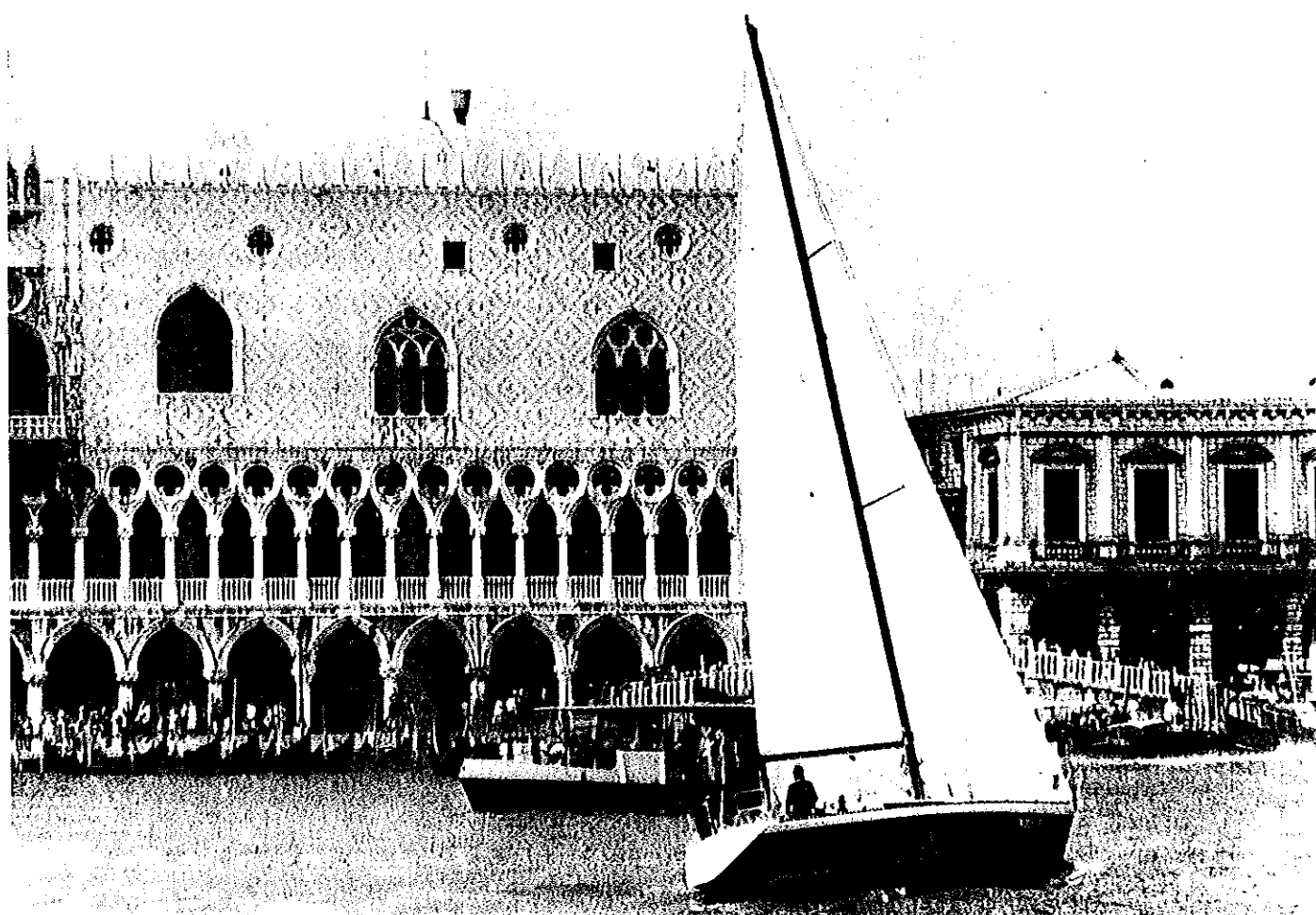


Le prove di vela e motore



Brillante e corsaiolo ma anche comodo il **Marchi 39**

Ottima la maneggevolezza e la manovrabilità anche in acque strette. Massima scorrevolezza dello scafo in bolina. E' stata costruita su disegni di Vallicelli e si è dimostrata una buona imbarcazione da crociera costiera e d'altura non solo mediterranea. Interessante la suddivisione dello spazio interno in tre zone separate, cioè cabina di prua, di poppa e quadrato.



