



Questo è il P 38 dell'amico Italo che risiede in alto adriatico. Bella barca vero? Linee filanti e corsaiole. Guardate il documento in attesa delle foto. L'amico Italo sta facendo piccoli lavori; una prassi per un nuovo proprietario. Ogniuno interpreta la propria barca a modo suo ed anche Italo sta rifacendo il turucco al suo P 38. Gli auguriamo un buon lavoro e aspettiamo la fotocronaca del suo impegno.

Vela^e MOTORE

INCHIESTA
LA CRISI È FINITA?

COPPA AMERICA
I SEGRETI
DEI VINCENTI

PROVE

BAIA 50
SEA RAY 460
P 38 MAGNUM
BRIO 430



GLI ACCESSORI PER L'87

SUPPLEMENTO
MODA INVERNO

P 38 MAGNUM

Il cantiere Baruffaldi voleva trasformare il sesta classe di Patrick Phelipon in una comoda barca da crociera che mantenesse quasi intatte le sue caratteristiche corsaiole. Quanto agli interni, si voleva trovare spazio per cinque persone grazie ad un accurato sfruttamento dei volumi. Lo scafo doveva essere attrezzato in modo tale che anche un equipaggio proveniente da barche più piccole non avesse problemi.

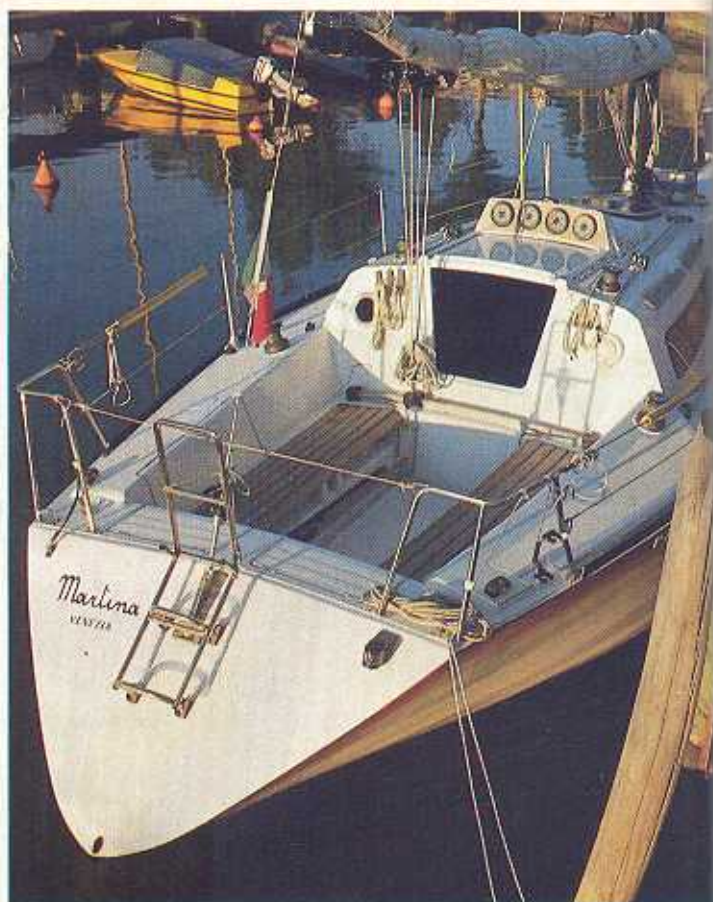
Il P 38 Magnum ha rispettato gli intendimenti progettuali che si era prefisso il cantiere. È una barca molto vivibile in rapporto alle sue limitate dimensioni, con interni semplici ma confortevoli. Buone le prestazioni sotto vela, favorite da linee di derivazione ioristica. È disponibile in tre versioni: kit base, kit navigante e barca finita. Prezzo interessante.



ALBERO



POZZETTO



LO SCAFO

Il P 38 Magnum deriva dal P 38 progettato da Patrick Phelipon per la Quarter Ton Cup del 1979. Alzando il bordo libero si sono ottenuti i volumi necessari a rendere abitabile la barca da cinque persone, senza appesantirne la linea. Lo scafo è in vetroresina con spessori di otto millimetri sulle fiancate e di diciassette sul fondo. Longitudinalmente è rinforzato da sei correnti a omega (tre per ogni metà scafo) che fanno parte integrante della struttura e si estendono da prua a poppa per l'intera lunghezza.

Da notare che il cantiere può fornire la barca in tre versioni: kit base, kit navigante e imbarcazione completa; quest'ultima inoltre è disponibile sia sotto che sopra le tre tonnellate, quindi con o senza immatricolazione.

CARENA

La derivazione IOR di questa barca si nota facilmente: prua molto affusolata, slanci pronunciati (soprattutto quello di poppa), superficie bagnata ridotta, dislocamento contenuto. Il bulbo montato di serie è in ghisa (il cantiere può fornirlo anche in bulbo-antimonio) ed è fissato

allo scafo con dieci perni in acciaio inox del diametro di 14 millimetri.

