

TEST



**ESCLUSIVO
NAUTICA**

TEST N. 97

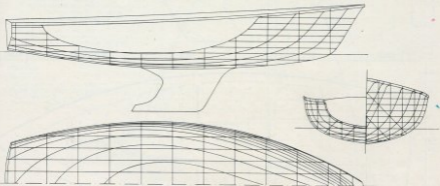
METEOR

S. I. P. L. A.



Ancora una novità è oggetto dei nostri testi: si tratta del "Meteor" che la S.I.P.L.A. di Forlì ha presentato per la prima volta al pubblico in occasione del Salone di Genova. Praticamente è un "day-boat", una barca cioè fatta per brevi crociere soprattutto diurne, munita di un pozzetto che permette a tutto l'equipaggio di godersi la passeggiata ed il sole, e di una cabina per ripararsi dal vento e dalla pioggia, che consente altresì di passare la notte a bordo. Questo cantiere di Forlì ha visto giusto secondo noi quan-

do ha pensato di realizzare un'imbarcazione come il "Meteor", poco impegnativa e dal costo contenuto, in grado di soddisfare chi ha poca conoscenza tecnica ed esperienza di navigazione in genere, ma soprattutto a vela, contribuendo così a rendere la nautica alla portata del più. Bisogna poi riconoscere alla S.I.P.L.A., considerando la forte concorrenza degli importatori, una certa dose di coraggio nell'aver realizzato questa barca, per i cui piani si è rivolta al noto architetto olandese E. G. Van de Stadt.

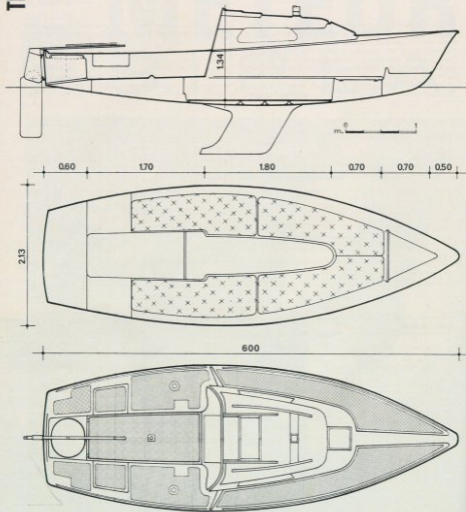


CARENA

Nel suo insieme il "Meteor" deriva uno studio particolare per rendere la barca veloce ma anche adatta per le passeggiate. La forma della carena, con linee di acqua molto fini, sezioni a V moderato, zavorra a bulbo, rende la barca ben stabile sull'acqua; il bordo libero, abbastanza alto, concede un volume interno considerevole; l'attrezzatura è molto semplice, solida, di tutto tranquillo. Lo S.I.P.L.A. costruisce piccole barche da circa sette anni, curando in particolar modo, con esperienze di laboratorio, la ricerca dei materiali migliori e dell'accoppiamento più idoneo fra di essi. Per la realizzazione del "Meteor" si è, nonostante ciò, avvalso dei consigli tecnici di E. G. Van de Stadt che, in questo campo, ha ben pochi rivali oggi in Europa. Per mezzo di due storni sono formate la carena e la coperta, riunite in un secondo tempo all'altezza del bordo, con un primo strato di gel-coat e sette di mat e tessuto di vario peso, impregnati di resina. La resina poliestere impiegata è la "Crytic 180"; in prove di laboratorio (di cui il cantiere ci ha fornito copia dei risultati) effettuate su provini del materiale impiegato nella costruzione del "Meteor", si è avuto un carico di rottura di circa 20 kg./mmq. Nel complesso l'imbarcazione appare ben rifinita sia dentro che fuori; a parte il compensato marino impiegato per la porta d'accesso alla cabina, il "Meteor" è costruito interamente in vetroresina.



