

LONG Test

Una corsa di 500 miglia

ITALIA YACHTS

IY

14.98



di Nico Caponetto



Oltre 500 miglia in quasi 60 ore, da Bari a Salerno, per testare le qualità tecniche e abitative dell'ultima nata del cantiere di Ostellato. Scoprendo una barca molto veloce e reattiva.

ce e infine, passato lo stretto di Messina, la risalita fino a Salerno. Come sempre accade, quando si salpa in inverno alle prime luci del giorno, questa sorta di rito che è lo staccarsi da terra si

Nel silenzio di un'alba invernale, Italia Yachts 14,98 lascia l'ormeggio del marina di Bari. Davanti alla prua abbiamo circa 500 miglia: una discesa lungo lo stivale, poi lo Ionio per attraversare il golfo di Taranto e quello di Squilla-

celebra in una dimensione ovattata, così diversa da quella che caratterizza le partenze estive dai porti affollati.

Fra le quattro persone dell'equipaggio, si genera un lieve flusso di informazioni quasi bisbigliate, spesso costituite da gesti e cenni. Maurizio Minucci, Il comandante, dà i pochi ordini essenziali: "Libera a poppa sottovento... pronti a prua... libera poppa e prua...". La barca si stacca dalla banchina lentamente e scivola verso l'imboccatura del porto. Il nostro long test prende ufficialmente il via con una previsione, per le prime ore, di vento leggero da Nord o assente. Oltre il frangiflutti troviamo un'onda lunga residua da Nord che, sommata a una corrente di

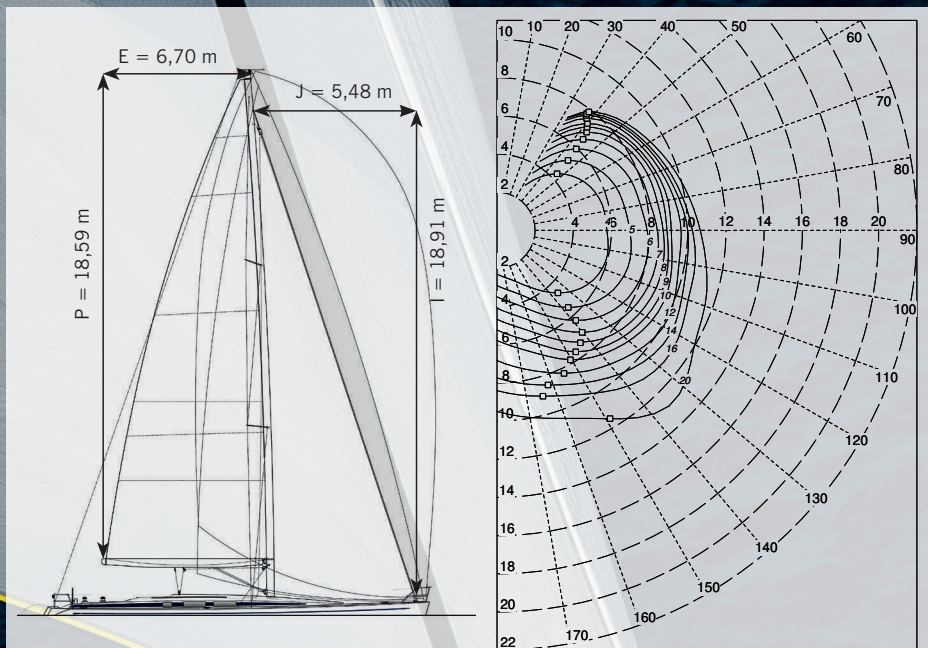


MOTORE
giri/min

VELOCITÀ
nodi

Minimo	3,7
1000	4,3
1500	5,9
2000	7,7
2500	8,8
2800 max	9,4

PRESTAZIONI A MOTORE: Volvo Penta 60 HP
I dati sono stati rilevati da centraline / plotter di bordo; essi possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.



Prezzo base Euro 456.000 Iva esclusa

un nodo e mezzo e ai 2.400 giri del Volvo Penta da 60 Hp, contribuisce a stabilizzare la velocità intorno ai 9 nodi. Il rollio che il moto ondofo genera mette in luce una delle caratteristiche salienti delle linee d'acqua disegnate da Maurizio Cossutti e che vedremo riproporsi in altre condizioni di navigazione, ossia la traduzione dell'aumento della lunghezza al galleggiamento in velocità attraverso un'accelerazione repentina, immediata. Diamo randa piena per stabilizzare il rollio e sfruttare, quando possibile, un po' di apparente, e l'YY14,98 fila con prua 110 gradi a una velocità che oscilla fra i 9 e i 10 nodi. Consumata la colazione, è il momento di farsi una passeggiata sul ponte.

