 Italia Yachts

# Italia 12.98

di Massimo Franchini  
Impressione di navigazione n. 1622

**È** con queste premesse che, in una strana giornata di questo strano inverno così poco invernale ci ritroviamo, nel marina di Chioggia, a bordo dell'ultima creatura di questo cantiere nato solo quattro anni fa dalla determinazione di alcuni dei più "vecchi" professionisti della vela adriatica e mondiale.

Sto parlando di Italia 12.98 e di Franco Corazza, Marco Schiavuta e Cesare Casoria, gente che in mare ci va da quando era in fasce e che le barche le ha timonate quasi tutte, in tutte le condizioni e in tutti i mari del mondo... E questo si vede da tanti particolari. Prima di tutto dalla gradevolezza delle linee classiche di questa barca che conserva un cavallino pronunciato e una

**Italia Yachts: non credo si possa essere più espliciti di così nel ribadire e rivendicare una precisa appartenenza a una cultura e a una filosofia di vita e di lavoro tutta italiana. Direi orgogliosamente italiana!**

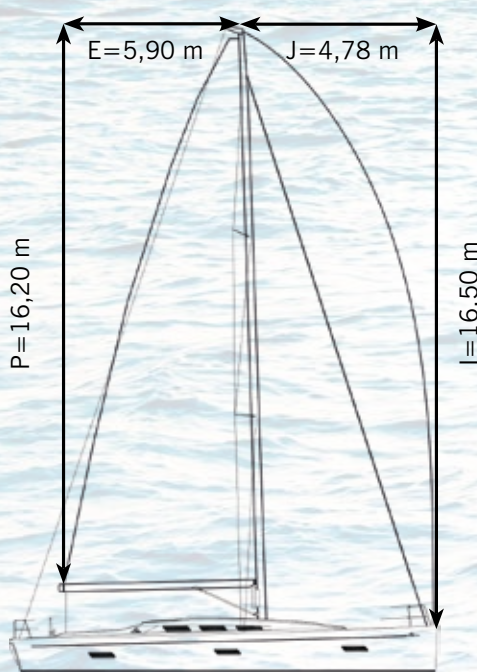
poppa "all'inglese" così poco alla moda. E lo si sente dalla sensibilità con cui risponde al tocco del timoniere a ogni minima variazione del vento. Rispetto a tante barche attuali che tendono a privilegiare le andature larghe e a puntare tutto sulla "spinta" della randa, questo Italia 12.98, resta una barca veramente all-round, capace di viaggiare in poppa e al lasco in maniera

entusiasmante ma anche di risalire il vento con grande facilità, senza perdere in velocità ed equilibrio.

Questo comportamento è sicuramente favorito dalla scelta, decisamente controcorrente, di rinunciare allo spigolo di poppa e a un generoso triangolo di prua che permette di issare un genoa sufficientemente potente da superare di slancio l'onda corta mediterranea.

Infine il piano velico non eccessivo ma molto ben distribuito, favorisce il comportamento graduale della barca sotto vela compensando la relativa riduzione della stabilità di forma dovuta alle forme di carena

che mantengono una buona stellatura sia a prua sia a poppa.



Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: [www.nautica.it/photo](http://www.nautica.it/photo)

