



## IL PROFILO

L.f.t.	m. 11,25
Baglio max	m. 3,75
Pescaggio	m. 1,85/1,45*
Dislocamento	kg. 6.600
Superf. velica	mq. 67,20
Cabine	2/3
Bagni	1
Riserva acqua	l. 360
Riserva carburante	l. 115
Motore	Volvo 2030, cv. 29
Progetto	Berret-Racoupeau
Prezzo	euro 102.480
* optional bulbo corto	

Nelle foto in alto, tutta la strumentazione è sotto gli occhi del timoniere. Il gavone dell'ancora, con il barbotin in asse verticale. La tuga vista da prua. Sotto, la panca reclinabile e si intravede la ruota del timone girata di 90°



# Oceanis 373 Clipper Senza confini

**La qualità e la standardizzazione della produzione del Cantiere francese, ormai ha infranto molti preconcetti. Questo 37 piedi ne è ulteriore conferma**

di Marco Gepis

“Ma, quanti modelli annovera la gamma Beneteau?” - “Immagino, quelli adeguati a soddisfare tutti i potenziali clienti”. Corto Caprese sorride, rivolto all'amico: “bella risposta Randa!”. Sorride anche lo spilungone inglese e, incuriosito, domanda a Corto: “perché mi chiedi della Beneteau? Che hai fatto, approfittando del mio malanno stagionale che mi ha inchiodato in casa?” - “Niente di male” ribatte Corto Caprese, con l'aria di un bambino colto con le dita nella marmellata “ho solo avuto l'opportunità di salire a bordo di un Ocea-

nis 373 e, una volta di più, sono rimasto colpito da una barca del Cantiere francese”. “Ma bravo, senza di me!” replica Sir Randa, stando al gioco e con finto tono inquisitore, dice “allora raccontami questa barca”.

E Corto Caprese inizia a descrivere.

### ESTERNAMENTE

Ricorda all'amico inglese la visita fatta insieme all'Oceanis 323 qualche mese prima (SoloVela - Dic.03/Gen.04), e della sorpresa che quella barca aveva suscitato per gli spazi e le soluzioni generali. Lui, il 373 l'ha visto passare di rientro all'ormeggio in banchina e, incuriosito da quella barca a lui ancora sconosciuta, con un po' di faccia tosta, ha chiesto il permesso di salire a bordo. E' molto simile alla sorella minore: il bordo libero interrotto graficamente per tutta la lunghezza da una fascia posta all'altezza dei tre oblò che danno luce alle cabine, snellendo l'opera morta. Anche la sistemazione della coperta ricorda molto il 323, ma chia-



ramente più ricca e con più spazi a disposizione. Comodo il pozzetto, soprattutto per la soluzione - brevetto Beneteau - di far girare la ruota del timone, che rende più agevole il passaggio da e per lo specchio di poppa. Dal pozzetto si gestisce tutta la barca, anche in equipaggio ridottissimo: grazie all'avvolgifiocco e al lazy jack due persone possono tranquillamente manovrare senza affanno o difficoltà. Tutto è rinviato in pozzetto e regolato con l'ausilio di due winch sulla tuga e due sui paraonde, della Lewmar, con self tailing e campana in acciaio.

L'armatore invita Corto Caprese a dare un'occhiata ai gavoni sotto le panche del pozzetto, sicuro di fare colpo. In effetti è così: “sai, Randa, c'è un gavone sulla dritta talmente grande che, entrando, sembra quasi una cabina”. Anche quello di sinistra è spazioso, ma molto più sacrificato in altezza, per via della cabina di poppa sottostante. A prua, il gavone dell'ancora segue la filosofia della generosità per gli spazi di stivaggio, tipica della Beneteau, accogliendo al suo interno più di cinquanta metri di ca-

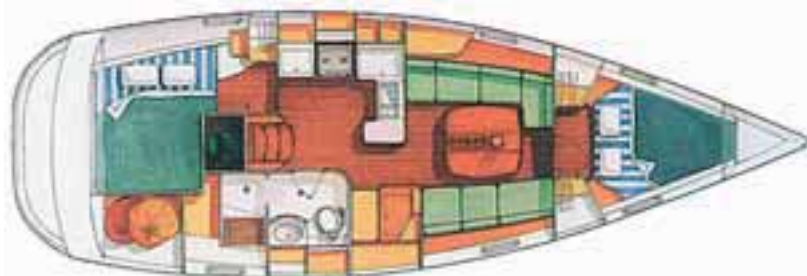
tena e il verricello elettrico del salpancore.

La tuga è dai volumi importanti, anche se mai eccessiva e sempre dal disegno organico al contesto coperta. Dalla zona prodiera, si alza subito per dare un'adeguata altezza alla cabina di prua, dove sono presenti tre grandi osteriggi, fonte di aria e luce per la suddetta cabina e per la dinette. Proseguendo verso poppa, subito dopo l'albero, altre tre ampie finestrate poste trasversalmente: ancora più luce al quadrato. “Però” pensa Corto Caprese “quando la coperta è bagnata, in quel punto si deve fare molta attenzione per non scivolare, anche se, in effetti, è una zona dove si hanno pochi motivi di andare, specie in condizioni impegnative di vento e mare, visto che la presa di terzaruoli si fa totalmente senza uscire dal pozzetto”. La tuga prosegue fino al pozzetto, leggermente più alta rispetto alla prima parte, con ai lati due tientibene in teak.