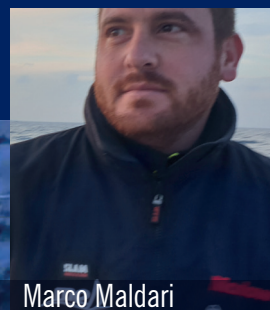


Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: www.nautica.it/prove-di-navigazione-a-vela

L'equipaggio



Nico Caponetto



Marco Maldari



Maurizio Minucci



Simone Gabriele



WP9



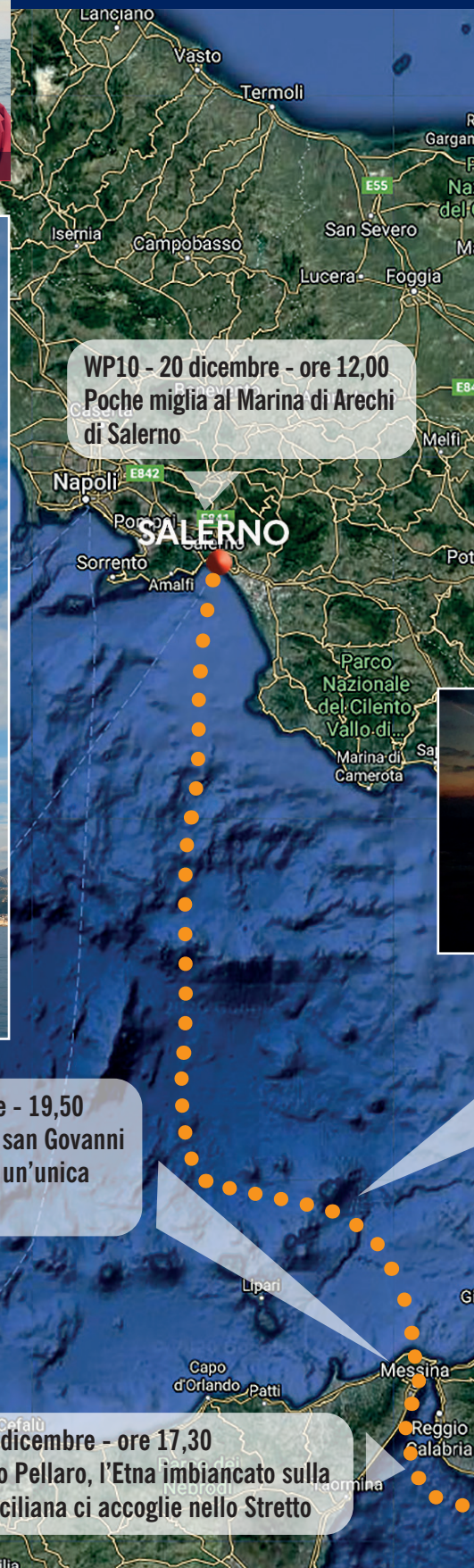
WP10



WP8



WP7



WP10 - 20 dicembre - ore 12,00
Poche miglia al Marina di Arechi di Salerno

WP8 - 19 dicembre - 19,50
Lo Stretto fra Villa san Giovanni e Messina sembra un'unica lingua di terra

WP7 - 19 dicembre - ore 17,30
Dopo capo Pellaro, l'Etna imbiancato sulla sponda siciliana ci accoglie nello Stretto