Prezzo base: Euro 279.000 IVA esclusa



### Scheda tecnica

- ❑ Architettura navale: Matteo Polli, Italia Yachts Design Team
- ❑ Design e styling: Laura Boscolo Meo, Italia Yachts Design Team
- ❑ Exterior design e rendering: 2PX
- ❑ Strutture: Maurizio Cossutti Yacht Design
- ❑ Costruttore: Italia Yachts srl; Via Maestri del Lavoro 50, 30015 Chioggia (Venezia), tel. 041 496 7891; [www.italiayachts.it](http://www.italiayachts.it)
- ❑ Categoria di progettazione CE: A
- ❑ Portata dichiarata: 12 persone
- ❑ Lunghezza f.t.: m 12,98
- ❑ Lunghezza scafo: m 12,60 circa
- ❑ Lunghezza al galleggiamento: m 11,10
- ❑ Larghezza massima: m 4,16
- ❑ Rapporto l.f.t./b max: 3,12
- ❑ Pescaggio: m 2,20 circa
- ❑ Dislocamento: kg 7.950
- ❑ Peso zavorra: kg 2.700
- ❑ Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 34%
- ❑ Chiglia: a "T" con struttura a lama in acciaio con carter in vtr a profilo alare e bulbo in piombo additivato con antimonio al 3%.
- ❑ Tipo di armamento: frazionato a 9/10, con crocette acquarterate (22 gradi)
- ❑ Albero: in alluminio anodizzato, appoggiato in coperta, rastremato
- ❑ Sartiame: in tondino Nitronic (paterazzo in Dynema), discontinuo con tenditori e lande laterali sdoppiate
- ❑ Superficie velica randa: mq 57
- ❑ Superficie velica fiocco: mq 45
- ❑ Superficie velica gennaker: mq 150
- ❑ Serbatoi acqua: 330 litri
- ❑ Motorizzazione: motore diesel 40 HP
- ❑ Trasmissione: Sail Drive
- ❑ Elica: 2 pale abbattibili
- ❑ Velocità crociera dichiarata: 7 nodi
- ❑ Capacità serbatoi gasolio: 200 litri
- ❑ Batteria avviamento motore: 1 x AGM 55 Ah
- ❑ Batteria e servizi: 2 x AGM 130 (terza batteria opzionale AGM 130)
- ❑ Principali dotazioni extra: elica 3 pale abbattibili, motore Volvo Penta 55 HP al posto dello standard, sprayhood contelaio in acciaio, tendalino estivo, lazy-bag, copriranda, riscaldamento e inverter. Secondo la logica delle barche destinate a un uso promiscuo: regata-crociera, il cantiere non fornisce di serie né le vele, né la strumentazione elettronica di navigazione, in quanto legate direttamente al reale utilizzo che l'armatore ne vorrà fare.





### Impressioni al timone

Stabilità di rotta: eccellente in tutte le condizioni, il timone resta preciso e morbido e la barca manifesta una leggerissima tendenza all'orza di bolina stretta, ritornando sostanzialmente neutra appena si allarga di qualche grado - Passaggio sull'onda: decisamente più morbido della media. Se si "lavora" col timone nella fase di risalita sull'onda la barca non batte praticamente mai anche grazie al generoso genoa che evita bruschi rallentamenti nell'impatto col mare ripido che ci siamo trovati ad affrontare - Visibilità: in generale buona, la doppia timoneria posta quasi all'estrema poppa rende possibile scegliere se timonare da sopra o sotto vento privilegiando la visibilità verso prua o sulla regolazione delle vele. Ottima l'ergonomia e gli spazi attorno alle timonerie sia in piedi che seduti - Navigazione a motore: pur con l'elica a due pale montata sulla barca in prova, i 40 cavalli del motore si sono rivelati del tutto sufficienti per spingere la barca alla sua velocità di carena, senza sforzo apparente; del tutto assenti le vibrazioni anche al massimo dei giri (per la verità non abbiamo raggiunto i 3.200 giri prescritti dalla Volvo, arrendendoci a 2.850 giri. Il che mi fa pensare a un'elica leggermente sovradimensionata come diametro e passo) - Rumorosità: si è mantenuta nella norma, senza superare mai i 70 dB - Manovrabilità: in poppa non è delle migliori (probabilmente sempre a causa dell'elica maggiorata) e la barca tende sensibilmente a portare la poppa verso destra, per cui, in spazi ristretti, è necessario abbreviare la barca a marcia indietro e poi correggere col timone in maniera abbastanza decisa. In compenso, il raggio di evoluzione a marcia avanti è talmente stretto da dover dosare la quantità di timone quando si decide di invertire la rotta - Comportamento sotto vela: decisamente una delle doti migliori della barca è la sua "facilità d'uso" e la precisione del timone: che dà una piacevole sensazione di controllo in ogni condizione.

### La prova

CONDIZIONI - Vento: da nord est 8/10 nodi - Mare: appena formato con 1,5 metri di onda ripida e irregolare.

PRESTAZIONI RILEVATE - Bolina stretta: 6,8 nodi - Bolina larga: 7,2 nodi - Lasco: 6,8 nodi - Poppa: 5,2 nodi - Gennaker: 8,5 nodi.