I turisti hanno a lungo osservato il Marchi 39 che bolinava sotto il Palazzo Ducale; meno contenti si sono dimostrati i battelli e le altre imbarcazioni che incrociavano nel paraggi. Un ottimo banco di prova per saggiare le risposte della barca alla ruota: risposte che sono state senz'altro positive. L'inerzia direzionale è facilmente correggibile.

Abbiamo provato il 39 piedi dei Cantieri Marchi di Campalò nella stupenda cornice della Laguna Veneta, con un vento che ha permesso di bordeggiare piacevolmente tra le bricole e le mille imbarcazioni che incrociano ogni giorno il mare del Canaletto. Tra battelli, postali, taxi e sconosciuti passanti si sono potute così valutare, oltre alle qualità veliche, anche la maneggevolezza e la manovrabilità della barca in acque ristrette.

Ma si è rimasti tutto sommato concentrati sull'andatura e sulla massima scorrevolezza dello scafo in bolina; senza scie e turbolenze, il governo con barca leggermente ardente consente in condizioni di vento anche variabile il massimo rendimento alla ruota con tutte le vele a riva.

Un genoa di Hood, con discreta sovrapposizione, rende puggero lo scafo non appena ci si allontana dalla bolina stretta, richiedendo perciò una buona regolazione delle manovre fisse dell'alberatura; decisamente consigliabile la vite senza fine per patarazzo e stralotto piuttosto che un'impegnativa centralina idraulica, inutile per questo tipo di barca.

Una volta liberi dalla diga foranea, l'andatura è stata disturbata da un'onda corta di prua che ha fatto soffrire il Marchi 39, appesantito in prua da un genoa che meritava d'essere sostituito; la distanza fra le creste, se minima, non può essere certo « lavorata » con correzioni alla ruota su nove metri e 45 al galleggiamento. La manovrabilità è risultata comunque più che sufficiente, la trasmissione meccanica dalla ruota alla pala ha consentito ottime evoluzioni sia sotto vela sia a motore, purché assecondata, nel primo caso, da una corretta manovra delle vele. Chi governa è a suo agio nella propria zona poppiera del pozzetto, con assoluta libertà e facilità di governo sia sopra sia sottovento; l'unico appunto è per la posizione del vericello di scotta della randa, sistemato a proravia della rotaia di scotta, che consente in minima parte la manovra della vela da parte del timoniere (è utile in caso di equipaggio ridotto ed è un elemento in più di sicurezza).

Un'ottima barca da crociera

L'ultima bolina in Canale è stata piacevole e divertente. Il disegno di Vallicelli si è dimostrato facile come un 30 piedi e allo stesso tempo potente.

È importante comunque aumentare progressivamente l'angolo di barra, durante la virata, per vincere l'angolo morto con decisione, arrivando sulle nuove mura con 65-70 gradi di barra; il comportamento dello scafo consiglia infatti di accelerare leggermente la manovra anche a prezzo di moderate turbolenze oltre la posizione di prua al vento. L'equipaggio riesce a sfruttare pienamente le capacità del pozzetto di lavoro, anche se occorre, durante le andature portanti, in strambata e con onda e poco vento, fare attenzione al passaggio assassino del paranco di scotta di randa pericoloso perché non verticale (la rotaia è a poppavia della varea del boma), oltre ad avere una minor trazione verso il basso durante le andature portanti; si deve perciò ricorrere più energicamente al wang, ma si potrebbe studiare una soluzione con rotaia più avanzata.

Ci sembra che il Marchi 39 sia un'ottima barca da crociera costiera e d'altura non solo mediterranea, con possibilità di navigazioni lunghe e non faticose. In regata non ci pare possa competere con i seconda classe più spinti, almeno nelle regate a triangolo; può essere invece adatta

e soddisfacente in prove più lunghe del tipo costiero o alturiero, dove altri elementi di successo si sommano alle pure qualità regatistiche della barca.