WP1

WP1 - 18 dicembre - ore 6,30
Si parte dal marina di Bari



WP2

WP2 - 18 dicembre - ore 13,20
Primo pasto a bordo dell'equipaggio

WP3 - 18 dicembre ore - 16,30
Si rabbocca il serbatoio prima
che faccia notte



WP3

WP4 - 18 dicembre
ore 20,30
Iniziamo l'attraversamento
del golfo di Taranto

WP5 - 19 dicembre - ore 6,45
Alba al traverso di Capo
Rizzuto

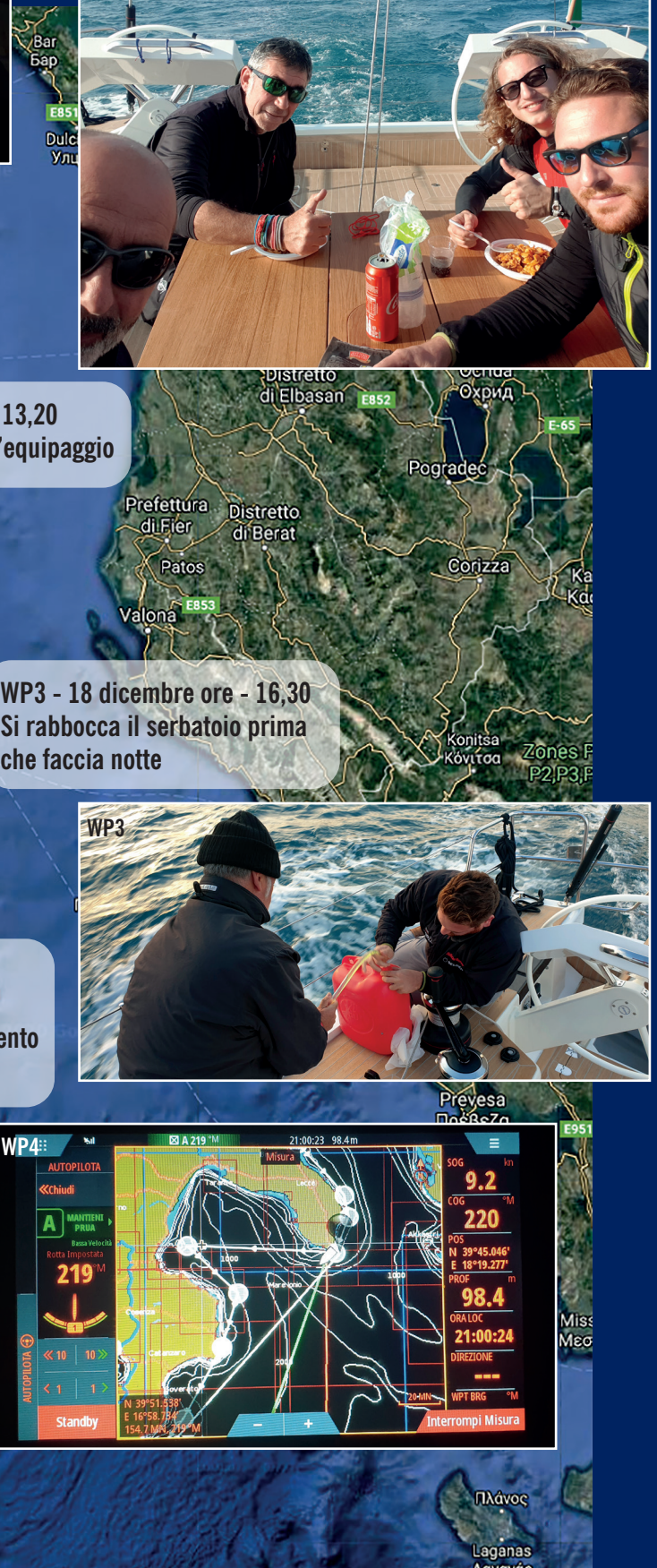


WP6

WP6 - 19 dicembre - ore 15,00
si doppia Capo Spartivento. Ancora poche
miglia per lo Stretto di Messina



WP4





Scheda tecnica

Lunghezza f.t.	m 15,47	Bompreso	fisso	Elica	Flexfold tre pale abbattibili
Lunghezza scafo	m 14,55	Sartiate	discontinuo in tondino di Nitronic	Capacità serbatoio carburante	325 litri
Lunghezza al galleggiamento	m 13,10	Verricelli	4 winch del 60 self tailing a due velocità	Capacità serbatoio acqua	510 litri
Larghezza massima	m 4,33	Bozzelli	Spinlock	Portata omologata	12 persone
Rapporto lunghezza/larghezza	3,02	Stopper	Spinlock con organizer a rulli	Progetto:	Maurizio Cossutti Yacht Design/Italia Yachts Design Team
Deriva standard	m 2,50	Avvolgitori	avvolgifiocco con tamburo sottocoperta	Costruttore:	Italia Yachts – uffici: Modugno (Bari)
Dislocamento	kg 9.980	Superficie randa	mq 73	Cantiere:	Ostellato (Ferrara) - tel. 0533 673907 -
Tipo di armamento	sloop	Superficie fiocco	mq 60	www.italiyachts.it – info@italiyachts.it	
Albero: in alluminio anodizzato Selden armato a 9/10 con tre ordini di crocette		Superficie gennaker	mq 208	Categoria di progettazione CE	A
Boma	in alluminio anodizzato	Superficie spinnaker	mq 200		
Vang	rigido di tipo telescopico	Motorizzazione della prova	Volvo Penta 60 HP		
		Tipo di trasmissione	S-Drive		