### Costruzione

Scafo e coperta in sandwich di VTR con anime in PVC. Impregnati con resina vinilestere - Chiglia in laminato pieno e rinforzi locali in corrispondenza delle attrezzature e dei carichi concentrati di pinna, timone, stralli, eccetera - Ragno strutturale in VTR con rinforzi in carbonio, incollato e fascettato - Giunzione scafo/coperta, incollata e fascettata.- Paratie in comp. marino, incollate e fascettate a scafo e coperta - Superficie antisdrucchiolo della coperta realizzata da stampo - Pala del timone laminata in vetro realizzata su stampo - Asse a sezione biconica in Anticorodal 6082 - Timoneria a doppia ruota con rinvii a frenelli, pignone e catena - Boccole asse, auto allineanti su rulli.



## Descrizione della barca provata

• **PROGETTO – Carena:** una barca senza compromessi e senza concessioni alle mode: dal punto di vista estetico la caratteristica più evidente è senz'altro la poppa "all'inglese" con la lift in corrispondenza della coperta. Scelta decisamente crocieristica, che privilegia la "vivibilità" rispetto alla possibilità di massimizzare la lunghezza al galleggiamento e quindi le prestazioni di punta. Guardando però con più attenzione alle forme dello scafo, ci si accorge subito che manca lo spigolo sulla murata che, ormai, caratterizza tutte le barche da regata/crociera uscite negli ultimi cinque anni. La scelta non è casuale e, soprattutto, non è "formale" ma ha a che vedere con il comportamento in mare e tiene in grande considerazione fattori come la pulizia delle uscite di poppa, la "rotondità" di comportamento in mare formato e la "gradualità" della curva di raddrizzamento. Tutte caratteristiche che tendono a massimizzare il comfort di navigazione, la facilità d'uso e le prestazioni (anche) di bolina. In una parola: la crociera comoda e veloce. Nonostante queste premesse, però, Italia 12,98 non risulta penalizzata rispetto alle sorelle a poppa larga e piatta e a pianta "triangolare" che imperversano nelle regate di circolo. O meglio, lo sarebbe se le regate (come le crociere) si svolgessero solo al lasco o di poppa, in realtà, con buona pace dei navigatori domenicali, non è così. Il mare è vario (ed è bello proprio per questo) e quando quello che conta sono le medie e l'equilibrio delle prestazioni, allora questa è la barca giusta: una barca che funziona molto bene sempre, piuttosto che benissimo qualche volta!

• **ESTERNI - Piano velico:** armo frazionato a 9/10 con albero in alluminio e crocette acquaretate di 22% e sartie in tondino. Il paterazzo è in Dyneema rinvio su tesa paterazzo idraulico; Tutte scelte molto precise ed efficaci di chi sa come tensionare una sartia o regolare un paterazzo e cosa serve realmente all'armatore che vuole avere una barca sempre a punto senza dissanguarsi in materiali e tecnologie avveniristiche per quanto difficili da gestire. L'avvolgifiocco è un Furla con tamburo sottocoperta e manovre rinviate in pozzetto. Il vang è del tipo telescopico, rigido, con regolazione a paranco, rinviate in pozzetto. **Coperta:** anche qui la linea guida è la semplicità: passavanti completamente sgombri, manovre ben proporzionate e posizionate dove servono, ergonomia perfetta della postazione del timoniere e degli spazi di movimento, sia in porto sia in navigazione. Nulla di superfluo ma senza risparmio fine a se stesso. L'antisdrucchio è del tipo corrugato ricavato da stampo: efficace e piacevole anche a piedi nudi. La tuga è sufficientemente alta per avere i volumi interni adeguati e per accogliere una abbondante dotazione di oblò apribili protetti da una "furbissima"

e gradevole "palpebra" che oltre a proteggerli contribuisce ad abbassare visivamente il profilo. Sulla coperta sono installati oblò e osteriggi a filo di cui alcuni comprensivi di zanzariera e oscurante: n° 2 osteriggi apribili nella cabina di prua, n° 1 nel bagno di prua, n° 1 in dinette, n° 2 nelle cabine di poppa in coperta, n° 6 oblò apribili (n° 3 per lato) sulla tuga, n° 2 oblò apribili (n° 1 per lato) sulle pareti interne del pozzetto.

