

Prova in mare

# Oceanis

# 51.1

di Maurizio Anzillotti

**SVN**  
solovelanet

◀ Articolo verticale N° B43, scaricabile in abbonamento  
© riproduzione riservata

ARTICLE ● SILVER

www.solovela.net



► Sopra una immagine scattata durante il primo giorno di prova in mare, cliccando sull'immagine si potrà vedere il video fatto nella stessa occasione. Qui di lato, lo spigolo di prua che riesce a dare maggiore volume all'interno e spazio al ponte nella zona prodiera. Sotto, la prua della barca dove si vede bene lo spigolo



nuovo Oceanis 51.1, arrivato sul mercato nel 2017, quando fu presentato al salone di Cannes, è il primo modello di una nuova generazione di barche. Come sempre accade in una nuova generazione, questi modelli rivedono integralmente il modo di pensare alla barca. Progettato dalla coppia Berret-Racoupeau per le linee d'acqua e dallo studio milanese Nautica Design per quello che riguarda la coperta e gli interni, questo modello apre nuovi orizzonti ai volumi interni e spazi esterni delle barche.

### Lo scafo

Quindici metri e ottanta fuori tutto per quattro metri e ottanta di larghezza, l'Oceanis 51.1 è un 51 piedi pieno che trova la sua caratteristica principale nel redan di prua.

### ► Ringraziamenti

Questa prova in mare e il video a questa collegata sono stati realizzati grazie alla collaborazione della NSS Charter e del loro centro prove Beneteau di Cala dei Sardi. NSS Charter ci ha messo a disposizione due esemplari di Oceanis 51.1, barche appoggio e i relativi skipper. Alla NSS Charter i nostri ringraziamenti





## Centro prove Beneteau - NSS



**P**er provare questa barca siamo andati in uno dei due centri prova Beneteau gestiti dalla NSS Charter. Un centro prova, dove abbiamo provato la barca, è nel Marina Cala dei Sardi, marina per noi familiare perché li abbiamo la base per girare i nostri video. Il secondo è a Marina Cala dei Medici. In entrambi i marina ci sono la quasi totalità dei modelli Beneteau. I centri prova, sono un'opportunità unica di provare le barche prima di acquistarle. Presso entrambi i centri prova sono disponibili la quasi totalità dei modelli Oceanis. Per prenotare una prova si può contattare direttamente il responsabile commerciale per le vendite della NSS charter, la signora Serena Scarinci al numero 32998786669.

► Di lato la barca vista da poppa a seguire, la barca in rada, si vede bene lo spigolo e il roll-bar

Guardando lo scafo si nota come questo abbia, a partire da mezza nave, uno spigolo pronunciato che arriva fino a prua. Questo, che più che essere uno spigolo, è un vero e proprio redan, fa sì che lo scafo, sopra la linea di galleggiamento sia decisamente più largo di quello che sarebbe stato seguendo le naturali linee di disegno. In pratica, grazie a questo redan, la barca acquista larghezza nella parte bassa dello scafo cosa che crea maggiori volumi all'interno.

Si noti come, la Beneteau con questo spigolo che parte da mezza nave, abbia decisamente invertito la dinamica degli spigoli utilizzati sino ad ora. Questi partivano sempre da poppa per morire a mezza nave. Il loro scopo era quello di creare maggiore spazi nelle cabine di poppa e di stabilizzare la barca di bolina. Con il tempo si è visto che chi sosteneva che lo spigolo di poppa a basse velocità non aveva alcuna funzione stabilizzatrice aveva ragione, allora, se proprio bisognava usare uno spigolo, era meglio utilizzarlo nella zona dove c'era più bisogno di volume, in dinette e a prua. Il risultato di questa innovazione è notevole. La cabina di prua è enorme e la dinette, potendo guadagnando molto volume nella parte basse dello scafo ha i divani posizionati più bassi che danno una sensazione di spazio ancora maggiore.