Ergonomia in coperta

Libertà di movimento ed efficacia nell'organizzazione delle manovre. Queste due prime impressioni, che ricaviamo dedicando un po' di tempo a osservare la coperta del 14,98, saranno confermate con il trascorrere delle ore. La prima riguarda l'estrema pulizia del ponte. Tutte le manovre passano sotto traccia e gli spostamenti da poppa a prua sono agevoli attraverso i passavanti lungo i quali nemmeno le diagonali basse costituiscono un intralcio. Nel corso dei due giorni successivi di navigazione, abbiamo più volte raggiunto la prua – per armare la jack line, controllare le luci di via, verificare tensioni e regolazioni – an-

che con onda che la seconda notte ha raggiunto per alcune ore gli oltre 2,5 metri di altezza. In ogni caso, grazie alla presenza dei tientibene nella parte iniziale della tuga e la prossimità delle sartie, i movimenti sono sempre stati assistiti da appigli solidi fin oltre l'albero. "My Father V", questo il nome della barca, appartiene alla serie Bellissima (Fuoriserie è la versione regata), quella più vocata alla crociera. E che l'armatore propenda per lunghe navigazioni piuttosto che cimentarsi fra le boe, lo si capisce anche dal bellissimo teak con cui è rivestito tutto il ponte. Ma in pozzetto, anche con l'assetto croceristico, non è difficile immaginare un equipaggio impegnato in una competi-

zione grazie al grande spazio in cui muoversi. I winch, due per lato, con quelli più a poppa elettrici, sono collocati in posizione molto prossima alle ruote, in modo tale che il timoniere stesso possa lavorare alla scotta della randa, organizzata con un circuito alla tedesca, quindi sdoppiato sui due bordi, e sulla regolazione della scotta della vela di prua. Lo abbiamo provato e riprovato nel corso delle nostre 54 ore di navigazione: qualsiasi manovra, dall'issata alle virate, soprattutto con il fiocco autovirante, può essere effettuata senza nessuna difficoltà da una sola persona.

Alle 9,45, dopo tre ore di navigazione, siamo al traverso di Monopoli, 4 miglia al largo. La scelta della nostra posizione, in queste condizioni meteo, è dettata soprattutto dal riuscire a intercettare e mantenere in poppa la corrente da Nord di circa un nodo e mezzo. Si prosegue con una leggera aria da NW, insufficiente a consentirci una media che ci permetta di arrivare a Salerno entro lunedì mattina, quando la barca avrà impegni



Armiamo la jack line



“istituzionali” (visite e shooting fotografico). Il motore continua a fare il suo egregio lavoro e la vita a bordo si anima verso il primo pasto: tortellini conditi con un ragù che farà storcere il naso agli estimatori puri del famoso prodotto emiliano, che deve essere rigorosamente servito in brodo. Alle 13,20, al traverso di Brindisi, accostiamo per 138 gradi e ci mettiamo a tavola.

Vivere sotto coperta

Quando il tempo è buono - recita più o meno così un vecchio adagio - siamo tutti mariani. Lo stesso si può dire sulla percezione che si ha degli interni di una barca a vela. In condizioni favorevoli, muoversi, dormire, lavarsi, cucinare è semplice. In queste prime ore, quindi, l'impressione è quella di trovarsi all'interno di una barca pensata per la crociera, in cui però l'organizzazione degli spazi non ha condizionato le linee d'acqua ma esattamente il suo contrario. Quello che abbiamo visto da fuori, ossia un'opera viva poco bagnata, il bordo libero basso, la svasatura delle murate, gli slanci, soprattutto quelli di poppa, molto decisi, spiegano la percezione che si ha dei volumi interni a disposizione. Minori rispetto a un 50 piedi da crociera pura? Forse, ma certamente coerenti con la scelta progettuale fatta intorno all'idea di barca stabile e veloce.

