



PROVA - Una barca che consente con moderata spesa di accedere al mondo delle regate con adeguato livello di competitività. Polivalente, si adatta a diversi regolamenti sia nelle classi libere dei laghi sia per l'IMS. È un intelligente sviluppo del noto Nytec 23 già costruito in 40 esemplari.

Nytec 25

di ANTONIO VETTESE

È una delle barche che testimoniano come si stia uscendo dalla crisi di mercato che aveva colto il mondo della regata di medio e basso costo.

L'introduzione dell'IMS se da una parte ha scioccato il mondo delle regate, che ha attraversato anni bui, adesso stimola la fantasia di armatori e progettisti che si

lanciano in quel gioco essenziale per vivere il piacere della regata che è l'ideazione dello scafo vincente.

O almeno la modifica e la personalizzazione di buoni scafi in caso di budget più ridotti.

Inoltre, ci sono pochi dubbi sul fatto che protagonisti del mercato attuale sono barche di piccola e media taglia con vocazioni regatistiche, dal costo non esuberante.

Un mercato che per prezzo iniziale e per costi di gestione spesso si pone in concorrenza con i monotipi. In realtà per certi aspetti è possibile prevedere che barche tipo questo Nytec 25 possano partecipare ad un maggior spettro di eventi, dal campionato invernale all'italiano IMS e oltre.

Con la possibilità di viaggiare con un carrello ragionevolmente ingombrante.



Il Nytec 25 trae le sue origini dall'ormai diffuso, una quarantina di esemplari distribuiti in tutta Italia, Nytec 23 modello che abbinava buone doti veliche ad interni invidiabili per la dimensione. Una ottima prima barca dal costo molto contenuto.

La volontà di Silverio Della Rosa era di costruire una barca dedicata alla regata, quindi con grande pozzetto, carena potente. Per iniziare il progettista milanese ha tenuto lo stesso piano velico del 23, che ha consentito di ridurre i costi. Le modifiche più evidenti all'impostazione della carena sono nella parte poppiera, che ha uscite più larghe e basse sull'acqua dunque più potenti.

La deriva è un altro elemento su cui si è lavorato per assicurare la massima tenuta alla tela. Ha un siluro zavorrante in piombo con profilo a bassa resistenza idrodinamica e la pinna di deriva è in materiale composito a struttura differenziata per minimizzare gli effetti dovuti a deformazioni elastiche.

Originale anche il sistema di fissaggio di detta deriva, che scorre all'interno della scassa e viene fissata da un piastrone superiore. Questo agevola le operazioni di trasporto consentendo un traino più basso e quindi meno ingombrante.

La scassa della deriva si alza al centro del paiolo occupando il volume interno.

Trattandosi di una barca per regata non è un problema grave, infatti sono inseriti pochi elementi interni per ottemperare alle regolazioni dell'Ims. Cioè due cuccettoni laterali e un piano di appoggio a prua che può essere dotato di cuscini.

Qualità nautiche

Appena saliti a bordo si percepisce l'assetto del "purosangue", cioè una barca che sente subito gli spostamenti di peso a bordo. Relativamente morbida, cioè disponibile a sbandare, nella fase iniziale quando ci si porta in battaglia e anche in senso longitudinale.

Una barca cioè da "lavorare" secondo il vento con abili spostamenti dell'equipaggio.

Il certificato Ims dichiara un peso massimo dell'equipaggio di 268



Lo schema della coperta è impostato ad ottenere la più grande facilità d'uso da parte di un equipaggio anche ridotto. Qui a fianco gli strozzatori per drizze e borose. Girevole il vang. Sotto a sinistra uno dei due winch su cui in caso di vento forte è possibile rinviare la scotta del genoa.



Sopra, il trasto della randa è ancorato al fondo del pozzetto e le manovre sono a portata di mano del timoniere. A fianco un'altra vista del pozzetto, visibile anche il paranco per la regolazione del paterazzo. La lunga barra è in lega leggera, nei prossimi esemplari verrà leggermente accorciata per agevolare i movimenti del timoniere. (Le foto in navigazione sono di G. Gazzolo)

chilogrammi che vuol dire salire in tre pesanti o quattro leggerini: uno da ottanta chili e tre da sessanta.

Il peso massimo che è possibile dichiarare, con modifica del rating, è comunque di 321. Ma il Nytec 25, almeno nella configurazione provata, non è molto invelata per cui può convenire navigare con un equipaggio leggero.

Il Gpr (General Purpose Rating)

è di 716.3 sec/mg valore che pone questa barca tra quelle temibili nelle regate di flotta con vento medio leggero quando i grandi non riescono a staccarsi in avanti.