Sir Randa incalza l'amico: “e l'albero; parlami del piano velico”. Corto Caprese risponde un po' imbarazzato: “lo so, Randa, ▶▶



Sopra, la cabina di prua e il bagno.  
La dinette (a destra) vista dalla cabina di prua. Notare la venatura a spina di pesce del tavolo, qui parzialmente reclinato



che tu ami barche corsaiole, dalle grandi superfici veliche, ma il 373 è una barca tranquilla, giusta per le pacifiche crociere tra amici o in famiglia”.

L'albero è in alluminio, a due ordini di crocette acuartierate e sartie discontinuo, con un piano velico frazionato a 9/10 e un'abbondante sovrapposizione del genoa, intorno al 150%. Ma la superficie velica complessiva è un po' scarsa (mq. 67), specie se rapportati al dislocamento (kg. 6.600). D'altro canto, che sia una barca esclusivamente dedicata alla crociera lo si evince da ogni cosa: la distribuzione dell'attrezzatura di coperta, l'albero col piede poggiato in coperta, la quantità di oblò e osteriggi, l'altezza della tuga; e dai generosi e comodi interni.

#### INTERNI

“Poi, sono sceso sotto coperta e, caro Randa, non hai idea della quantità di luce del quadrato. Anche troppa...”. “Non sei mai contento” ribatte Sir Randa “ti lamentavi di barche dai quadrati bui e adesso lo fai di un'imbarcazione finalmente ben illuminata e, immagino, di conseguenza ben ventilata”. “Hai ragione, Randa; in effetti è molto meglio così, anche perché a oscurare si è sempre in tempo, ma quando non ci sono aperture adeguate, come nelle barche di una volta, è un disastro”. Corto Caprese fa una pausa, e riprende a raccontare: “insomma, ti ricordi il 323, quanto era

grande il suo quadrato? Bene, il 373 ha una disposizione simile, con gli spazi che, però, sembrano raddoppiati. La versione da me visitata è a due cabine, ma l'armatore mi ha detto che ne esiste anche una a tre, con la doppia cabina a poppa”.

Andiamo con ordine. Il quadrato è ampio e ben organizzato, con una cucina a “L”, grandissima per un 37 piedi, posta sul lato sinistro, con doppio frigorifero a pozzetto, blocco cottura basculante a due fuochi e forno a gas, due lavelli, più vari stipetti e armadi per lo stivaggio della cambusa. Dal lato opposto c'è il locale bagno, con un vano indipendente per la doccia, dal quale si accede a un grande armadio dedicato alle cerate bagnate... “e sai, caro Sir Randa, quanto per me questo sia importante!”. Subito a pruvia del bagno, si trova il tavolo da carteggio, con la sua seduta sistemata nel senso di navigazione. E poi la dinette, fatta da due divani a murata e un tavolo centrale dal piano diviso in tre parti e abbattibile ai lati, così da facilitare l'accesso alla cabina di prua.

Cabina di prua o cabina di poppa? Questo è il dilemma che ha avuto l'armatore quando ha dovuto scegliere quella a lui dedicata. In effetti gli spazi a poppa sono generosi e la cuccetta è davvero grande, sistemata trasversalmente al senso di navigazione. Però, la cabina di prua, anche se con la cuccetta matrimoniale leggermente più piccola, può vantare armadi e spazi di stivaggio maggiori e un livello di silenziosità non paragonabile a nessun altro locale della barca. “Io non avrei dubbi” interviene Sir Randa. “Lo so” prosegue Corto Caprese “tu sceglieresti quella di poppa, così da stare vicino al passoduomo, al carteggio, insomma pronto a intervenire in ogni momento... Ma ti ricordo, amico mio, che tu sei un po' sordo, e...”. Ridono i due, anche se sanno bene che il punto di vista dell'inglese è quello di chi ha tante miglia alle spalle.



La dinette, con la configurazione della versione a due cabine

Strutturalmente l'Oceanis 373 è stato progettato con cellula controstampata e paratie strutturali incollate. In effetti, anche Corto Caprese si è convinto che questa naturale evoluzione nel modo di costruire le barche, non rappresenta un deficit qualitativo, anzi. Il livello dei collanti epossidici oggi utilizzati garantisce una solidità pari alle giunzioni stratificate e pezzate. Tutta la falegnameria - sia come qualità dei materiali, sia per le finiture - è di buon livello, fino alla raffinata attenzione nell'orientamento a spina di pesce della venatura del tavolo in dinette.

Infine, gli impianti sono ovviamente allineati e coerenti allo standard Beneteau, garanzia di ottima posa in opera e facilità d'intervento.

#### CONCLUSIONI

Sir Randa prova un po' d'invidia per l'amico, che ha avuto la possibilità di visitare l'Oceanis 373: “non dovevi farlo!” - “Fare cosa?” chiede Corto Caprese. “Lo sai che questa è la prima volta che tu sei stato su una nuova barca senza di me?” prosegue Sir Randa. “Dai Mister, non dirmi che sei geloso?!” ribatte Corto “e poi,



penso di avvertela descritta bene. Insomma, l'ho vista anche per te, perché sapevo che mi avresti fatto mille domande” - e, con aria di sfida, continua - “ma scusa, mi chiedo come mai tu, da irremovibile inglese, conservatore e campanilista quale sei, ti appassioni tanto a una barca francese? Non mi dirai che le barche della Beneteau hanno convinto e conquistato pure te?” “Caro Randa, ti confesso che barche dal rapporto qualità prezzo così vantaggioso sono un vero investimento. Le compri bene e tengono magnificamente il mercato. ■