La larghezza, che raggiunge il suo massimo poco prima dell'albero, perde pochi punti percentuali una volta che si raggiunge la poppa. Questo fa sì che i passavanti, oltre a essere completamente liberi grazie alle lande delle sartie alte che scendono sull'esterno dello scafo e quelle basse sulla tuga, siano larghi sino all'estremità della barca, cosa che permette di camminare velocemente sino alle galloce di poppa.

### La coperta

La coperta dell'Oceanis 51.1 ha un disegno accattivante con diverse modanature che ne allungano la silhouette. A prua un ampio triangolo completamente libero è dominato dal grande boccaporto che dà accesso alla cala vele che può anche diventare una cabina equipaggio. Una signora cabina equipaggio con proprio wc. Il triangolo di prua può ospitare un lungo cuscino con spalliera (nella lista degli accessori) perfetto per rilassarsi a prua. Sul ponte non ci sono attrezzature di coperta, i rinvii scendono dall'albero e vanno subito sotto calandra per riuscire

► L'Oceanis 51.1 in navigazione di bolina, quella in fotografia è una versione First Line, ovvero la barca nella sua configurazione più sportiva. Caratteristiche della First Line : a) l'assenza del Roll-bar; l'albero maggiorato e la chiglia più profonda e a T (il pescaggio arriva a 2,80 mt.)



► In alto la zona relax che si trova davanti all'albero. Di lato un primo piano della zona di manovra della barca con le due colonnine oblique e il tavolo centrale nella sua versione Luxury

in pozzetto e, nella versione con il fiocco auto-virante, non ci sono neanche le rotaie e i carrelli della scotta del genoa. Tutte le drizze e le borse escono dalla calandra davanti a una batteria di stopper che serve due winch dell'Harken posti davanti alle ruote spostati leggermente di lato, in modo da dare all'armatore la possibilità di portare la barca da solo con l'ausilio del pilota automatico e del winch di drizza elettrico. Le due timonerie hanno sulle colonnine due ampie consolle dotate di tientibene dove si possono montare gli strumenti di navigazione. Il monoleva del motore è montato in basso di lato, sotto la seduta laterale del timoniere, posizione classica, ma che su una barca da crociera come l'Oceanis 51.1 non è il massimo. Se il monoleva fosse stato montato sul lato della colonnina o della consolle, come la Beneteau aveva fatto sull'Oceanis 45 della generazione precedente di modelli, la manovra in porto sarebbe stata molto più comoda ( a parziale discolpa della Beneteau bisogna dire che quelle colonnine oblique sono molto belle, ma mal si prestano a supportare il monoleva).

Sulla coperta ci sono diverse aree relax dove poter mettere dei prendisole.

## Il cantiere



**B**énéteau è il maggiore cantiere dell'omonimo gruppo, che ha un fatturato annuo intorno al miliardo di euro. Nel gruppo ci sono diversi cantieri che si occupano di barche a vela, Jeanneau, CNB, Lagoon. I due maggiori sono Bénéteau e Jeanneau, dove Bénéteau è l'anima innovativa e un po' estroversa e Jeanneau è l'anima un po' più tradizionale del gruppo. Entrambi questi cantieri da qualche anno si sono dedicati anche alla produzione di barche a motore. Le loro dimensioni li pongono su un piano molto diverso da tutti gli altri cantieri, si consideri che la produzione del cantiere Bénéteau si conta in migliaia di unità, mentre quella della Dufour non arriva alle 400 barche l'anno.

La prima ricaduta di questa disparità si ha sulla possibilità di ricerca e sviluppo della Bénéteau.

La gamma più importante sulla quale il cantiere pone la massima attenzione è quella degli Oceanis. Si tratta di barche da crociera comode e facili da portare, a questa si affianca la gamma dei First che è in fase di rilancio. Nuovissima è la gamma degli Ocean Yachts. Nel 2016 è stato presentato il primo modello, l'Ocean Yacht 62, al quale dovrebbero seguire altri due modelli più grandi.