Durante la preparazione del primo pasto, la cucina mostra tutti i suoi pregi: spazio a volontà, piani di appoggio, buoni volumi di stivaggio per cambusa e stoviglie. Lavorare ai fornelli, correttamente disposti a murata, non presenta alcun impaccio grazie alla possibilità di muoversi e trovare sempre un appoggio utile a disposizione per gli utensili. Quando alle 20,30 doppiamo



Capo S. Maria di Leuca, abbiamo alle spalle un pomeriggio tranquillo, in cui le uniche incombenze per l'equipaggio sono state i turni di guardia e il rabbocco del serbatoio del carburante attinto dalla riserva di 240 litri stivata nel grande gavone di poppa. Con il buio, diventa evidente il calore e il senso di accoglienza che una sapiente disposizione delle fonti di luce riesce a trasmettere agli ospiti. Anche le doghe inserite davanti agli oblò fanno la loro parte, diffondendo una luce molto calda ammorbidita dal legno chiaro. Ma non le assolviamo completamente: di giorno non ci sono piaciute, perché limitano la visione verso l'esterno. Così come il passaggio fra l'albero passante e la seduta a ridosso della paratia di prua è troppo stretto. A causa di un tavolo da pranzo grande e comodo, ma anche forse per una dimensione della cucina che si può leggermente ridurre in larghezza fra il blocco del lavello e frigorifero e la paratia di poppa. E visto che il compito di Nautica è quello di trovare il pelo nell'uovo, dobbiamo dire che non ci è piaciuta l'idea di

chiudere il quadro strumenti dietro a uno sportello. In navigazione lo abbiamo tenuto sempre aperto, creando maggiore ingombro e rischio di finirci contro con mare mosso. Siamo su una barca, insomma, e gli strumenti a vista sono un gran bel vedere. La profonda qualità degli interni, la loro ergonomia, la scopriremo però fra qualche ora, quando dopo lo Stretto, il mare diventerà molto più formato.

Il buio arriva presto ma la notte in mare inizia dopo cena, quando prendono il via i turni di guardia. Siamo in quattro e optiamo per una formula di tutto riposo: un'ora a testa, poco meno di una vacanza. Il vento resta il grande assente e oltre alla rotta, che ci porta a puntare dritti su Capo Rizzuto, cerchiamo di mantenere sempre la corrente a poppa: magicamente un nodo, un nodo e due che non ci abbandona. Alle 5,20, con una pressione che continua a oscillare intorno a 1028 hPa, senza dare segno di volerci regalare un po' di gradiente, doppiamo Capo Rizzuto, lasciandoci alle spalle il golfo di Taranto, attraversato senza alcuna gloria.





scafo di piegarsi sotto raffica senza partire all'orza in modo incontrollato. Siamo in vista di Capo Spartivento, abbastanza larghi da concederci un bordo verso terra. Stringiamo, passando dai 7 nodi con un vento da 160 gradi ai 9,8 con vento al traverso. Il controllo al timone è eccellente, la barca trova il suo assetto e la regolazione delle vele si traduce immediatamente in prestazioni. Torniamo al lasco per non stringere troppo sotto costa e dover essere obbligati ad abbattere per poter doppiare il Capo. Il vento si mantiene sui 18 nodi da 100 gradi e l'onda è stabile sui 2 metri. E qui inizia un gioco esaltante: la barca si distende, accenna una leggera accostata all'orza, il controllo al timone è immediato e semplice, la prua rimane alta, la superficie velica aumenta la sua esposizione all'aria, la lunghezza al galleggiamento aumenta e Italia Yachts 14,98 accelera. Rilevo gli incrementi repentini di velocità: da 7,2 a 9,3 in una manciata di secondi. Alle 16,20 doppiamo Saline Ioniche, cattedrale nel deserto, grande porto ormai completamente ostruito da una solida lingua di sabbia. Il vento abbonaccia. Diamo motore e alle 18 superiamo Punta Pellaro. Siamo nello Stretto di Messina con una previsione di zero vento e una corrente contraria, fra Scilla e Torre Faro, di oltre 3 nodi per tutto l'arco dell'attraversamento. "Stiamo calabresi", raccomanda Maurizio, ovviamente intendendo la sua intenzione di stringere al massimo verso la costa Est, laddove la corrente contraria scende tra un nodo e mezzo e i due.