Tutti i winches sono self tailing a 2 velocità: n° 2 winches primari Lewmar 48, n° 2 winches randa Lewmar 44, n° 2 winches drizze Lewmar 44. Le manovre viaggiano in apposite intercapedini e vengono gestite da batterie di organizer con relativo stopper in modo da gestire qualsiasi situazione dal pozzetto. Il circuito scotta randa è del tipo "German Sheet" con rotaia sottocoperta incassata sul fondo pozzetto. La regolazione dei fiocchi è garantita da due rotaie incassate sulla tuga e scotte rinviate sui winches primari in pozzetto. Tutte le cime di bordo sono in Dyneema di primissima qualità e sono pensate per la massima affidabilità in condizioni difficili. In coperta, come, del resto, in tutta la barca, sono localizzati una grande quantità di vani, gavoni e recessi vari, ognuno con una sua precisa destinazione d'uso: dal gavone ancore, correttamente suddiviso fra catena e vano cime ormeggio, al vano bombola, ai gavoni per cime e parabordi, al vano per il tavolo del pozzetto, alla enorme ghiotta di raccolta delle acque di scolo del pozzetto, posizionata alla soglia del tambuccio che accoglie anche la tagliola scorrevole di quest'ultimo e le drizze durante le manovre a vel, per finire col vano autogonfiabile, posto all'estrema poppa del pozzetto, nel posto più sicuro e meglio raggiungibile della barca. Non mancano un recesso per l'alloggiamento della doccetta esterna e quello per la presa di corrente dalla banchina. Il verricello dell'ancora è del tipo verticale con motore sottocoperta e barbotin esterno. Il musone, predisposto per un'ancora tipo: "Delta" è in acciaio inox, realizzato su misura e amovibile in regata. Le bitte di ormeggio sono 6 in acciaio inox del tipo a filo coperta. Pulpiti e candelieri in acciaio inox rastremati, con base affogata nella falchetta e doppia draglia inox.

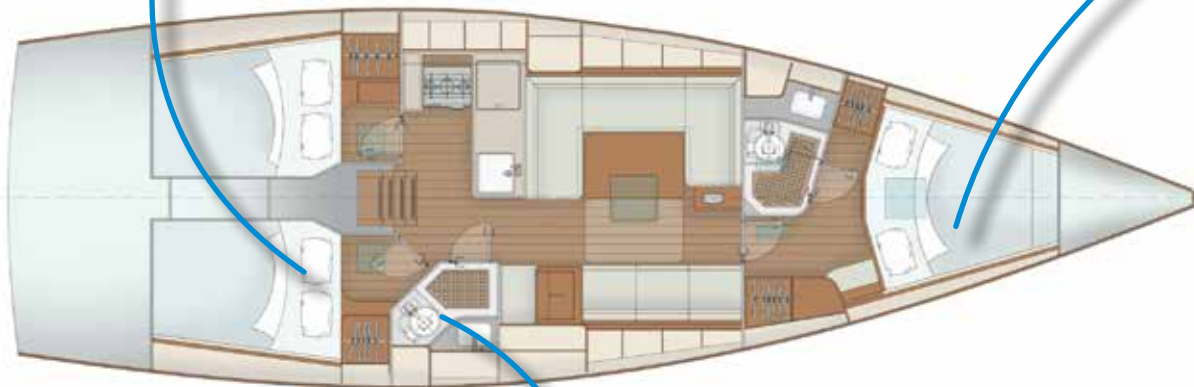
La poppa è sicuramente l'elemento più interessante di questa barca ed è caratterizzata da uno specchio apribile, comandato da un pratico paranco manuale azionabile dal pozzetto, che, oltre a realizzare una grande spiaggetta per il bagno con la scaletta a scomparsa estraibile, permette di variare la configurazione in assetto regata trasformando il pozzetto da chiuso ad aperto e sbarcare facilmente qualche centinaio di chili. Migliorabile l'accesso, non facilissimo, a poppa chiusa al portello del vano autogonfiabile. Stesso discorso per la scaletta di risalita a bordo cui potrebbe accedere anche chi si trovasse malamente sbalzato



fuori bordo se solo fosse previsto un sistema di sgancio esterno del portello all'interno del quale è contenuta.