► L'Oceanis 51.1 in rada

Particolari sicuramente da notare in coperta sono gli anelli posti alla base dei candelieri. Questi svolgono la funzione dei golfari e sono molto utili quando si vuole legare qualcosa sulla coperta, come un tender, o si vuole incocciare una pastecca.

### Il pozzetto e l'attrezzatura

Il pozzetto prende spunto da quello dei superyacht a vela e separa nettamente la zona ospiti da quella di manovra. Nella porzione di pozzetto dedicata alle panche, non c'è alcun elemento destinato alle manovre. Ci sono, invece, due divani a L di generose dimensioni e tanto profondi da poter essere usati anche come prendisole. Sulla tuga, di fianco al tambuccio, dove una volta c'erano i winch che servivano i rinvii, ora ci sono due prendisole singoli molto comodi con spalliera rialzabile (Gli stessi, amovibili, possono essere usati sul triangolo di prua o in altre zone relax). Al centro del pozzetto c'è un importante tavolo con due ante abbattibili che quando sono aperte permettono di ospitare a pranzo o cena dieci persone. Sotto il tavolo c'è un grande vano dove alloggiare la zattera autogonfiabile, posizione particolarmente felice perché permette, nel caso servisse, di gettare in acqua la zattera con facilità e senza grandi sforzi. Le fotografie di questo servizio che si riferiscono al tavolo, mostrano sempre la versione Luxury che è un optional, ma ci siamo preoccupati di mettere anche una fotografia della versione standard che abbiamo fatto al Salone nautico di Parigi. Versione standard che a nostro parere è comunque bella e può sempre ospitare la zattera autogonfiabile al centro.

La zona dedicata alle manovre è quella delle timonerie. Ogni ruota è servita da due sedili per il timoniere, uno di poppa, sotto il quale si trova un ampio gavone (dove sono ricoverate le bombole del gas) e uno di lato. Davanti alle ruote ci sono i due winch, uno per ruota. Nella configurazione da noi provata, che prevede il fiocco autovirante, il timoniere può portare la barca da solo.

Nella configurazione con il genoa tradizionale, ci sono due winch in più posti a poppa via dei primi e servono le scotte della vela di prua. In questo caso in coperta si avranno anche le rotaie del carrello di scotta (il fiocco autovirante non ha bisogno dei winch di scotta).

All'estrema poppa infine si apre elettricamente la grande piattaforma da bagno.

► Il pozzetto dell'Oceanis 51.1 è particolarmente grande, ognuno qui può trovare il suo posto diviso tra crew, ovvero chi si occupa delle manovre e guets, chi vuole solo rilassarsi al sole



► Nella foto centrale, la barca in versione First Line, in navigazione sotto gennaker. Qui sopra, l'autogonfiabile stivato nel gavone sotto il tavolo

Questa nell'aprirsi scoprirà anche un utile scalino che facilita la discesa sulla piattaforma che, però, a nostro avviso, è un po' troppo alta sull'acqua (circa 50-60 centimetri dalla superficie del mare). Poco pratica anche la scaletta da bagno, che non è integrata alla plancetta, ma va armata ogni volta che si apre lo specchio di poppa per usare la piattaforma da bagno.

### Il roll bar

L'Oceanis 51.1 si può avere sia nella versione con il roll bar sia nella versione senza. Nella prima versione il punto di scotta della randa è fissato sopra il roll bar, nella seconda sulla tuga appena a pravia del tambuccio. La versione senza roll bar è senz'altro più elegante, ma quella con il roll bar è più pratica. Questo funge da supporto sia ai bozzelli della scotta di randa sia ai tendalini che, usando il roll bar come supporto, possono essere più grandi e si possono tenere aperti anche con venti forti.

