

NYTEC 25

Derivato dal 23, ecco il più piccolo IMS da regata pura costruito in serie: costa poco più di una deriva, ma permette di competere con le grandi barche di Leonardo Zuccaro

La Nytec è un'azienda milanese nata nel 1987 che fa capo al progettista Silverio Della Rosa. Nel 1989 presenta a Genova un cabinato da regata-crociera di 7 metri, esente da immatricolazione e carrellabile: il Nytec 23. In soli quattro anni, di questo geniale barchino vengono venduti quaranta esemplari, alcuni dei quali vanno ad arricchire le flotte delle più famose scuole di vela. Il successo deriva oltre che dalle buone prestazioni veliche, da un prezzo contenuto entro la soglia dei trenta milioni. Recentemente la Nytec ha ampliato la gamma con due nuovi modelli: un 25 da regata e un 28 da crociera-regata.

ESTETICA E PROGETTO

Lo scafo del Nytec 25 è un'evoluzione in chiave sportiva di quello del 23, a cui sono state modificate le appendici, il piano velico e allungate le uscite di poppa di circa cinquanta centimetri; la coperta è invece completamente ridisegnata. L'obiettivo del progettista Silverio Della Rosa era quello di proporre un piccolo racer per correre in IMS, rispettando quindi gli input che questo regolamento richiede: linee d'acqua pulite, bulbo molto efficiente in termini di portanza e raddrizzamento, costruzione priva

Pregi

- Buone performances rispetto alla stazza IMS
- Ergonomia della coperta molto curata, con attrezzatura delle migliori marche
- Piano velico semplice ed efficiente

Difetti

- Torretta dello strozzatore della randa troppo bassa
- La battagliola a poppa non permette un comodo appoggio alla barra
- Due soli winch per scotte e drizze sono insufficienti

Nytec 25

ESTRATTO DA

VELA



Le sezioni a calice determinano uno sbandamento iniziale piuttosto accentuato, che si riflette sul comportamento orziero della barca. Occorre pertanto contrastare questa tendenza spostando rapidamente il peso dell'equipaggio. La ridotta superficie bagnata garantisce però ottime performances con venti leggeri.



Il pozzetto di cm 286x125 somiglia a quello di una deriva: sul prototipo mancavano ancora i puntapedi, già previsti sulla serie.



Sia il timone che il bulbo sono ad alto aspect ratio, per ottimizzare la portanza limitando le resistenze.



La tuga corta e molto avanzata contribuisce a rendere aggressiva l'estetica e permette di facilitare il recupero dello spi, che viene insacato dentro un contenitore fissato sull'ingresso sottocoperta. La prua è totalmente libera.



Sia il paterazzo che il trasto sono manovrabili da ambo i lati. Sulla serie, il paranco del tendistrallo verrà coperto.



Semplice ed efficace la soluzione del supporto per gli stopper e gli strozzascotte, sotto il tambuccio. I due winch posti sulla tuga servono sia per le scotte che per le drizze, ma altri due supplementari potrebbero facilitare le manovre.



Entrambi i rinvii (esterno quello per la scotta spi, interno per il genoa) sono dotati di winch-block.



La prua è totalmente libera, come i più moderni scafi IMS. Non è previsto nemmeno un gavone.

NYTEC²⁵

di fibra di carbonio. Le modifiche progettuali sono state realizzate al computer ottimizzando i dati con un programma di velocity prediction, mentre quelle strutturali relative al bulbo (un siluro in piombo sostenuto da una lama in composito) e al timone sono state verificate con un programma a elementi finiti. Il risultato è un racer dalle linee molto aggressive, capace di offrire spunti di velocità entusiasmanti.

COPERTA E ATTREZZATURA

Di tipico disegno sportivo, il piano di coperta presenta un pozzetto lungo quasi tre metri, caratterizzato dal trasto randa posto sul fondo in posizione avanzata. Ne deriva un assetto molto concentrato dei pesi dell'equipaggio, composto da quattro persone. L'attrezzatura è di ottima qualità, le rotaie e il trasto Harken sono optional, Ronstan di serie, la scelta di due soli winch per scotte e drizze, posti sulla tuga, è forse un po' esagerata; i rinvii sono dotati di winch-block.

ALBERO E VELE

Il piano velico è frazionato a 9/10, ma per evitare l'uso delle volanti, l'unico ordine di crocette è aquartierato. L'albero di serie è un Licospar di sezione piuttosto sottile, appoggiato in coperta per facilitarne lo smontaggio. Il vang è a paranco, così come il tendipaterazzo che è rinvio sui due bordi del pozzetto. Le vele sono a scelta del cliente, quelle della prova di Eiffel, entrambe in mylar, si sono dimostrate di ottimo taglio. Per ovvi motivi di stazza è consigliata una steccatura tradizionale, mentre è allo studio un nuovo piano velico che prevede un genoa al 130% della J (anziché al 140%) e un conseguente ampliamento della superficie di randa.