Le postazioni del timoniere sono due. Le ruote sono in alluminio, verniciate bianche, del diametro di un metro, montate su colonnette in alluminio. Molto buono lo spazio di passaggio centrale e le dimensioni delle panche e dei relativi schienali. A fianco del timone di dritta troviamo i comandi motore a monoleva, posizionata a paratia, un po' troppo bassa per essere agevolmente azionata senza doversi piegare e risultando più agevole da usare col piede che con le mani. Nello stesso recesso trovano posto anche gli strumenti di controllo del motore. Manca completamente la bussola magnetica, sostituita da quella elettronica degli strumenti B&G (fra l'altro, opzionali), una scelta discutibile ma, a quanto pare, sempre più diffusa su questa categoria di imbarcazioni. I display elettronici che, come si diceva, vengono proposti come opzionali, sono previsti sulla muratina a fianco del tambuccio di ingresso: sicuramente non il massimo in quanto a facilità di lettura e praticità d'uso. Naturalmente il cantiere è disponibile, a richiesta, a studiare soluzioni più efficaci quali, ad esempio, il posizionamento di display "Jumbo" sull'albero. La discesa sotto coperta è favorita dalla presenza di 4 comodi gradini, correttamente sagomati per essere utilizzati in sicurezza anche a barca sbandata, dotati di inserti in gomma antisdrucciolo e robusti tientibene laterali in acciaio inossidabile disegnati su misura. Il tambuccio è realizzato in plexiglass trasparente, nella parte verticale che scorre verso il basso nell'apposito alloggiamento, mentre la parte orizzontale scorre in un'intercapedine del soffitto; molto valida la chiusura a maniglione e chiave di sicurezza.

• **INTERNI - Tecnica/materiali** - Tutti gli interni e le paratie sono impiallacciate in teak con verniciatura satinata e fasce in spazzolato bianco. I ciellini della dinette sono rivestiti in tessuto sintetico chiaro e sono facilmente smontabili. Il pagliolato è completamente amovibile ed è realizzato in compensato marino, impiallacciato in teak e filettato in acero.





**Divisione interna (da prua) - Cabina armatore:** letto matrimoniale a tutta larghezza; (dim. m 1,90x 2,05 x0,90), con cassettoni e vano stivaggio sotto. altezza interna max m 1,92; minima m 1,70; Armadio con cassettera e pouf a murata sulla dx. Stipetti a murata e vani portaoggetti vari. Areazione garantita da due osteriggi a soffitto apribile con tenda e zanzariera. Due oblò fissi a murata - **Bagno armatore:** bagno indipendente a sinistra, parzialmente controstampato, con box doccia, lavello e wc manuale con scarico in cassa biologica. Carabottino in teak a pagliolo con vasca raccolta doccia. Osteriggio apribile sulla tuga.

**Dinette:** divano a "C" sulla sinistra (dim: m 0,63x 1,30+2,25+1,17). Tavolo pranzo in teak con piano sdoppiato, ribaltabile e vano portabottiglie posizionato nella base. Secondo divano, lineare, contrapposto al primo, sul lato dx. gavoni per cambusa e attrezzatura di rispetto sotto i cuscini. Stipetti chiusi a murata. Areazione garantita da osteriggio apribile a soffitto dotato di tenda oscurante e zanzariera arrotolabili a scomparsa e oblò sul fianco tuga. Altezza interna m 1,95.

**Carteggio** - A poppavia con piano scorrevole per permettere l'ampliamento del divano di dx. Quadro elettrico con magnetotermici e sinottico posizionato a murata sulla seduta del carteggio. Possibilità di installare ulteriori strumenti su apposito pannello orientabile. Vano alloggiamento apparecchiature elettriche sotto divano con chiusura areata. Oblò apribile nel fianco tuga.

**Bagno ospiti** - Parzialmente controstampato, con lavello e wc manuale con scarico in cassa biologica, stipetti a parete con specchio orientabile, oblò apribile nel fianco tuga. Carabottino in teak.

**Cucina** - Piano lavoro a "L" tipo: Corian, (dim. m 0,62x1,65+0,77) piano cottura a tre fuochi e forno basculante, lavello inox e frigorifero a pozzetto da 160 litri. Pensili a murata e vani portaoggetti opportunamente attrezzati.