Buona manovrabilità

Per quanto riguarda la condotta a motore, il 40 cavalli installato assicura una buona potenza sui 2200 giri al minuto (regime max sui 2500); l'elica della prova era una Radice, anche se nei prossimi modelli verrà montata la Max Prop a pale rientrabili. Buona la manovrabilità, accessibile il vano motore su 3 lati dall'interno del quadrato: una soluzione senz'altro apprezzabile per quanto concerne la manutenzione e la verifica. Le dimensioni consentono il passaggio attraverso il tambuccio.

La scelta di un'installazione centrale e « aperta » del motore comporta la rinuncia a una maggiore volumetria del quadrato e a una perdita di profondità; d'altra parte la facilità di manutenzione è un vantaggio che può valere un certo sacrificio nella sistemazione degli interni. L'insonorizzazione del vano motore è sufficiente anche ai massimi regimi, anche se ci sono in agguato le possibili vibrazioni del cassone (osservarne l'assessamento).

Otto milioni di zavorra

L'autogonfiabile si pone come problema da risolvere, anche se è previsto uno spazio apposito sotto il pagliolo in pozzetto. Si può scegliere tra questa soluzione oppure la tuga; manca però un vero e proprio spazio a portata di mano e che consenta una manovra di sgancio in piena sicurezza.

La barra di rispetto è comodamente applicabile all'estrema poppa e la lunghezza a disposizione è sufficiente (dal perno di rotazione alla chiesuola della bussola). Autogonfiabile a parte, il gavone in pozzetto può contenere parecchio materiale oltre a qualche vela da cattivo tempo, per il pronto uso se le cose si mettono male a prua. Per lo stivaggio delle vele si deve scegliere tra la cabina di prua - in navigazione - il quadrato - in regata - o il gavone in pozzetto in caso di cuccette al completo.

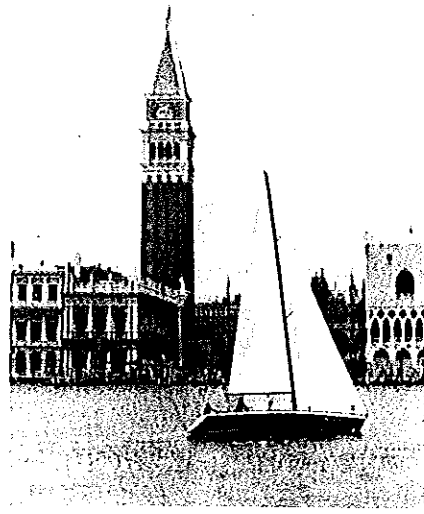
È interessante la riuscita suddivisione dello spazio interno in tre zone separate (cabina di prua, di poppa e quadrato), cia-

scuna isolata dall'altra mediante paratie e dotata di uscita autonoma verso l'esterno; un fatto senz'altro apprezzato in crociera da famiglie numerose.

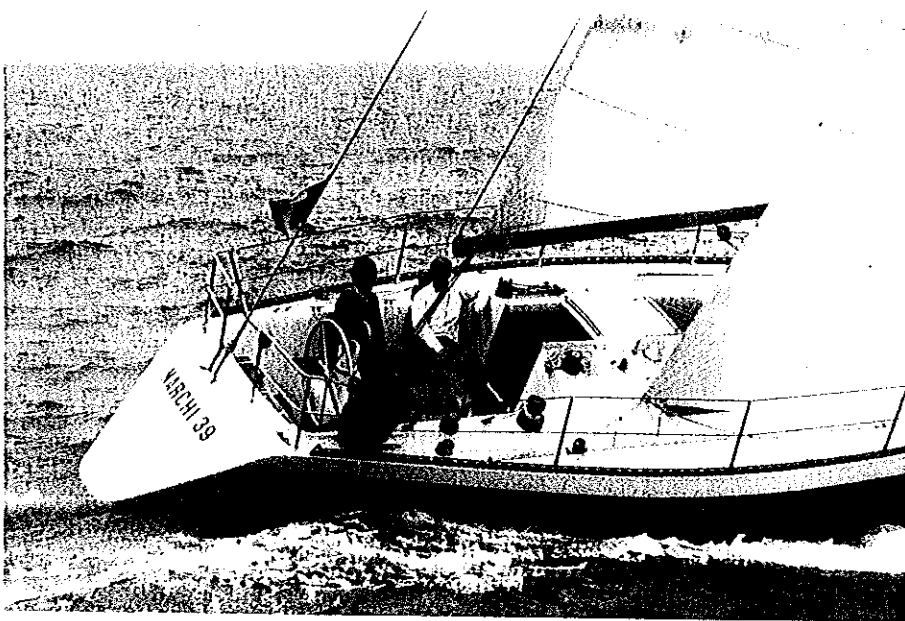
Le luci di via sono in testa d'albero, incorporate in blocco con il coronamento, per una massima visibilità ma una minima manutenzione. All'altro estremo, c'è una zavorra di lega di piombo e antimonio (costa 8 milioni!) con bulloni di serraggio di acciaio inox; in futuro le colate saranno di ghisa, molto meno costose anche se leggermente a discapito delle prestazioni del bulbo.