A causa del roll bar, il boma è molto alto e per lavorare alla randa bisogna salire dei gradini. Questo particolare deve indurre a valutare bene se conviene avere una randa steccata che richiederebbe del lavoro all'albero e sul boma in fase di ammainata. Nella versione senza roll bar, purtroppo, il boma rimane alla stessa altezza della versione con il roll bar.



## Programmi di gestione



La barca da noi provata è una barca acquistata in programma di gestione, una formula che in Europa è già molto diffusa e ora si sta diffondendo anche da noi in Italia. Il programma di gestione, in questo caso quello offerto dalla NSS Charter, permette di acquistare la barca pagandola la metà o ancora meno e condividere con la NSS charter l'utilizzo. La NSS charter si farà carico anche di tutte le spese di manutenzione e ormeggio a eccezione dell'assicurazione. In questo modo il risparmio è ancora più alto. Per avere informazioni sui programmi di gestione della NSS Charter si può contattare direttamente il responsabile commerciale per le vendite della NSS charter, la signora Serena Scarinci all'e-mail [serena@northsardiniasail.it](mailto:serena@northsardiniasail.it)

### Prova in mare

Siamo usciti in mare dal marina di Cala dei Sardi, che è uno dei due centri prova della Bénéteau in Europa gestiti dal gruppo NSS Yachting (che sino a poco tempo fa era il gruppo North Sardinia Sail), il secondo centro prova si trova a Marina Cala de' Medici, in Toscana. Come spesso accade qui in Sardegna, il maestrale soffiava robusto raggiungendo picchi di 20 nodi. L'esemplare da noi provato era una barca acquistata in "Programma di Gestione" da un cliente tedesco e allestita in versione charter. Questa aveva fiocco autovirante e rollaranda con il punto di scotta fissato sul roll bar. Nella prima fase della prova quando il vento era intorno ai 7-8 nodi, la superficie velica, molto ridotta (91 metri quadri), a causa del fiocco autovirante e della randa avvolgibile, penalizzava la barca, che faticava a trovare un buon passo. A mano a mano che il vento saliva, le vele così piccole da elemento negativo si trasformavano in un elemento positivo e la barca poteva mettere in evidenza le sue capacità veliche. Già con il vento da 13 nodi di reale, la barca si è comportata molto bene molto bene per arrivare a toccare e superare i 9 nodi di bolina quando il vento ha superato i 15 nodi.

# Optionals

Un optional interessante è la griglia di poppa. Si tratta di una piastra da cottura nascosta sotto un sedile supplementare uguale a quelli di poppa. Questo può ruotare e portarsi sulla plancetta.



Il tavolo che si vede in tutte le fotografie di questo servizio è un optional, il tavolo standard venduto con la barca è questo. Anche questo ricovera la zattera autogonfiabile al centro.



► Sopra in primo piano il prendisole di fianco al tambuccio. Qui di lato la plancetta aperta dove si vede bene il gradino che facilita la discesa dal pozzetto e che si apre all'aprirsi dello specchio di poppa

Le gruette di poppa che sono tra gli optional più acquistati, in realtà sono altamente sconsigliate. Appendere il gommone alle gruette di poppa, significa porre un peso consistente all'estremità della barca rendendola meno stabile



Questo è il secondo winch che bisogna montare nel caso si scegliesse di avere il genoa al 105%



L'oblò che si affaccia sulla seduta del pozzetto apribile è un optional immancabile, senza la circolazione dell'aria nella cabina sarebbe inesistente. Questo oblò insieme a quello standard che si apre sul piano di calpestio del pozzetto, garantiscono un buon riscontro d'aria.



Un ultimo optional irrinunciabile sono i prendisole con lo schienale alzabile da mettere vicino al tambuccio. Gli stessi si possono accomodare anche sul triangolo di prua.