Buona la postazione del timoniere che ha a disposizione la lunga barra (verrà accorciata di 15 cm) che bisogna scontrare molto per avere buoni angoli in virata. Il paranco resta a portata di mano mentre la disposizione tradiziona-



NYTEC 25

Il timone è sospeso con un tradizionale sistema con un perno in acciaio inox, per togliere la pala bisogna comunque

le delle manovre delle vele di prua consente un'immediata familiarizzazione dell'equipaggio.

Può suscitare qualche perplessità la mancanza di winch per il genoa, che in pratica hanno uno strozzatore diretto all'uscita del rinvio. In caso di vento forte possono essere rinviiati sui winch della tuga ed essere manovrate da sopravvento. Il sistema è analogo a quello del Fun dove richiede un

di deriva, bisogna rinunciare a stringere "alla morte" e piuttosto far correre in velocità.

Il timone esterno in queste condizioni è tra i più precisi di categoria e conduce bene la barca secondo i voleri del timoniere. Molto interessanti le andature portanti, dove il grande triangolo di prua lavora al meglio, lo scafo si allunga immediatamente lasciando una scia pulita, le linee d'acqua so-



smontare anche la barra la cui posizione è fissa. Nella foto a destra è visibile il percorso della scotta del genoa, con anche il rinvio a cricchetto della scotta spinnaker.

certo sforzo soprattutto a chi non è abituato alla "mossa" necessaria per cazzare gli ultimi centimetri quando la vela ha preso vento. Il piano velico rispetto alle barche lor della stessa dimensione ha un grande triangolo di prua, che esalta le prestazioni al lasco e in poppa per i grandi spinnaker che è possibile issare.

Per la ridotta superficie di deriva la risposta al timone con vento leggero è molto neutra, la barca diventa ardente con una certa decisione quando per l'azione del vento tutto l'equipaggio va in battaglia. La bolina è tipica delle barche veloci con poca superficie



no state ottimizzate con l'uso del programa Circe, quello messo a punto per "Ville de Paris".

Il passaggio sull'onda corta soffre di un certo volume a prua e la alza con rapidità, invece torna buono per dare potenza alla barca con vento più sostenuto.

Per quanto riguarda l'assetto è immediata la sensazione di dover portare l'equipaggio verso il centro lasciando solo il timoniere dietro il trasto. Il pozzetto è adatto a questa manovra, largo per tre è giusto per quattro.

L'assetto

Ottimo anche quando non si è in regata per godersi belle passeggiate e crediamo che anche cinque persone non si trovino a disagio.

La nostra opinione è che si possa trarre giovamento da un assetto un po' più pesante, che oltre tutto alza il limite di peso dell'equipaggio, issando anche qualche metro di superficie velica in più (randa) per ristabilire il rapporto tra superficie e dislocamento con un miglioramento delle prestazioni con vento medio.

Saranno comunque i campi di regata su cui il Nytec 25 si impegnerà a fornire l'occasione per ottimizzare gli assetti.

Per le barche da regata infatti non c'è niente di meglio del confronto diretto.

Il Nytec 25 mantiene la sua promessa, cioè essere una barca polivalente, che si adatta a più regolamenti e consente l'accesso all'IMS senza la spesa che toccherebbe affrontare per un prototipo.



TUTTA LA PROVA IN CIFRE

NYTEC 25

Costruttore

Nytec, piazza Buonarroti 32, 20145 Milano, tel 02/4989477, fax 02/48002788.

Progetto

Silverio Della Rosa

Prezzi

franco Bologna senza Iva: scafo senza vele lire 24.450.000, vele regata (genoa 130%, randa, spinnaker) lire 4.000.000, kit IMS con pratiche Fiv, certificato di stazza, dotazioni per regulation categoria regata lire 2.100.000, invaso lire 900.000, windex lire 100.000, trasto Harken lire 400.000, carrelli Harken lire 500.000, bussola Suunto B 95 lire 300.000, antivegetativa lire 700.000, impianto elettrico lire 700.000, con fanali di navigazione, plafoniere interne, quadro utenze con fusibile, interruttore staccabatteria e batteria da 70 Ah.

Le condizioni della prova

Stato del mare poco mosso, intensità del vento 4 - 10 nodi, vele impiegate randa, genoa e spinnaker. In tabella i dati riportati alle previsioni del calcolatore per un vento di dieci nodi.