Finalmente vela

Veloce, stabile, equilibrata. Qualità indiscutibili di una carena che finalmente, quando sale il vento, ci regala piaceri e soddisfazioni. Abbiamo dovuto però aspettare le 14 del secondo giorno, dopo una lunga navigazione con randa e motore lungo le coste meridionali della Calabria. Una certa instabilità locale ci regala qualche rinforzo sotto piccoli groppi fino a quando si instaura uno scirocco sui 18 nodi. Viaggiamo con randa piena e fiocco tenendo un lasco che ci permette una velocità fra i 7,5 nodi e gli 8. In circa mezz'ora il vento ruota leggermente diventando un ESE rimanendo sui 18 - 20 nodi. La barca naviga senza alcuna incertezza e soprattutto fa sentire i volumi a prua. Le sezioni fini che toccano l'acqua si ampliano verso l'alto, dando quella portanza che permette allo



Vivere sotto coperta 2

“Quando il tempo è buono...” . Insomma il solito adagio. Ma quando le condizioni peggiorano ecco che saltano agli occhi differenze, pregi e limiti. Quelle degli uomini e, nel nostro caso, quelle degli interni di IY 14,98. Dopo lo Stretto, passato rasente al muro calabrese, schivando qualche Caronte e navigando paralleli a qualche mercantile, il tempo di cenare (maccheroni alle cime di rapa) ed ecco che il mare da Sud-Est che ci aspettavamo comincia a farsi sempre più sentire man mano che ci allontaniamo dalla costa. Inizialmente molto disordinato, con treni di onde che arrivano anche sul mascone, poi più stabile sui 2,5 metri di onda significativa con qualche picco sopra i 3 dal traverso al giardinetto. Il vento non è forte. Alle 3 si dispone da grecale sui 10–12 nodi. Con un apparente di 50 gradi riusciamo a tenere una velocità di 7–8 nodi. Il mare si fa sentire e sottocoperta tutto diventa diverso. Allora saltano agli

occhi i tientibene lungo la discesa, dai quali ci si può scostare per usare quello verticale dopo l'ingresso del bagno per poi utilizzare il bordo rialzato del tavolo. Gli spostamenti con mare formato sono sicuri. Si può scegliere se dormire in quadrato, sulla sinistra o sulla dritta, visto che entrambi i divani lo consentono, o nelle cabine. L'uso delle due toilette è agevolato dalle dimensioni che, seppure non riscaldate, definiscono ambienti alquanto raccolti, giusti per potersi muovere senza volare da una parete all'altra. Anche l'uso della cucina, seppure in uno spazio molto ampio, è agevole ma può essere migliorato attrezzando una cinghia sotto i fornelli per sorreggersi nelle rollate più forti.

Verso le 5 il mare si calma e il vento sparisce per tornare esattamente in faccia una volta entrati nel golfo di Salerno. Alle 6,50 doppiamo al largo Capo Palinuro, facciamo sfilare Acciaroli e infine, doppiata al largo Punta Licosa, puntiamo dritti sul marina di Arechi. Alle 12,30, dopo 54 ore, con una media (sostenuta anche dal motore ovviamente) superiore ai 9 nodi, mettiamo le cime a terra per goderci un buon bicchiere di rosso, preludio all'ultimo carico di carboidrati di questo long test.



La prova

CONDIZIONI - Vento: da assente a forza 5 - Mare: da 0 a 4 - Carichi liquidi: acqua 30%; carburante in partenza 100% + 24 litri di riserva. PRESTAZIONI A VELA - Velocità massima (randa + fiocco) con vento reale di 18 nodi: nodi 9,8.