All'interno, contenute le dimensioni della cabina di poppa, vi sono due ottime cuccette « ogni tempo » infilate sotto il pozzetto; le 4 cuccette del quadrato consentono il massimo affollamento in porto e 2 buoni posti in navigazione (le semiribaltabili poste in alto a murata). Escludendo la cabina di prua, vi sono perciò 4 cuccette eccellenti in caso di cattivo tempo.

Una nota negativa sul carteggio, dove, a parer nostro, le dimensioni del tavolo



Il campanile di San Marco non sbanda alla brezza tesa che spirava da San Giorgio; si apprua invece il Marchi nell'onda corta, caricato da un genoa che fa sentire il proprio « peso » durante le rallie improvvise.



L'accesso all'osteriglio del quadrato è facilitato da due utili appigli, anche se è consigliabile usare, con cattivo tempo, l'unico accesso dal pozzetto, visibile, aperto, nella foto. In condizioni di mare in poppa sarebbe senz'altro utile chiuderne una parte con lo scorrevole verticale.

Marchi 39

sono esigue per le necessità in navigazione di una barca destinata a crociere di un certo respiro.

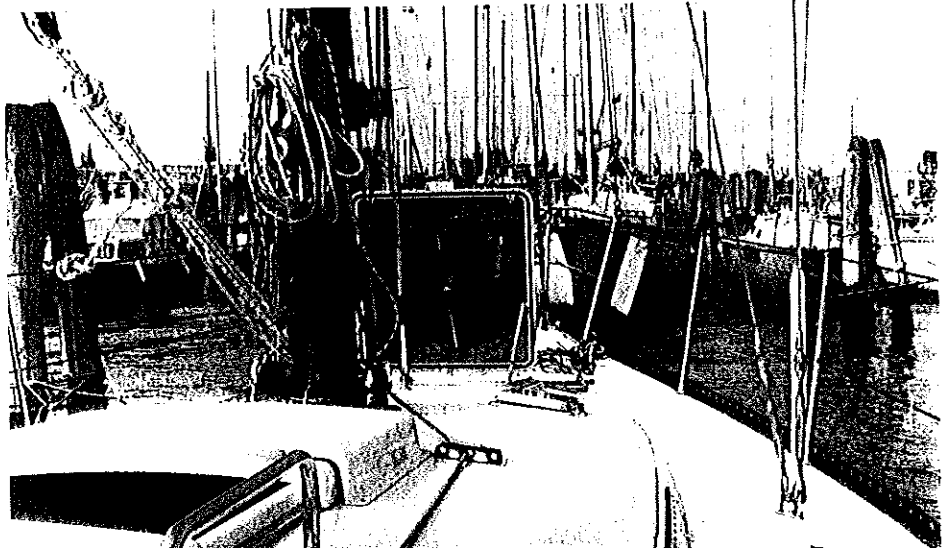
Il boiler è posizionato dietro il motore, comunque accessibile previo lo smontaggio della protezione di dritta; la bombola del gas è invece in un gavone all'estrema poppa. L'intero impianto idraulico è ben installato anche se non totalmente seguibile nei suoi percorsi tra i due serbatoi, le saracinesche e le pompe di mandata. Per quanto riguarda la rete elettrica è difficile una verifica visiva di corretta installazione.