TEST METEOR



METEOR

SCHEDA TECNICA

Progettista: E. G. Van de Stadt

Costruttore:

S.I.P.L.A. - Via A. Meucci, 11

Zona industriale - 47100 Forlì

tel. (0543) 26013

Lunghezza f.t.: mt. 6,00

Lungh. al galleg.: mt. 5,20

Largh. max.: mt. 2,13

Immerstone: mt. 0,98

Displacemento: Kg. 790

Zavorra: Kg. 270 in ghisa

in bulbo

% zavorra: 34%

Alt. alb. del gall.: mt. 8,90

N. oscolta: quattro

Motorizzazione: fuoribordo da 6 HP

piele normale

Mat. di costruzione: vetroresina

VELATURA

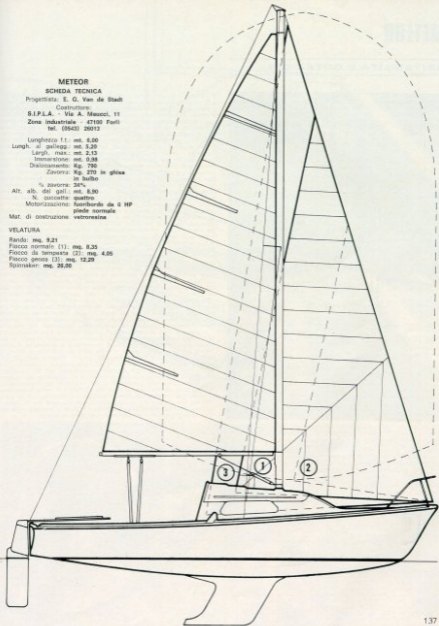
Randa: mq. 9,21

Focce normale (1): mq. 8,35

Focce da tempesta (2): mq. 4,05

Focce gena (3): mq. 12,29

Spinnaker: mq. 26,00



TEST METEOR

ABITABILITÀ E DOTAZIONI

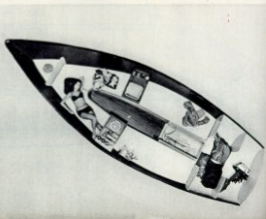


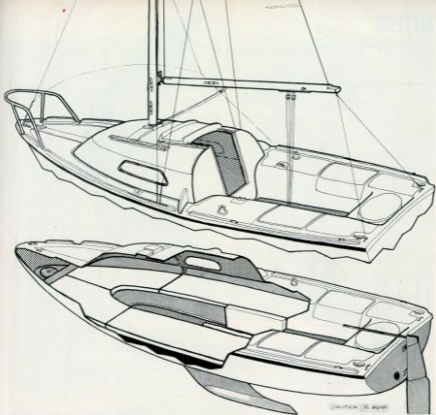
Sopra: il pozzetto del Meteor; lateralmente vi sono due gavoni a poppa, con il coperchio circolare, il ripostiglio per il motore fuoribordo. Sotto: un particolare dell'aerodinamica tuga; a destra vista in pianta dello scafo prima di essere pontato. Nell'altra pagina, a sinistra: particolare della prua col pulpito; a destra: una veduta dell'interno



Il "Meteor" ha un grande pozzetto, circa 1,70 mt. di lunghezza per 0,70 mt. di larghezza, che, se si accortici il punto di scotta della vela a pavimento, sotto il quale c'è un vano libero accessibile dalla cabina, è tenuto completamente libero. A poppa termina circa 90 centimetri prima dello specchio con un gavone che permette di stivare agevolmente il motore ausiliario e che è accessibile da uno sportello rotando sulla sua copertura; lateralmente è fornito dalla panca, larghe e comode. Sotto di esse, subito avanti al gavone di poppa, sono ricavati altri due gavoni muniti di sportelli. I quali sono parte integrante delle panche stesse; a prua di questi due gavoni laterali c'è invece la continuazione delle cuccette poppiere. L'importante volume interno del "Meteor" gli permette di accogliere agevolmente quattro persone. La cabina, che nel punto più alto è mt. 1,34, è quanto di più semplice e razionale di si possa aspettare per una barca di queste dimensioni; uno spazio di circa 50 centimetri rimane libero al centro tra le cuccette munite di materassi di gomma-piuma ricoperti di tela, che sono quattro, disposte due per parte e seguine. Come detto sopra, le due cuccette più a poppa proseguono al di sotto delle panche del pozzetto, per circa un metro; le cuccette di prua si susseguono avanti formando un unico piano di circa 70 centimetri. All'estrema prua è ricavato un piano separato dalle cuccette, per mezzo di un rialzo; sotto il piano c'è un gavone accessibile per mezzo di uno sportello rotante di legno. Sotto tutte e quattro le cuccette vi sono dei gavoni abbastanza ampi, capaci di contenere ogni di vostro ed altri oggetti. Il pavimento del pozzetto, la parte superiore delle panche, la coperta, sono rivestiti di materiale antiscivolo; la tuga ha un'apertura superiore che si chiude con un boccaporto accorrevole ed agevole l'accesso e l'uscita dalla cabina. Lateralmente la tuga presenta due finestre fissi rettangolari, ed anteriormente un boccaporto apribile che inoltre permette di manovrare le drize senza uscire sul ponte. Queste tre aperture assicurano l'aerazione della cabina, che risulta ben ventilata. Sul tetto della tuga corrono lateralmente due cerniere in vetroresina. A prua un piccolo pulpito di alluminio anodizzato protegge i movimenti durante le manovre in navigazione. In coperta, sul lato di sinistra, è fissato il tangone. Una bilza a prua con due passacavi e due bilze fissate sul ponte di poppa, lateralmente, sono state predisposte per l'ormeggio. Almeno per gli equipaggi sportivi, sarebbe bene prevedere l'installazione delle cinghie fermacampi nel pozzetto.

