

# BARCHE

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

Speciale

Tutti i **segreti** del **LEGNO** in barca.

**COVER** Numarine 78' HT

**INCONTRI RAVVICINATI**

Frans Heesen e *MY Petra*

Giulio Lolli

**PROGETTI**

Why Wally Hermès Yachts

Custom Line 124

Riva-Crn

Nvc 45 Super rib

Contest 57 CS

Soliloquy

**SPORT**

CANGIANO

campione  
del mondo di P1

**MOTORI FUORIBORDO**

Il nuovo DF 60 Suzuki

**PROVATE PER VOI**

Continental II 20 Alu Ips

Salpa 50.5

Bénéteau Monte Carlo 47

Jeanneau Prestige 38S Axius

Frauscher 909 Benaco

Viste per voi | L'intrepido **WIND HORSE**  
| Akhir 118' Nena



B

Provate per voi

# Soluzioni EVOLUTE

## 909 Benaco

Barca innovativa nella linea, nella carena e nelle prestazioni,  
di assoluta modernità anche nell'aspetto anni Trenta. Sottocoperta  
una piccola cabina la rende molto confortevole  
per gite giornaliere

*di Aldo Martinetto*



La denominazione "Benaco" per questa barca altamente tecnologica è un riconoscimento del cantiere austriaco Frauscher al suo importatore gardesano Feltrinelli.

Il 909, infatti, deriva da un progetto a più mani, perché il progettista tedesco Georg Niessen e il cantiere hanno tenuto in gran conto i suggerimenti dell'importatore. Dalla collaborazione è nato un daycruiser il cui disegno generale riecheggia gli scafi degli anni '30, ma che nella carena mostra soluzioni avanzate, difficili da riscontrare sulle barche da diporto più recenti. Osservando quest'ultima, dotata di due redan, ci si rende conto di essere in presenza di una vera carena a diedro variabile, che cambia su ogni ordinata dalla chiglia alla linea di galleggiamento e su tutte procedendo da prora a poppa. È un tipo di carena molto simile a quella del Pdp System di Riccardo Mambretti: non facile da progettare e più laboriosa da costruire. Inoltre, nella sezione poppiera esistono due piani sostenitori laterali inseriti nella stampata che modificano ulteriormente il diedro di 23° e aggiungono portanza in certe situazio-

ni. Per restare fedeli alle linee degli anni '30 è stato adottato il dritto di prora verticale. Era una soluzione valida in quegli anni quando le carene erano dislocanti, la velocità era bassa e i suoi incrementi erano ottenuti con l'allungamento massimo della linea di galleggiamento e le sempre maggiori potenze imbarcate per tentare di superare il limite imposto dall'idrodinamica con la famosa formula  $V_{mx}=2,54\sqrt{Lg}$  ( $V_{mx}$  = velocità massima teorica e  $Lg$  = lunghezza linea di galleggiamento). Quando le carene divennero plananti, i diedri diventarono sempre più importanti e alle velocità più elevate le sezioni prodriere e i loro volumi non ebbero più scopo, anzi in certe situazioni divennero fonte di pericolo e sulle barche da competizione quasi scomparvero. È inutile disquisire sull'argomento perché già troppo è stato detto e scritto. Prima della prova però avevo fatto cenno dell'argomento a Mauro Feltrinelli senza trovarlo convinto, per cui ho posto molta attenzione nel corso della stessa, ma soprattutto successivamente, osservando da terra il comportamento della barca in velocità sul mosso. Il diedro prodiero del Benaco è dichiarato di 70° e le



**B**Provate  
per voi **909 BENACO****LA SCHEDA****CONSTRUTTORE**

Bootswerft Frauscher Ges mb H & Co.Kg., Austria  
**IMPORTATORE IN ITALIA**  
 Cantiere Nautico Feltrinelli,  
 Gargnano (BS), tel. 0365 71240,  
 info.nautica@nauticafeltrinelli.it,  
 www.nauticafeltrinelli.it

**PROGETTO** Frauscher Bootswerft e George Nielsen (nautico) • Frauscher Bootswerft e Arge.Ateliers (stile)

**SCAFO** Lunghezza f.t. m 9,03 • larghezza m 2,99 • immersione m 0,87 • riserva carburante lt 440 (in 2 serbatoi) • peso a vuoto kg 3.200 • rapporto peso/potenza imbarcata 5 kg/cv • diedro a prora 70° • diedro a poppa 23°