Differenze notevoli tra il modello da regata e quello da crociera

Del Marchi 39 vi sono 2 esemplari naviganti; altri 2 sono in cantiere, di cui uno — il Ghea — è destinato in futuro alla regata. Circa le variazioni del modello regata rispetto al modello crociera, queste riguardano soprattutto l'attrezzatura: centralina idraulica a 3 vie, doppie rotaie di genoa, 12 verricelli — anziché i 9 di serie — 2 bussole di bordeggio, albero Stern a doppia crocetta con sartie volanti, 300 chili in meno negli interni. Tra i due pozzetti varia il disegno della vetroresina dello stampo, più semplice nel modello regata e, cambiano posto le batterie, trasferite più in basso sotto la cuccetta a sinistra di poppa e non sotto la cuccetta alta del quadrato della versione crociera.

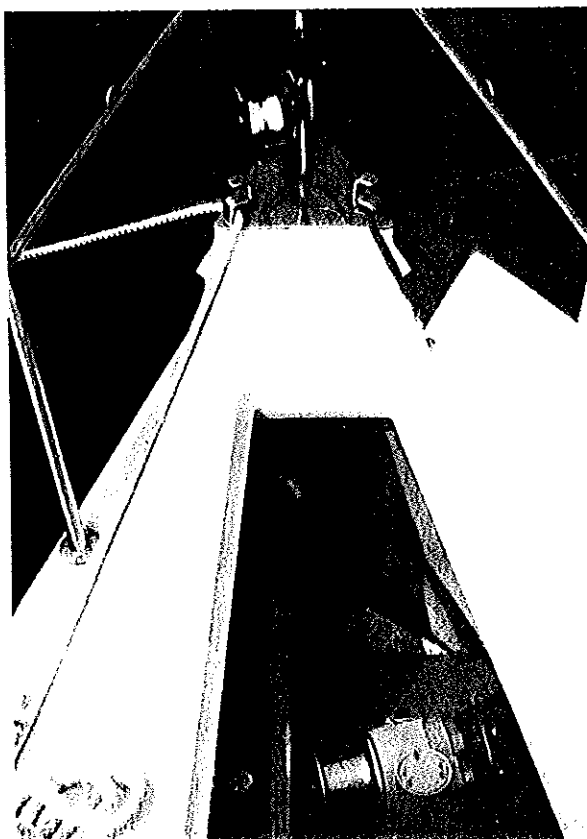
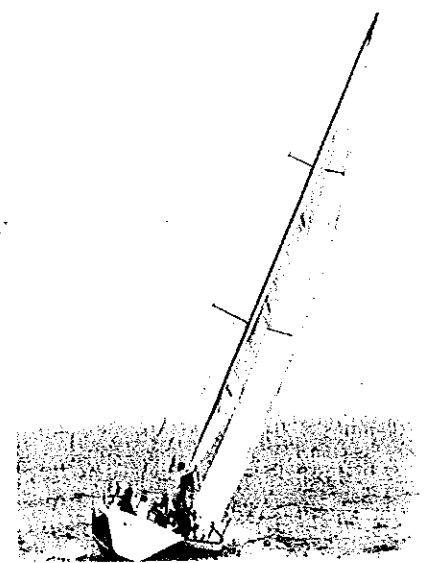
Il Marchi 39 è acquistabile anche in due versioni kit: una normale (con scafo, paratie e coperta per 24 milioni) e una navigante (scafo, bulbo, paratie, motore per 50 milioni).

Massimo Lamperti



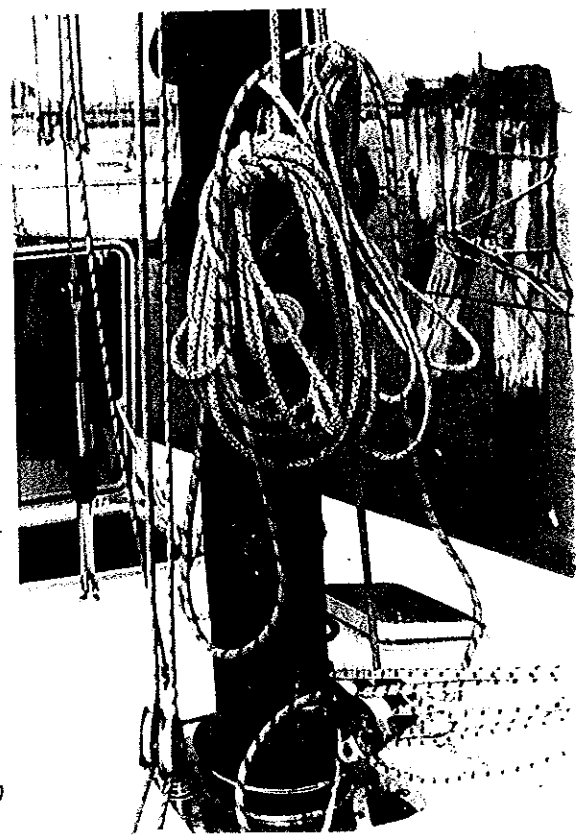
Il piano di coperta è pulito ed è una buona soluzione per quanto riguarda la ventilazione degli interni. Oltre al tambucolo di poppa e ai due osteriggi, vi sono le prese d'aria del WC e del passaggio quadrato-cabina di prua. In primo piano è visibile l'aeratore posto sopra i fuochi della cucina.