COPERTA

È in sandwich di vetroresina e termanto con la parte prodiera controstampata. Molto robusta la giunzione con lo scafo che garantisce l'assenza di infiltrazioni. La coperta consente di spostarsi comodamente a prua grazie alla buona larghezza dei passavanti, migliorati inoltre da due tientibene in teak ricavati sulla tuga. A prua c'è anche il classico passo d'uomo, utilizzabile per il passaggio di fiocchi e spi.

POZZETTO

Ben protetto e autovuotante, il pozzetto ha spazi che possono ospitare fino a quattro persone. I sedili sono rivestiti con listelli di teak. Più che buona la dotazione di gavoni, due molto grandi (a poppa e sotto un sedile) e due più piccoli.

TIMONERIA

A barra con prolunga amovibile. La

pala è realizzata in sandwich di vetroresina ed espanso con la classica struttura a liste di acciaio inox, saldate a bandiera all'asse, anche questo in acciaio inox e con un diametro di 30 millimetri. L'asse poggia su due bocole in nylon, mentre una bocola in bronzo fissata in testa, sostiene tutto l'insieme.

ATTREZZATURA

Ben disposta e razionale come si conviene a una barca da regata. Le drizze per genoa e spi sono doppie e rinviate a due serie di stopper ai lati del tambuccio, terminando su due verricelli ad una velocità. Altri due verricelli a due velocità per le scotte, sono piazzati ai lati del pozzetto. I paramare sono inoltre predisposti per l'installazione di due verricelli (non di serie) per le scotte dello spi. La barca è armata in testa d'albero con due ordini di crocette.

L'albero (senza sartie volanti) poggia in coperta dove c'è un rinforzo formato da una struttura in compensato marino multistrato, che poggia a sua volta sulle due paratie prodiere, anch'esse debitamente rinforzate.

CUCINA



QUADRATO



BAGNO E CABINA



GLI INTERNI

QUADRATO

Di tipo classico, con il soffitto rivestito in compensato marino verniciato (c'è però la possibilità di un rivestimento in sughero o in tessuto), mentre le fiancate e la cuccetta di prua sono ricoperte in PVC espanso, ignifugo, anticondensa e fonoassorbente. Sulla destra, la dinette a L con tavolo abbassabile ad ante abbattibili che si può trasformare nella tradizionale cuccetta doppia. Di fronte c'è una cuccetta singola.

CUCINA

Piazzata a sinistra della scaletta, la cucina è formata da un monoblocco a L che comprende lavello, cucina a due fuochi (combustibile è il gas) e ghiacciaia. È stato previsto lo spazio per l'inserimento di un frigorifero, possibilità non certo comune per barche di queste dimensioni. Non mancano stipetti e ripiani per stivare tutto il necessario.

TAVOLO DA CARTEGGIO

Rivolto verso poppa, amovibile e ri-

piegabile, il tavolo da carteggio può essere "agganciato" sopra la cuccetta di guardia e fungere in posizione verticale da chiusura alla cuccetta stessa che in questo modo viene utilizzata come cala vele. Una soluzione interessante che dimostra l'attenzione messa dal cantiere nello studio degli allestimenti interni.

CABINE

Oltre ai tre posti letto ricavabili nel quadrato, il P 38 dispone di altre due cuccette, una doppia a prua (la classica matrimoniale a V) e una singola, a poppavia della dinette, che funge da cuccetta di guardia. Tutte le cuccette sono abbastanza ampie in rapporto alle dimensioni della barca. L'altezza media è di m. 1,80. Luce ed aria sono più che sufficienti.

BAGNO

Tra la cuccetta doppia a prua e il quadrato è sistemato il bagno con la zona W.C. sulla destra e un lavandino e un armadio sulla sinistra. Due pratiche porte scorrevoli lo separano dal resto dell'imbarcazione.

IMPIANTO IDRICO

Ad acqua dolce, con due utenze (lavello della cucina e lavandino del bagno) servite da impianto in pressione automatica. In opzione il cantiere prevede un impianto ad acqua di mare per il lavello della cucina e la doccia in pozzetto. L'intero impianto è realizzato con tubi in PVC che fanno capo a un serbatoio in acciaio inox della capacità di 120 litri. La sentina è servita da una pompa a mano a doppio effetto.

IMPIANTO ELETTRICO

Funziona a corrente continua a 12 Volt, fornita da una batteria della capacità di 100 Ah, sistemata a poppavia del vano motore. L'impianto è dotato di quattro punti luce con lampada fluorescente (cucina, dinette, wc, cabina), due plafoniere a incandescenza (vano motore e cuccetta del navigatore) e luce per il tavolo da carteggio. Il quadro elettrico, amovibile per essere facilmente ispezionato, è dotato di interruttori separati per ogni utenza, ciascuno con proprio fusibile di protezione.

