e boccaporti:Lewmar
 Vele: . . . randa stec.+ genoa aw/Technique V.
 Avvolgigiocco:Facnor
 Bussola:Plastimo



ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 191
Toilette	cm 188
Cucina	cm 190
Dinette	cm 193
Cabina di prua	cm 191

Sotto, le inusuali dimensioni della toilette hanno permesso di realizzare una zona doccia di cm 100x60 provvista di sedile.



Anche nella versione a tre cabine, la cucina dispone di abbondanti volumi di stivaggio e di un frigo a pozzetto da 115lt.

A lato, la cabina poppiera di dritta, che si distingue dall'altra per le dimensioni del calpestio. L'aerazione fornita dai due oblò di serie è scarsa; consigliabile il boccaporto opzionale.



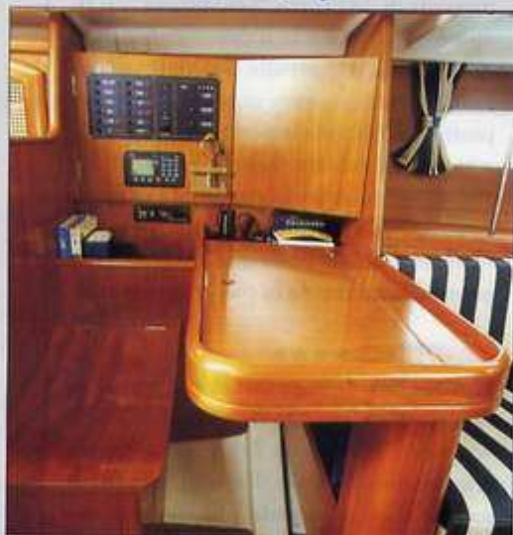
Sopra, la cabina di prua con la cuccetta a V, la cui lunghezza superiore alla media compensa la ridotta larghezza sul fondo. A sinistra, una vista più dettagliata della dinette.



A sinistra, una inquadratura della zona living dai piedi della scaletta: il "dente" della cucina e la paratia della toilette, in primo piano sulla dritta, comprimono un po' i volumi della zona di ingresso.

Sotto, il portello del vano motore, sostenuto da un pistone a gas, è costituito da una scocca in vetroresina che contribuisce all'ottima insonorizzazione. Piuttosto limitato, invece, l'accesso laterale agli organi del motore.

Sotto, il carteggio, il cui piano misura cm 45x83, attrezzato con libreria e consolle angolata per gli strumenti.



Livio Fironi

INTERNI ★★★★★

Le modifiche apportate alla zona centrale (cucina, dinette e bagno) hanno permesso di sfruttare al meglio la già ampia volumetria interna del 351, col risultato di un'abitabilità degna di un 40 piedi. Tant'è che, a differenza dei concorrenti di pari taglia, la presenza della terza cabina non sacrifica affatto l'equilibrio degli altri locali, rendendo persino ingiustificata la scelta della versione a due cabine. A che serve, infatti, avere una cucina più grande quando si può già contare su uno stivaggio abbondante, due lavelli, un frigo da 115 litri e un vero piano di lavoro. E per dormire comodi, a nostro avviso bastano i 144 cm di larghezza delle cuccette gemelle di poppa. In definitiva queste le differenze tra le due versioni, che per il resto dispongono di locali identici, a iniziare dalla toilette di dimensioni inusuali (170 cm di lunghezza), dove è stato possibile ricavare un box doccia separato con sedile in teak e un vano aperto per le cerate. Ampia anche la dinette, composta da un divano a C sulla dritta, trasformabile in cuccetta doppia con l'aggiunta di un cuscino in dotazione, e da una panca di 177 cm sul lato opposto, per un totale di otto sedute. Piccola ma ben organizzata la zona carteggio, che dispone di libreria, vano attrezzi e consolle angolata portastrumenti. A prua, la cabina con cuccetta a V, un armadio a due ante, una scarpiera e due lunghe mensole; l'altezza di 191 cm compensa la ridotta superficie del piano di calpestio, garantendo lo spazio sufficiente per muoversi anche con la porta chiusa. A poppa, due comode cabine doppie, che andrebbero però dotate di serie di boccaporti, previsti invece come optional. L'unica zona un po' compressa è quella ai piedi della scaletta, con la cucina e il bagno fronteggianti che stringono il passaggio.

I CONCORRENTI

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
Oceanis 361	Berret	11,10	3,80	5500	64,5	1,53	6+2	Beneteau	171.740.000 Lire
S. Odyssey 36.2	Fauroux	11,00	3,75	5300	61,7	1,90	6+2	Jeanneau	173.379.000 Lire
Dufour 36 Clas.	Mortain	11,10	3,77	6400	69	1,80	6+1	Dufour	171.100.000 Lire
Bavaria 36	J&J	11,55	3,68	5360	63,4	1,35	6+1	Bavaria	155.498.000 Lire
G.S. 37	J&J	11,60	3,78	6400	68,4	2,05	6+1	C.del Pardo	219.000.000 Lire
Elan 36	Humphreys	10,94	3,59	5500	69,5	1,90	6+1	Elan	177.900 DM*
Comet 35	Jezequel	10,80	3,42	4400	69,1	1,75	6+1	Comar Yachts	157.500.000 Lire

Note: prezzi IVA esclusa franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove". *Con Marco Tedesco = 990 Lire.