L'albero a doppie crocette di Cancini della versione crociera può essere sostituito da un modello di Stern più flessibile, attrezzato con sartie volanti al secondo inceppellaggio. Le vele usate durante la prova, tagliate da Hood, «chiudevano» leggermente più del necessario, cosicchè di bolina stretta il 39 piedi ha reso un po' al di sotto delle proprie capacità; resta comunque capace di ottime prestazioni con venti medio-forti.



Il gavone di prua ospita ancora e salpa-ancore, risolvendo l'ingresso della catena in trazione mediante una scanalatura in direzione della bocca di rancio.

L'albero passante è dotato di verricello per la messa in forza del tesabugna della randa e delle due mani di terzaroli, provvisti a monte dello stopper. La regolazione della curvatura dell'albero avviene mediante un'azione sullo strallo (visibili nella foto le maniglie ripiegate) e sul palarezzo di poppa.



Scheda tecnica

Imbarcazione: Marchi 39
 Cantiere: F.lli Marchi - Via Passo 124 - 30030
 Campalto Mestre - Tel. (041) 900569.

Generalità

Lunghezza f.f.: metri 11,65
 Lunghezza al gall.: metri 9,45
 Baglio max gall.: metri 3,62/3,05
 Immersione: metri 1,98
 Dislocamento: chilogrammi 6.800
 Zavorra: chilogrammi 3.300
 Superf. velica
 Randa + Genoa: metri quadri 90,1
 Bordo libero a prua e a poppa: metri 1,26/1,10
 Raling: piedi 29,5
 Prezzo base: Lire 82.000.000 con motorizzazione a scialo
 (escl. I.VI 18‰)
 Omolog. RINA: in corso

Motorizzazione

Motore: tipo Mercedes Nanni
 N. cilindri: 4
 Potenza: 40 HP (29 KW)
 Riduttore: 2 : 1
 Elitca: Proper - 2 pale
 Serbatoio carb.: 180 litri
 Trasmissione: in asse
 Raffreddamento: acqua
 Generatore: 35 Ah

Condizioni meteo di prova

Località: Laguna di Venezia
 Vento: f. 3
 Mare: 1/2
 Temperatura: 22 °C
 Persone a bordo: 4

Piano velico e armamento

Randa: 30,6 metri quadri
 Genoa: 59,5 metri quadri
 Spi: 119 metri quadri
 Albero: lega leggera; l. 15,94 m
 Strallo prua Ø: 10
 Sartiama Ø: 8-10
 Timoneria: ruota con trasmissione meccanica
 Verricelli: Barbarossa

Sistemazioni interne - Accessori

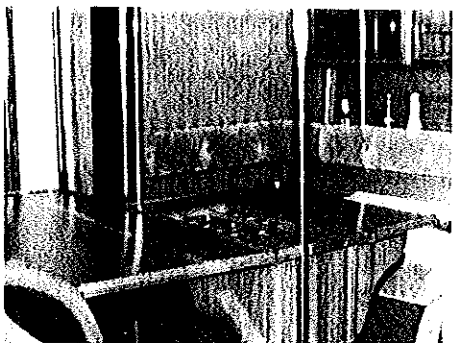
Altezza cabina: 1,85 metri
 Cuocotte: 7 in 3 cabine
 W.C.: 1 tipo marino in locale separato
 Lavello: inox
 Serbatoio acqua: 2 x 450 litri
 Fornello: 3 fuochi
 Combustibile: gas
 Pompa sentina: 1 elettrica e 1 manuale
 Aspir. Motore: sì
 Imp. elettrico: V 12
 Batteria: 230 Ah.
 Accessori stand.: bussola, frigorifero, boiler.
 Accessori extra: vele, strumentazione, centralina idraulica.