Il serbatoio e gli ardati sono in acciaio inox; le bilze d'ormeggio e le costigine delle drize sono in alluminio anodizzato. I punti di fissaggio sono rinforzati da piastre di compensato e vetroresina. L'albero fissato sul tetto della tuga ed il boma sono in alluminio di Ermet; le vele si dicono sono dell'olandese De Vries. I bozzelli sono del tipo classico a matafani, il che permette di avere alabassi e pennelli come in un vero facer. Si nota parallelamente la manovra, per un equipaggio sportivo, di una barra di scotta; il timone è in vetroresina con la barra di alluminio anodizzato e completa di stick, in questo caso molto preciso; di serie sono installati due winches per i fiocchi e si sente la mancanza di quello per la drizza del goros. Il tangone è in alluminio con le estremità del tipo ad apertura semi-automatica; sarebbe bene che la manovra del tangone, alabasso e bilancino fossero rinviati al pozzetto onde manovrare lo spinnaker senza sbilanciare la barca in avanti.







PROVA IN ACQUA

Abbiamo provato il "Meteo" a più riprese con condizioni di mare e di vento molto differenti; ogni volta ci ha dato la dimostrazione di rispondere bene alla barra e di essere ben equilibrato, a condizione che ne sia curato l'assetto longitudinale.

Con poco vento il "Meteo" parte rapidamente e stringe in maniera notevole, raggiun-

gendo però il massimo con brezza medio. Lo sbandamento, con vento fino a 6-7 mt./sec., non è eccessivo e può essere ben compensato dal peso stesso dell'equipaggio; così, manovrando lo sbandamento si riduce di molto senza però portare pregiudizio alla velocità dello scafo.

Il bordo libero alto gli permette di passare bene il bordo e di evitare che gli spruzzi arrivino al pozzetto.

Alle andature portanti con gena, il "Meteo" si mantiene stabile in rotta e docile alla barra; con spinnaker e brezza fresca parte facilmente in planata, tendendo leggermente a straripare.

Abbiamo tenuto lo spinnaker fino ad un vento di 10-11 mt./sec.; poi l'abbiamo sostituito con il fiocco normale dando due mani di berzavoli alla randa. In queste condizioni il

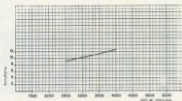
bordo resta ben dritto sull'acqua conservando abbastanza aperta per fare una buona bolina.

A tutte le andature il "Meteo" risponde bene, resta docile e non comporta manovre faticose; soprattutto il suo equipaggio può richiedere il massimo delle prestazioni, senza nulla togliere alla sicurezza.

Nella navigazione a motore, che nel caso specifico era un Johnson da 8 HP girata normale, questo viene appeso al di fuori dello specchio di poppa su un apposito supporto. Ci è parso però che questo, per la sua posizione troppo bassa, faccia sì che il piede del motore rimanga eccessivamente immerso con effetti negativi. La pala del timone rimane lontana dall'elica, per cui si può manovrare con essa agevolmente e più efficacemente. Durante la navigazione a vela, il motore può essere sistemato nel gavone di poppa.

PRESTAZIONI A MOTORE

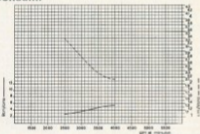
Velocità



giri	kmh.	nodì	litri-ora	km-litro
2500	9,100	4,91	2,700	3,370
3000	10,250	5,53	3,600	3,447
3500	11,324	6,11	4,800	2,334
4000	12,678	6,84	5,500	2,149

Motore Johnson 6 HP piede normale, sonda bipala diametro 6" x 7" a passo. Condizioni di carico durante la prova: due persone a bordo - accessori e dotazioni standard

Consumi



PREZZI

METEOR standard (regata a crociera veloce) franco cantiere S.I.P.L.A. Forlì, lire 1.450.000 comprese le seguenti dotazioni: albero e boma in lega leggera anodizzata; randa o fiocco in dacron; sartie, stralli, drizze e tenditori in acciaio inox; manovre correnti in lega leggera anodizzata, acciaio inox e nylon; winches per le scotte dei fiocchi in Tufrol; bitte in lega leggera anodizzata; listone in vulcanizzato con boma in lega leggera anodizzata completa di 60k; bulbo in ghisa; fiancate interne verniciate.