**MOTORI** Due motori a benzina Volvo Penta • mod. 5.7/Gxi • 4 tempi • iniezione elettronica Efi multi point • 8 cilindri a V • alesaggio x corsa mm 101,6 x 88,4 • cilindrata 5.700 cc • controllo elettronico • rapporto di compressione 9,4:1 • potenza cv 320 (239 kW) • regime 5.000 giri/m • peso a secco kg 459 • rapporto peso/potenza 1,43 kg/cv

**CERTIFICAZIONE CE** Categoria C

**PREZZO** € 245.000 + iva

In alto, la postazione di guida e l'ingresso al sottocoperta dove si trova una cabina confortevole (a basso). Nei riquadri, alcuni dettagli di coperta e, nel tondo, la luce di prua. Nella pagina a fianco, lo scafo durante la navigazione.



sezioni di prora sono molto affilate, ma nello stesso tempo sottocoperta è stata ricavata una ridotta cabina dove era necessario avere una minima cubatura per contenere due cuccette. Il progettista ha dovuto recuperare spazio almeno in senso longitudinale e il dritto di prora così conformato è diventato quasi una necessità. Egli però è stato molto bravo, perché ha disegnato una **carena con una portanza notevole** e progressiva in funzione della velocità che in assetto **la planare la barca sulle sezioni a poppavia del centro** e mantiene quelle prodiere alte sull'acqua **senza compromettere l'assetto orizzontale della barca**. Sul mosso supera l'onda di slancio senza affondare le affilate sezioni di prora (che creerebbero pericolo) a condizione di non togliere velocità. In questo modo l'impatto non è soffice, ma la prora non ricade nell'onda successiva, che va ad interessare sempre e solo le sezioni portanti a poppavia del centro barca. Il Bernacò è quindi uno scalo interessante, ma richiede una condotta più sportiva che diportistica se si vuole godere appieno delle sue particolari doti. A tutto questo si deve aggiungere che lo **spazioso pozzetto** ha due sedili girevoli e regolabili in altezza e più a poppa un comodo divano e un buon prendisole. Sottocoperta si trova una piccola ma elegante cabina di stile minimalista, arredata con essenza d'ebano Macassar a formare una dinette con due divani a V trasformabili in cuccette. Nella zona è possibile installare un wc chimico o elettrico con cassa acque nere. La barca standard è disponibile in tinta champagne, bianco e grigio chiaro, oppure, a richiesta, in un'ulteriore ampia gamma di colori.

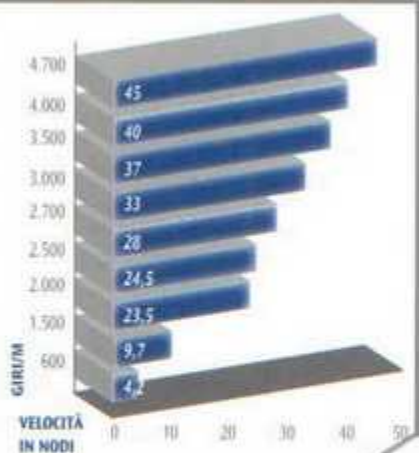
### La prova

La barca prova era dotata di due motori a benzina di 320 cavalli ciascuno con trasmissioni in linea d'assi, ma a richiesta si possono avere due turbodiesel Volkswagen di 265 cavalli. È prevista pure una soluzione ibrida diesel-elettrica con due motori Steyr Hybrid di 250 cavalli. Con i motori a benzina la barca è agile, entra facilmente in planata ed è di prontissima accelerazione. È

### LE PRESTAZIONI

#### CONDIZIONI DELLA

**PROVA** Località Gargnano (BS) • tempo variabile con alternanza di schiarite e pioggia • vento moderato da NE forza 4 scala Beaufort (11-13 nodi) • acqua messa forza 3 scala Douglas (altezza onda corta m 0,50-1) • 2 persone a bordo • benzina lt 200 • dotazioni di sicurezza



molto maneggevole e sul mosso ha un buon comportamento anche in virata. Entra in planata al regime di 2.500 giri/m con una velocità di circa 24 nodi, ma una volta lanciata è possibile ridurre a 2.400 giri con velocità di poco inferiore.

**La virata stretta a 30-35 nodi comporta un raggio minimo di sei metri** con una moderata inclinazione all'interno. Su questo modello è stata montata la pala del timone intagliata come il "leno" della gondola veneziana. È una forma originale inventata dal progettista della carena e adottata con convinzione dal cantiere austriaco per sfruttare meglio il flusso che insiste sulla pala e diminuire gli attriti senza incidere sulla direzionalità.

La **timoneria idraulica** rende agevole e precisa la manovra in ogni condizione di navigazione