Il WC è di semplice utilizzo e ben disposto nell'insieme gabinetto - lavello; accessibili le saracinesche, la ventilazione è naturale, c'è la doccia a telefono, l'acqua calda e fredda.



La cabina di prua è comoda, autonoma nell'accesso in porto (dall'osteriglio) e riservata a chi ama la propria « privacy ». Sotto i materassi sono ricavati dei gavoni di stivaggio.

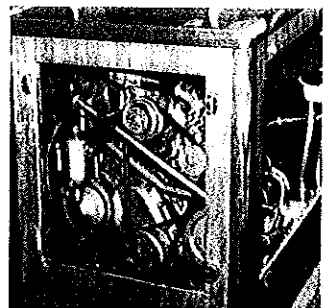


Il frigorifero è in dotazione, ampio e accessibile. All'esterno c'è spazio per riporre tutto quanto serve, la zona di lavoro è giustamente contenuta in una superficie non eccessiva (chi lavora non deve cadere da una parte e dall'altra). Il boiler è nascosto a poppavia del vano motore.

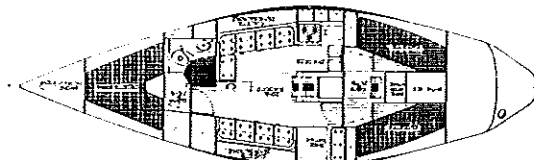
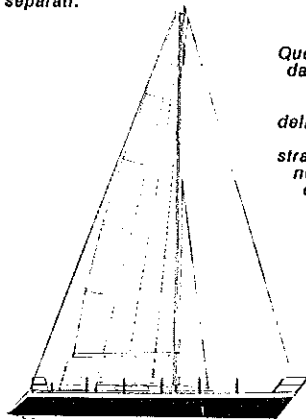


Gli interni sono in generale ben rifiniti, gli stipetti e le porte sono di compensato marino, con modanature di tek massello. Il quadrato è ampio e l'ingombro del motore non danneggia; molto interessante per le lunghe crociere l'aver ottenuto tre locali completamente separati.

Questa foto del motore commenta da sola le possibilità d'intervento sul tre lati; è comunque utile liberarlo completamente dalla « scatola » che lo contiene per compiere le manutenzioni straordinarie. Va usata molta cura nel mantenimento dell'isolante e nella manutenzione generale.



Il piano velico e degli interni del Marchi 39.



Indici di prestazioni

	MARCHI 39 (Marchi)	OYSTER 37 (Oyster Marine)	CORONET 36 (Scandinavian)	FF 35 ALTAIR (Tirreno Yacht)	HOOD 36 (C.I.Y.)	SINTESI 47 (Franchini)	IW 40 (Pino Yachts)
- Stanci della carena:	LOA/LWL	1,232	1,187	1,298	1,21	1,185	1,322
- Finezza della carena:	BWL/LWL	0,322	0,315	0,353	0,362	/	/
- Rapporto di zavorra:	(Z/Δ) 100	48,52	50,6%	42,3%	35,33	50%	47,93%
- Indice di stabilità di forma:	SA x H/(BWL) ³	50,61	44,40	25,84	27,87	/	/
- Superficie velica per tonnellate:	SA/Δ; m ² /tonn.	13,25	12,78	9,07	11,38	9,01	11,69
- Potenza motrice per tonnellate:	HP/Δ; HP/tonn.	5,88	3,66	8,61	6,15	4,7	4,21
- Numero di Bruce:	B = √SA/√Δ	0,50	0,486	/	0,46	0,44	0,489
- Dislocamento relativo:	Δ/(LWL) ³ ; kg/m ³	6,05	7,317	9,50	7,70	11,66	11,16
- Velocità limite teorica:	2,54 √LWL (nodi)	7,808	7,83	7,51	7,80	7,82	7,683