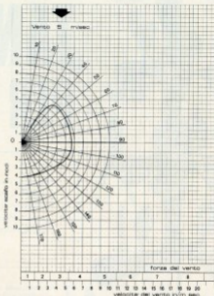
METEOR diporto franco cantiere S.I.P.L.A. Forlì, lire 1.200.000.

METEOR deriva mobile franco cantiere S.I.P.L.A. Forlì, lire 1.450.000 comprese le dotazioni descritte per la versione standard ma con boma del timone senza elli; bulbo in ghisa e boma in acciaio zincato; winch per il sollevamento boma di deriva in bronzo cromato.

Accessori extra: imbottitura isolante delle fiancate in sky color cuoio ad avorio ad armadietto di prua L. 80.000; mobilino in legno con porta bottiglie e lavandino incorporato (destra) L. 18.000; mobilino in legno con ripostiglio e fessello a gas incorporato L. 20.000; armadietto di prua in legno L. 8.000; materassino in espanso da cm. 5 ricoperti con tela di cotone arancio; per prua L. 14.000 cad.; per poppa L. 13.000 cad.; idem ma ricoperti in sky; per prua L. 16.000 cad.; per poppa L. 15.000 cad.; tavolo-fuochi; sedili laterali L. 4.500; tappeto e gergolo in Bottica L. 4.200; W.C. e pompa scroscello L. 60.000; mobilino di protezione W.C. con operchio L. 17.000; montaggio W.C. e mobilino L. 12.000; pulpito di poppa in lega leggera anodizzata L. 22.000; pulpito di prua idem L. 22.000; candeliere in alluminio anodizzato L. 3.800; terminali di billeggio con cavetto per tenditore L. 5.000; supplemento per albero da regata L. 12.000; supplemento per boma da regata L. 10.000; tan-

PRESTAZIONI A VELA

Nel grafico qui sotto sono riportate le velocità rilevate alle varie andature con un vento di 3 mt./sec. Si può osservare come in buona sia possibile stringere marconevolmente fino a circa 35 gradi, dopodiché la velocità scende e la barca perde in sensibilità e maneggevolezza. Da 40 a 110 gradi si ha la situazione migliore.



gose in alluminio anodizzato, terminali automatici e cavallotti in acciaio inox L. 11.500; mochetti speciali in bronzo cromato (Ermat) L. 3.400 cad.; bozzelli di rinvio in alluminio anodizzato con griglia L. 1.500 cad.; tratto mobile con cavetto, terminali e bozzelli strassacoste in alluminio anodizzato e nylon (Ermat) L. 13.500 cad.; staffa per motore in alluminio anodizzato e nozze in acciaio inox L. 16.000; winch per drizze con piastra di fissaggio L. 8.000; winch con manovella in bronzo cromato L. 8.500; innastatura in ferro verniciato L. 49.000; idem con ruote L. 60.000; cavalletto speciale per Meteor L. 285.000; telone impermeabile L. 29.500; cavo di allargio L. 8.000; cinghie portapiedi L. 8.000; trasporto al km. di anella e ritorno L. 80; confondo ad immatricolazione L. 25.000; vela De Vries per Meteor standard; genoa L. 90.000; bommentino L. 30.000; spinacker normale L. 74.000; spinacker da bolina L. 74.000; drifter L. 87.000. Vela De Vries per Meteor deriva mobile o diporto; genoa L. 87.000; bommentino L. 25.000; spinacker L. 58.500.

Conclusioni

Il "METEOR" risponde bene al programma per cui è stato creato, è dato che si rivolge ad un mercato molto vasto, non abbiamo difficoltà a proiettargli un sicuro avvenire. È stabile, facilmente manovrabile per mezzo di attrezzature molto semplici, ben equilibrato e soprattutto sicuro. Il costo è contenuto in limiti accettabili, e dovrebbe contribuire alla fortuna di questa nuova imbarcazione progettata in Olanda e costruita in Italia.