INTERNI

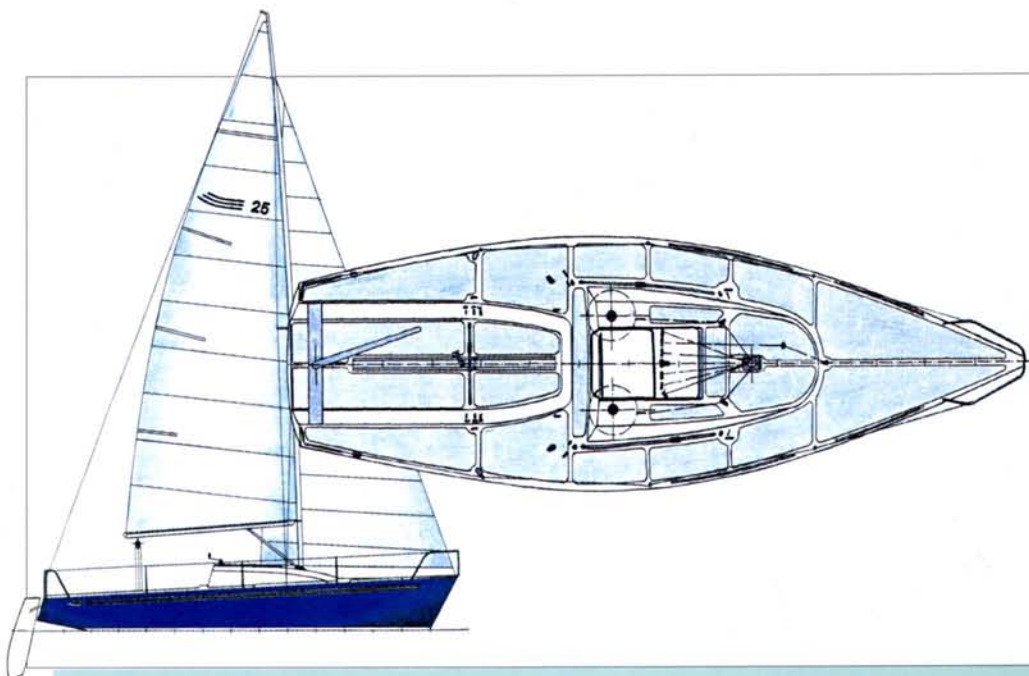
Visto l'indirizzo prettamente corsaiolo, gli interni sono essenziali, nel rispetto del regolamento IMS classe regata. Sono previste due cuccette in quadrato e altre due eventuali a prua. Il mobilio è composto da un armadietto e uno stipetto contrapposto, dove trovano alloggio un lavello e il fornello cardanico a due fuochi.

COSTRUZIONE E FINITURE

Lo scafo è in laminato monolitico realizzato con tessuti di vetro E biassiali e resina poliesteri isoftalica, mentre la coperta è in sandwich di Airex. L'ossatura è costituita da due longheroni e quattro madieri, due dei quali sostengono la scatola del bulbo retraibile a baionetta. Quest'ultimo dispone di una lama in fibra di vetro a cui si aggancia il siluro terminale in piombo. In vetroresina anche il timone, la cui barra è realizzata da uno scatolato in alluminio.

A VELA

La prova si è svolta con vento variabile tra i 6 e gli 8 nodi di reale e mare piatto. I dati rilevati al GPS confermano quelli indicati dal VPP del certificato di stazza, il che testimonia la validità del progetto. La poca superficie bagnata, frutto delle sezioni a calice, determina uno sbandamento iniziale accentuato, che va contrastato con rapidi spostamenti dell'equipaggio, proprio come su una deriva. In tal modo la barra resta neutra sotto raffica, ottimizzando l'accelerazione e limitando gli attriti sulla pala. (L.Z.)



Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie	Ronstan o Harken
Stopper	Easylock
Bussola	Suunto
Albero	Licospar
Trasto randa	Ronstan o Harken
Vele	Eiffel

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	7,42
Lunghezza al gall.	m	6,24
Larghezza	m	2,50
Pescaggio	m	1,55
Dislocamento	kg	900
Zavorra	kg	200
Superficie velica (150%)	m ²	29
Numero cuccette		4
Motori e cavalli	fuoribordo	4 cv

Disegnata da: Silverio Della Rosa
Costruita da: Nytec, Piazza Buonarroti 32, 20145 Milano, tel.02/4989477, fax 02/48002788.

Optional

Vele regata (R+G+S)	L. 4.000.000
Invasatura	L. 900.000
Bussola	L. 300.000
Imp. elettrico	L. 700.000
Kit IMS (stazza e dotaz.)	L. 2.100.000

I prezzi sono IVA esclusa

Il VPP del certificato di stazza

VTV	REACH BTW = 45		REACH BTW = 90		REACH BTW = 135		R/N BTW=180	
	V	V HEEL	V	V HEEL	V	V HEEL	V	
6	4.285	5.701	7	4.613	2	2.941		
8	5.095	6.213	18	5.554	2	3.872		
10	5.346	6.569	26	6.058	3	4.756		
12	5.449	6.812	28	6.584	3	5.466		
14	5.482	7.258	20	7.238	4	5.935		
16	5.492	7.505	26	7.913	6	6.380		
20	5.461	7.819	30	9.486	17	7.372		

DCS(36.610) (47.877) (47.446)

Dimensioni

Altezza in quadrato	m 1,33
Lung. del poz.	m 2,86

Legenda

●	Scarso	●●●●●	Buono
●●	Sufficiente	●●●●●●	Ottimo
●●●	Discreto	●●●●●●●	

Ecco l'opera viva del Nytec 25, il bulbo ha la classica configurazione da IMS con siluro.



SUPERPROVA

