

Oceanis Clipper 361

# Voglia di crociera



**Record di vendite per questo scafo che ha coniugato un buon rapporto qualità/prezzo con apprezzabili caratteristiche di abitabilità e facilità di manovra**

di Lara Adani

Siamo nella seconda metà degli anni '90, la Bénéteau è ormai un gigante da più di 3000 barche l'anno, dai suoi cantieri escono più di 120 unità al giorno, più di quanto il più grande cantiere italiano riesca a fare in un anno. E una buona percentuale è rappresentata dagli Oceanis 361 Clipper. La barca ha infatti riscosso un grande successo ed è stata venduta con estrema facilità su tutti i mercati, incluso quello italiano. Accattivante nelle linee, con interni molto spaziosi e comodi, facile da portare, il 36 rappresenta la barca ideale per chi si avvicina per la prima volta alla crociera, ma anche per chi cerca una barca media, che non necessiti di equipaggi numerosi, né di particolari sforzi fisici per essere condotta. In più, con la formula Clipper, la Bénéteau, ha inventato il prêt à porter della nautica. Una barca completa che non ha bisogno di altri accessori, pronta per essere messa in acqua e goduta.

## COSTRUZIONE

Ci sono voluti degli anni perchè gli esperti del settore capissero le qualità costruttive di queste barche; ma alla fine ci si è resi conto che grazie alla grande esperienza del cantiere e ai suoi costanti controlli di qualità, la tecnica costruttiva del controstampo integrale garantiva il giusto grado di solidità e sicurezza.

La barca è stampata con resine poliestere con lo scafo in solid e la coperta in sandwich di balsa. Importanti compiti strutturali sono affidati al controstampo, cui è integrata anche la base del mobilio. L'unica controindicazione di questa tecnica costruttiva è rappresentata dall'impossibilità di accedere allo scafo e quindi di ispezionarlo o, in casi estremi, di verificare l'origine di importanti vie d'acqua. Di contro, permette un rapporto qualità/prezzo ottimale.

## COPERTA E ATTREZZATURA

La barca è concepita per la crociera pura e non ha nessuna velleità agonistica. Di conseguenza, l'attrezzatura è proporzionata a un piano velico ridotto. Il trasto è posto sopra il tambuccio, le rotaie del genoa, piuttosto corte, sono sui passavanti vicino alla tuga e non hanno il paranco di regolazione sotto sforzo. Lo strallo di poppa è sdoppiato per permettere un facile accesso alla barca dalla banchina, e non è regolabile. La timoneria è a ruota con la colonnina che funge anche da portastrumenti e ha il

A destra, un particolare della cucina i cui spazi sono molto curati. Sotto, il bagno integralmente controstampato caratterizzato da un'ottima altezza. Nella pagina a fianco l'Oceanis in andatura portante



monoleva di lato, cosa molto pratica in manovra. Il pozzetto non è particolarmente grande, ma comodo per sei persone. Nella zona della timoneria, le panche disegnano un cerchio al centro del quale si trova la colonnina, cosa che permette di passare da poppavia a pruvia del timone senza dover salire sulle panchette del pozzetto. Al centro è collocato un tavolo ad ante abbattibili che, una volta aperto, offre una superficie utile per il pranzo di quattro persone. I winch del genoa sono posizionati in modo che li possa controllare direttamente il timoniere, il quale però non ha la possibilità di intervenire sulla scotta della randa. Lo specchio di poppa è apribile con un facile accesso alla spiaggetta attrezzata con doccia calda e fredda. I passavanti sono piuttosto larghi e permettono un passaggio comodo verso prua. La tuga alta e arrotondata, non ha grandi spazi liberi ma garantisce un'ottima volumetria interna, e termina con un alto gradino davanti al triangolo di prua, dove si trova il verricello elettrico con barbotin e un gavone della catena di buone dimensioni.

## ALBERO E PIANO VELICO

Estruso di alluminio in unico pezzo, l'albero dell'Oceanis 361, è armato con doppio ordine di crocette acuartierate. Le sue sartie arrivano sul ponte molto vicino alla tuga, in modo da non dar fastidio al passaggio e permettere un buon angolo di bolina. Essendo una barca da crociera pura, il rapporto peso/superficie velica è svantaggioso e quindi la barca soffre un po' con arie leggere, ma in compenso può essere condotta da equipaggi anche poco esperti e ciò spiega il suo grande successo nel mondo del charter.

## INTERNI

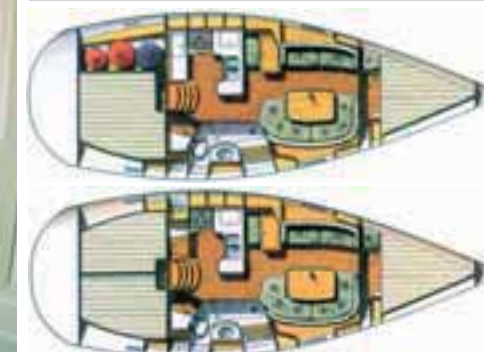
Due le versioni che venivano offerte, a due o tre cabine, entrambe con un bagno. La versione due cabine è la più diffusa tra gli armatori privati, quella a tre è più comune tra le società di charter. La prima ha una cucina e una cabina di poppa più

## IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 11,10
Lunghezza al gall.	m. 9,48
Larghezza	m. 3,80
Pescaggio	m. 1,53/1,30
Dislocamento	kg. 6.000
Superficie velica (r+g)	mq. 64,5
Cabine	2/3
Bagni	1
Riserva acqua	l. 330
Riserva carburante	l. 75
Motore	Volvo Penta 29 hp
Categoria CE	A
Progetto	Berret/Racoupeau
Cantiere	Bénéteau

## VALUTAZIONI

Anno	1999	2000	2001	2002	2003
€ x 1000	80	85	98	112	128



grande al fianco della quale si apre un ampio gavone, mentre la seconda presenta il vantaggio della terza cabina. Gli interni sono nel classico mogano satinato della Bénéteau. Pochi i ripostigli e i pensili in dinette. Ottima l'aerazione e l'illuminazione.

## PRESTAZIONI

A motore si cammina di crociera intorno ai 6 nodi, a vela si soffrono molto, come già detto, le arie leggere. La barca comincia a navigare bene dai dieci nodi di vento in su. Nel vento fresco non si trova particolarmente a suo agio, ma non diventa pericolosa; in pratica è una barca costruita pensando al Mediterraneo, dove la media dei venti estivi si aggira tra i sette e i dieci nodi. In manovra è leggermente penalizzata dalla trasmissione in asse, che porta l'elica molto vicina al timone, quindi bisogna manovrare in retromarcia fermando l'elica dopo aver preso un po' di abbrivio.

## MERCATO

Il mercato della barca è eccellente e di tipo internazionale: e non è difficile registrare richieste di diportisti francesi o tedeschi, che le apprezzano particolarmente. Una barca di questo tipo è un po' come un'auto: se il suo grado di manutenzione è buono il prezzo è quasi standardizzato.