Le prestazioni

| Vndatura | Angolo vento reale | Velocità nodi | Note |
|--------------|--------------------|---------------|-----------------------------|
| bolina | 45° | 5,2 | sbandamento iniziale deciso |
| bolina larga | 60° | 5,9 | sbanda |
| lasco | 90° | 6,5 | si allunga con decisione |
| gran lasco | 135° | 6 | buona potenza |
| poppa | 170° | 5,3 | un po' di rollio |

Il computer prevede una velocità massima di 9,5 nodi al gran lasco con vento a 20 nodi. Il miglior angolo di bolina previsto è di 43° con vento a dieci nodi, con velocità di 5,2. Va portata "a correre".

Lo scafo

È costruito in vetroresina con tessuti biassiali di vetro E, le parti in sandwich hanno anima in Pvc a cellula chiusa, all'interno è realizzato un controstampo con funzioni strutturali e di arredo, con due cuccette laterali e un piano a prora. I rinforzi sono in compensato marino, il timone esterno è

in vetroresina a sandwich con barra in lega leggera.

• Lunghezza m 7,42 • al galleggiamento m 5,78 • gall. dinamico alla massima velocità m 7,24 • larghezza m 2,50 • dislocamento kg 1016 • zavorra kg 250, • penna di deriva in vetroresina e bulbo in piombo • motore fuoribordo.

Piano velico

Sull'esemplare in prova era lo stesso del Nytec 23, con albero poggiate in coperta e sartie acquistate verso poppa per evitare l'uso di volanti. Questa intercambiabilità agevola il passaggio a questo scafo per chi già possiede un 23. Un efficace paterazzo serve per la regolazione di assetto della randa. Nelle prossime versioni è probabile una maggiorazione della randa. Per l'IMS è previsto un genoa con ricopertura ridotta al 135%.

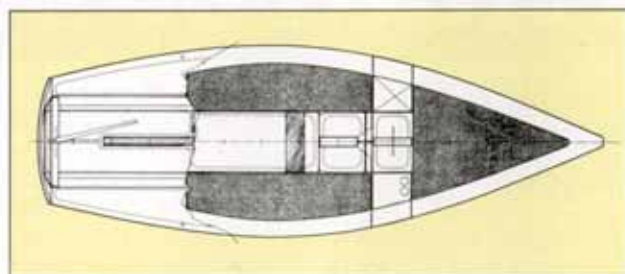
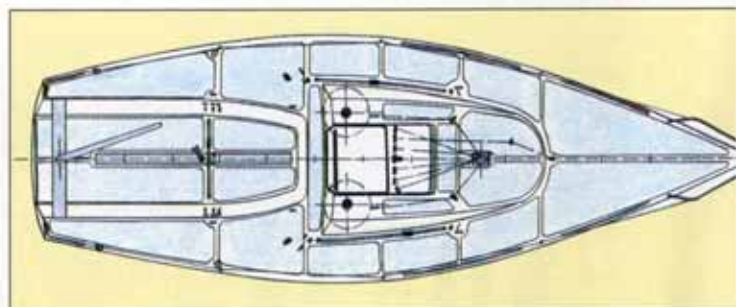
• Tipo sloop 7/8 • sup. randa e genoa mq 29,30 • randa mq 14 • genoa 135% mq 15,30 • genoa 150% mq 16,8 • fiocco olimpico mq 11,80 • spinnaker mq 43 • marca vele Eiffel - Doyle • marca albero Z spar.

Le dotazioni

Il piano di coperta completo, che può essere arricchito con rotaie Harken al posto delle comunque efficaci Ronstan, inoltre scotta randa, scotte genoa, scotte spinnaker, cime vang, paterazzo, cunnigham, borose, amantiglio tangone, caricabasso, barber hauler spinnaker, bozze di ormeggio. Albero con un ordine di crocette, drizza genoa, drizza spi, amantiglio tangone e relativi moschettoni, boma con rinvii interni per base randa, tangone, sartie 1 x 19 da 5 mm di diametro. Per quanto riguarda le vele il cantiere lascia la scelta all'armatore, anche se è in grado di fornire un gioco di partenza ad un prezzo adeguato, che si adatta alla particolare regolazione dell'albero.

Gli interni

Non si può dire che esistano dei veri interni, anche se le due panche laterali di grandi dimensioni consentono a due persone di dormire con una adeguata comodità, probabilmente migliore di quella offerta da alcuni loculi di poppa di barche da crociera. Anche sul piano di prua, una volta dotato di cuscini, è possibile dormire. Sotto le panche ricavate da controstampo comodi gavoni inoltre paioli asportabili, 4 stipetti aperti, 4 portabottiglie, cuscini panche rivestiti in tessuto lavabile e imbottiti in espensoda 100 mm.



Ci è piaciuto

Un buon veicolo di accesso al mondo delle regate

Economia di esercizio e di eventuali modifiche

Il pozzetto semplice ma spazioso

Da migliorare

Assetto un po' appoppato

Randa di modesta superficie