★ SCARSO ★ SUFFICIENTE ★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 11,10
Lunghezza scafo:	m 10,80
Lunghezza al gall:	m 9,48
Larghezza:	m 3,80
Pescaggio:	m 1,53
Dislocamento a vuoto:	kg 5500
Zavorra:	kg 1885
Superficie velica (150%):	mq 64,5
Superficie spi:	mq 83
Numero cuccette:	6+2
Motore:	Yanmar 27 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 380
Capacità serbatoio gasolio:	lt 75
Omologazione CE:	Cat. A - 8 persone
Disegnata da:	Berret/Racoupeau
Costruita da:	Beneteau
Importata da:	Beneteau Italia, Via Puccini 15, 43100 Parma, tel. 0521 243200, fax 0521 243220.

PREZZI

Vers. due cabine:	L. 171.740.000*
f.co cantiere, IVA esclusa. * con FF = 295 Lire	
Optional	
Suppl. 3 cabine:	L. 6.017.000
Doccia pozz. calda/fredda:	L. 645.800
Vhf RS 8300:	L. 1.895.700
Suppl. winch scotta 48:	L. 1.137.200
Altoparlanti stagni pozz.:	L. 362.000



PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★
Costruzione	★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★

(segue da pag. 78)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★

Pompe e componenti dell'impianto idrico (autoclave, vaso di espansione, filtri ecc) sono radunati in un vano facilmente accessibile; alquanto scarsa l'aerazione del compressore del frigo, a cui fa riscontro un ottimo isolamento della cella. L'autonomia di acqua è abbondante ma, come sempre più spesso si usa fare, uno dei due serbatoi è piazzato sotto la cuccetta di prua, col risultato di un sensibile aumento del beccheggio. Appena sufficiente la quantità di gasolio (75 litri) e piuttosto misero il quadro elettrico, a cui manca peraltro sia il voltmetro che l'amperometro.

A VELA ★★★★★

Per essere una barca da crociera pura con tanto di elica a tre pale fisse, si muove bene anche con vento leggero. Con 6/7 nodi di reale, tanti ce n'erano all'inizio della prova, il 361 riesce a "costruirsi" un po' di quell'apparente che fa la differenza tra una barca lenta e una dotata di una certa agilità. Sconsigliabile, naturalmente, stringere sotto i 50° reali, pena un calo di velocità immediato, ma lasciando correre il passo in bolina è più che soddisfacente. Mancando uno spi ci è impossibile esprimere un giudizio sulle andature portanti: la sensazione è stata comunque di una certa "pesantezza". Il timone è sensibile e ben demoltiplicato, il che agevola il controllo con vento sostenuto ma non consente grandi distrazioni: piuttosto scomoda la posizione sui bordi, a causa del ridotto diametro della ruota che viceversa offre la possibilità di timonare comodamente seduti sulle panche. Geniale infine la posizione dei winch del genoa, che si regola in piena autonomia.

A MOTORE ★★★★★

L'esemplare della prova aveva uno Yanmar da 27 cv, ma allo stesso prezzo si può scegliere il Volvo da 29 cv, sempre con trasmissione in linea d'asse. Una potenza che si è dimostrata più che generosa, come confermano i dati di velocità riportati a lato. Ottima anche l'insonorizzazione, con livelli di rumore molto bassi nelle cabine di poppa, ma scarsa l'accessibilità laterale, in parte compensata dalla grande botola frontale. In retromarcia la poppa tira un po' a sinistra e per questo motivo consigliamo un'elica a pale orientabili, che come noto riduce l'effetto evolutivo. (L.Z.)

TIPOLOGIA DEL PROGETTO

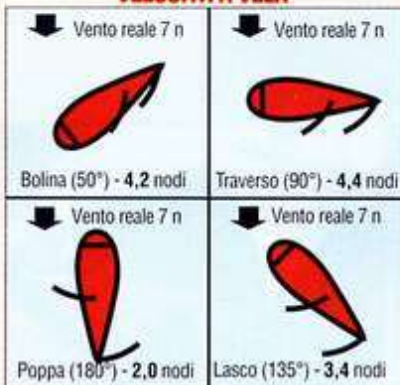


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 7,48
Lit/baglio max:	2,84
(< 2,80 = barca molto larga)	
(> 3,30 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/ dislocamento:	34,2%

VELOCITÀ A VELA



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	7/8 nodi
Stato del mare:	calmo
Equipaggio imbarcato:	2 persone
Pulizia carena:	buona

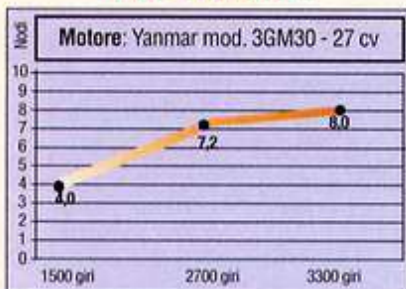
VELE USATE

Randa steccata - Genoa 150% avvolgibile

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - Fonometro Delta - Stazione del vento B&G

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE