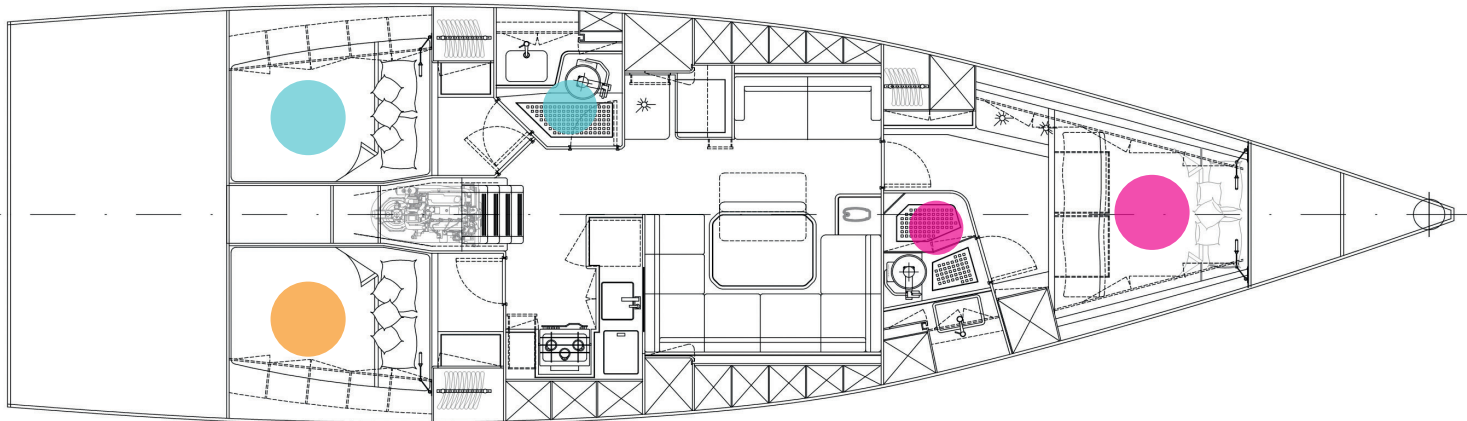
ANDATURE (randa + fiocco) - Bolina larga con vento reale di 18 nodi: 8,3 nodi - Traverso con vento reale di 18 nodi: 9,8 nodi - Lasco con vento reale di 18 nodi: 7,2 nodi.

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 8,48 - Rilevazione massima della tuga sulla coperta: m 0,31 - Altezza massima interna (zone transitabili): m 1,97 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,83 - Larghezza minima passavanti: m 0,38 - Altezza sala macchine: m 1,20.

Costruzione e allestimento

Materiali: scafo e coperta sono realizzati in sandwich con anime in Pvc e tessuti impregnati con resina vinilestere. La parte centrale dello scafo è laminata in pieno. Un ragno con rinforzi in carbonio è realizzato fuori opera e fazzolettato allo scafo - Deriva: Pinna a "T" con lama in acciaio scatolato e siluro in fusione di piombo con 3% di antimonio - Timone: la pala è laminata in vetro/carbonio con anima in pvc su stampo femmina - Tipo di stratificazione: sottovuoto a temperatura controllata fra i 16 e i 25 gradi.





Valutazioni sulla barca provata

Allestimento della coperta: completo e ben organizzato.
Riduzione fiocco: con avvolgitore collocato sottocoperta.
Riduzione randa: due mani di terzaruoli con presa diretta.
Trattamento antisdrucchiolo: teak.
Allestimento del pozzetto: completo con tutte le manovre rinviate agli organizer a rullo.
Collocazione zattera autogonfiabile: gavone sotto il calpestio in pozzetto.
Vani di carico: due grandi gavoni alle spalle del timoniere e una calavele di grandi dimensioni.
Timoneria: doppia ruota con trasmissione a frenelli.
Risposta timone: eccellente.
Stabilità di rotta: buona.
Navigazione a motore: efficace.
Comandi motore: posizione classica a fianco della ruota di dritta.
Rumorosità motore: nella norma.
Vibrazioni motore: assenti.
Manovrabilità in porto: molto buona.
Ergonomia e sicurezza in esterno: buone, con una corretta disposizione di tientibene.

Ingresso in cabina: sicuro e comodo.
Articolazione interni: classica, con due cabine a poppa e l'armatoriale a prua.
Accoglienti e funzionali.
Tientibene: sufficienti e ben posizionati.
Illuminazione naturale: buona.
Illuminazione artificiale: eccellente, con un effetto di calda accoglienza.
Ventilazione: buona.
Dinette: funzionale, ci si muove in sicurezza e agio. Unica pecca, l'accesso alla seduta del divano a fianco all'albero passante, molto stretta.
Cabina armatoriale: buone le dimensioni e buoni i volumi di stivaggio.
Cabine ospiti: nella norma, con una discreta disponibilità di spazio per lo stivaggio.
Toilette: molto confortevole quella privata della cabina armatoriale; nella norma quella di poppa.
Carteggio: tavolo di dimensioni ridotte ma presente, adatto a ospitare un computer o un iPad.
Cucina: molto comoda e ben attrezzata, da sottolineare i piani d'appoggio e lo spazio per cambusa e stoviglie.
Finitura: buona.
Ergonomia e sicurezza sotto coperta: molto buone.