**Cabine ospiti** - Due, a poppa, simmetriche, parzialmente sottoposte al pozzetto, dotate di armadio a tutta altezza, cassette sotto cuccette e stipi a murata. Areazione data da osteriggio apribile a soffitto e oblò apribile nel pozzetto. Altre due finestre fisse sono posizionate a murata. Altezza intena max m1,87; minima m 1,60. Dria sopra i letti m 0,93. Dovunque cassette, gavoni e stipetti dotati di ferramenta in ottone cromato o acciaio inox. Tutte le aperture sono dotate di chiusure e fermi di sicurezza.

## Le nostre valutazioni

**Allestimento pozzetto e coperta:** all'insegna della funzionalità e dell'ergonomia. Tutto quello che serve, dove serve.

**Allestimento rig:** sloop a 9/10 a due ordini di crocette acuartierate prive di volanti. Albero in alluminio appoggiato in coperta, anodizzato e rastremato. Sartieme in tondino inox. Paterazzo di poppavia Dyneema, sdoppiato con regolazione idraulica comandata da pompa manuale. Vang rigido con paranco manuale. Avvolgifiocco di prua, recessato in coperta con manovre manuali rinviate in pozzetto.

**Trattamento antisdrucchiolo:** da stampo, molto efficace e gradevole. In opzione ponte in teak a doghe (di serie nel pozzetto).

**Ergonomia e sicurezza esterni:** pozzetto profondo e ben riparato, panche correttamente dimensionate. Pulpiti inox e candelieri con doppia draglia inox.

Tientibene dove servono.

**Sistemazione zattera autogonfiabile:** a poppa, nel gavone dedicato, direttamente accessibile dall'equipaggio, con qualche problema di apertura a poppa chiusa.

**Vani di carico:** gavone catene a prua con accesso diretto dalla coperta. Ulteriori due gavoni molto ampi a poppavia e due sotto piano del pozzetto. Il tutto accessibile da portelloni incernierati, stagni.

**Ergonomia area timoneria:** molto buona grazie alla posizione rialzata delle consolle. Da perfezionare la visibilità sugli strumenti di navigazione.

**Visuale dalla timoneria:** buona in tutte le condizioni.

**Articolazione degli interni:** molto classica. Si evidenziano la correttezza degli spazi e l'abbondanza di appoggi e appigli in navigazione, l'ampiezza del bagno ospiti e l'altezza interna, anche nelle cabine di poppa.

**Finitura:** decisamente superiore allo standard per questa categoria di imbarcazioni. Lo stile è sicuramente marino ma con qualche concessione all'attualità. Di grande qualità i materiali utilizzati e la loro lavorazione.

**Cucina:** adeguata alle dimensioni della barca e soprattutto alla quantità di commensali da mettere attorno al tavolo. Estremamente corrette e funzionali le soluzioni e i dettagli: notevole la lavorazione del piano di lavoro e la qualità dei particolari inox. Ottima l'illuminazione e l'areazione dell'ambiente.

**Cabine:** mediamente più ampie della media, con ottimi spazi di stivaggio (soprattutto cassette e armadiature varie. Abbondanti anche gli oblò e gli osteriggi, tutti dotati di efficaci sistemi di oscuramento e zanzariera.

**Salone:** comodo e luminoso. Molto valida la possibilità di raddoppiare il tavolo pranzo, facendo sedere comodamente 9/10 persone.

**Carteggio:** non enorme. Molto interessante la possibilità di farlo scorrere verso poppa per ampliare lo spazio della dinette.

**Ergonomia e sicurezza interni:** da questo punto di vista una barca come non se ne vedono quasi più: tutti gli spazi sono correttamente dimensionati e abbondano i tientibene. Ottimo il disegno della scala di ingresso con buona inclinazione e fresate antisdrucchiolo sui gradini sagomati per essere utilizzati anche a barca sbandata.

**Prestazioni veliche:** una barca veramente "rotonda" capace di esprimere il massimo delle prestazioni a tutte le andature senza sorprese e senza "buchi".

**Risposta timone:** sempre precisa e prevedibile, in una parola: "facile".

**Stabilità di rotta:** nella norma.

**Marcia a motore:** decisamente soddisfacente, sia per prestazioni sia per comfort, nonostante l'elica a due sole pale. Molto contenuta la rumorosità e del tutto assenti le vibrazioni anche al massimo dei giri.

**Manovrabilità in acque ristrette:** problematica a marcia indietro dove, normalmente, risulta preferibile abbreviare la barca e utilizzare il timone in maniera decisa.