Scheda tecnica

Imbarcazione: **P 38 Magnum**
 Cantiere: **Baruffaldi Eleno**
 30015 Chioggia (VE)
 Orti Est, 41
 Tel. 041/491422
 Progettista: **Patrick Phelipon**

Generalità

Materiale di costruzione: **vetroresina**; lunghezza f.t.: **8,50 m**; lunghezza al galleggiamento: **6,55 m**; larghezza max: **2,98 m**; immersione: **1,40 m**; dislocamento: **1.680 kg**; zavorra: **630 kg**; tipo di attrezzatura: **sloop**; omologazione R.I.Na.: **si**. Prezzo base (esclusa IVA 18%): **L. 31.230.000 (versione completa)**, **L. 19.775.000 (versione kit navigante)**, **L. 11.655.000 (versione kit base)**.

Piano velico e attrezzatura

Randa: **14,45 mq**; genoa: **24,25 mq**; fiocco 1: **20,35 mq**; fiocco 2: **18,79 mq**; fiocco 3: **12,18 mq**; tormentina: **4,80 mq**; superficie velica (randa più genoa): **38,70 mq**; spi: **52,80 mq**; albero: **10,10 mq**; materiale albero: **alluminio anodizzato**; diametro strallo di prua: **5 mm**; diametro sartame: **4-5 mm**; verricelli: **4**; marca verricelli: **Barbarossa o Antal**; timoneria: **barra**.

Indici di prestazione

Slanci della carena LOA/LWL = **1,297**. Finezza della carena BWL/LWL = **0,454**. Rapporto di zavorra (Z/Δ) 100 = **37,5**. Indice di stabilità di forma SA x H/(BWL)³ = **14,77**. Superficie velica per tonnellate SA/Δ; mq/tonn = **23,03**. Potenza motrice per tonnellate HP/Δ; HP/tonn = **7,142**. Numero di Bruce B $\sqrt{SA/\Delta} = 0,523$. Dislocamento relativo Δ / (LWL)³; Kg/m³ = **5,978**. Velocità limite teorica 2,54 \sqrt{LWL} (nodi) = **6,50**.



IMPRESSIONI IN NAVIGAZIONE

RISPOSTA AL TIMONE

In tutte le andature il timone del P 38 non ci ha dato problemi, mantenendosi sempre "morbido". L'unico appunto da fare riguarda la barra che pur essendo di lunghezza sufficiente non ci dispiacerebbe un po' più lunga per diminuire lo sforzo nelle boline con vento forte.

MANOVRABILITÀ A MOTORE

Grazie alla pronta risposta del timone, la manovrabilità a motore risulta agevole anche in presenza di corrente laterale, come abbiamo incontrato per entrare e uscire dall'ormeggio. Quando alla velocità, in acqua calma, a 2200 giri abbiamo superato i cinque nodi, raggiungendo i sei al massimo regime corrispondente a 3000 giri. Contenuta la rumorosità e ridotte le vibrazioni nonostante si tratti di un motore bicilindrico da 12 cv.

QUALITÀ NAUTICHE

Con vento reale attorno ai sei-sette nodi, nell'andatura di bolina, abbiamo raggiunto facilmente i cinque nodi, stringendo con un notevole angolo. L'elevata lunghezza dinamica dello scafo (superiore di un metro e quaranta a quella statica)

favorisce queste prestazioni. In condizioni di vento duro, sempre di bolina, il P 38 si difende ma non riesce a dare il massimo, data la ridotta immersione delle linee di prua, per cui richiede attenzione per essere mantenuta nel giusto assetto. Le andature preferite di questa imbarcazione sono la poppa e soprattutto il lasco. Sotto spinnaker abbiamo superato i cinque nodi, sempre con vento di sette nodi.

TERZAROLI E CAMBIO VELE

Il P 38 si è dimostrato manovrabile senza particolari problemi. Due persone possono portare la barca in sicurezza, terzarolare e cambiare le vele rapidamente grazie alla funzionale disposizione delle attrezzature.

Giuseppe Palladini

PER ORIENTARSI NEL MERCATO

| CARATTERISTICHE | P 38 MAGNUM | LASER 28 | 28 RACE | Z 30 | GIB SEA 76 |
|--------------------|----------------|-----------------------|-------------|-------------|---------------------|
| Lunghezza ft (m) | 8,50 | 8,66 | 8,60 | 8,67 | 8,20 |
| Lung. al gall. (m) | 6,55 | 7,20 | 7,35 | 7,13 | 6,60 |
| Larghezza (m) | 2,98 | 2,89 | 2,49 | 2,95 | 2,84 |
| Immersione (m) | 1,40 | 1,51 | 1,50 | 1,60 | 1,50 |
| Dislocamento (kg) | 1630 | 1795 | 1710 | 2900 | 1950 |
| Zavorra (kg) | 630 | 682 | 620 | 1230 | 750 |
| Posti letto | 5 + 1 | 5 | 4 | 5 | 6 |
| Motorizzazione | 12 cv entro | 8,2 cv entro | 10 cv entro | 18 cv entro | 9 cv entro |
| Progetto | Phelipon | Farr | Gr. Finot | S & S | Gr. Graal |
| Costruttore | Baruffaldi | Performance Sailcraft | Comar | Zuanelli | Gib'Sea |
| Importatore | — | Rete Laser | — | — | Centro It. Yachting |

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili, dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.