Il timone, a vele bilanciate, è morbido e risponde bene. Superati i 20 nodi, la randa ha vinto sul fiocco portandoci spesso alla strarza sino a quando non abbiamo ridotto tela per trovare un nuovo punto di equilibrio, il quale ha riportato la tranquillità a bordo. A vele bilanciate la barca, grazie ai suoi bordi dritti, si piega in maniera moderata e mantiene bene la rotta. Particolarmente positivo il fatto di aver i winch spostati leggermente di lato e più vicini alla ruota del timone di quanto accade di solito. Questo fa sì che il timoniere, anche seduto, possa manovrare la manovella del winch per cazzare. Nella barca da noi provata, uno dei due winch era elettrico (quello del lato di dritta), una spesa che consideriamo quasi obbligatoria per chi non vuole sobbarcarsi grandi sforzi. Con i winch elettrici il livello di sforzo per condurre la barca è veramente molto basso.

Se si vogliono mantenere il fiocco autovirante e la randa avvolgibile, si consiglia di armare la barca con vele a stecche verticali che aumentano notevolmente la superficie velica e le prestazioni con venti leggeri. L'ideale sarebbe avere anche o un Parasail o un code 0, il Parasail, più elastico porterà la barca dal fil di ruota alla bolina a partire dai 5 nodi di vento fino a 25 nodi, più economico, il code 0 vi permetterà di navigare molto bene con venti molto leggeri avviando alla superficie velica ridotta della versione con fiocco autovirante. ⬇

## Il Roll-bar



**N**el 2011 la Beneteau lancia tre modelli, l'Oceanis 41, il 45 e il 48. Tre barche che cambiano radicalmente la fisionomia della gamma Oceanis, sono barche molto larghe, molto più larghe della generazione precedente e hanno delle plancette di poppa enormi, ma soprattutto hanno il roll-bar, un arco in vetroresina che si erge sopra il tambuccio. I velisti solitamente, soprattutto quelli del sud Europa, davanti al Roll bar storcono il naso, la barca così assomiglia a un ferro da stiro a motore, poi però, cominciano a studiarlo, osservarlo e molti, alla fine si convincono: il roll-bar è una grande comodità. I vantaggi che questo offre fondamentalmente sono due: a) in pozzetto non c'è più il bozzello della scotta della randa che, messa al centro del piano di calpestio del pozzetto è un elemento di disturbo alla circolazione in pozzetto) con la presenza del Roll-bar, spray hood e bimini top si appoggiano a questo e perciò possono essere più grandi e più alti e soprattutto reggono molto di più con vento forte. Nonostante i vantaggi offerti dal roll-bar c'è ancora una buona parte di velisti che non vuole sentire di questo accessorio sulle loro barche, per questo, la Beneteau, per questi nuovi modelli ha previsto la possibilità di avere o meno il rollbar, mettendo d'accordo tutti.

# Particolari

Il pozzo della catena è molto profondo e ben inclinato, questo permette di avere a bordo anche 80 - 100 metri di catena che si può varare senza bisogno di smazzare



Le borse che scendono dal boma e le drizze che vengono dall'albero, insieme alle scotte del circuito della randa, scompaiono subito sotto calandra lasciando una tuga molto pulita

E' una delle poche barche che ha una cabina del marinaio degna di questo nome. lo skipper qui trova una branda sotto la quale ci sono degli ampi gavoni, un wc, lavello, e molte mensole



### ▶ Chiglie

Pescag. corto	1,92	m	3.604	kg.
Pescag. standard	2,36	m	3.396	kg.
Pescag. First line	2,80	m	3.198	kg.



### ▶ Il piano velico standard

Randa avvolgibile	45,00	m
Fiocco autovirante	46,10	m
Code 0	138,0	m

Rig	Standard	
I	18,32	m
J	6,3	m
P	17,47	m
E	5,50	m

### ▶ Il piano velico First line

Randa classica	63,05	m
Genoa	72,00	m

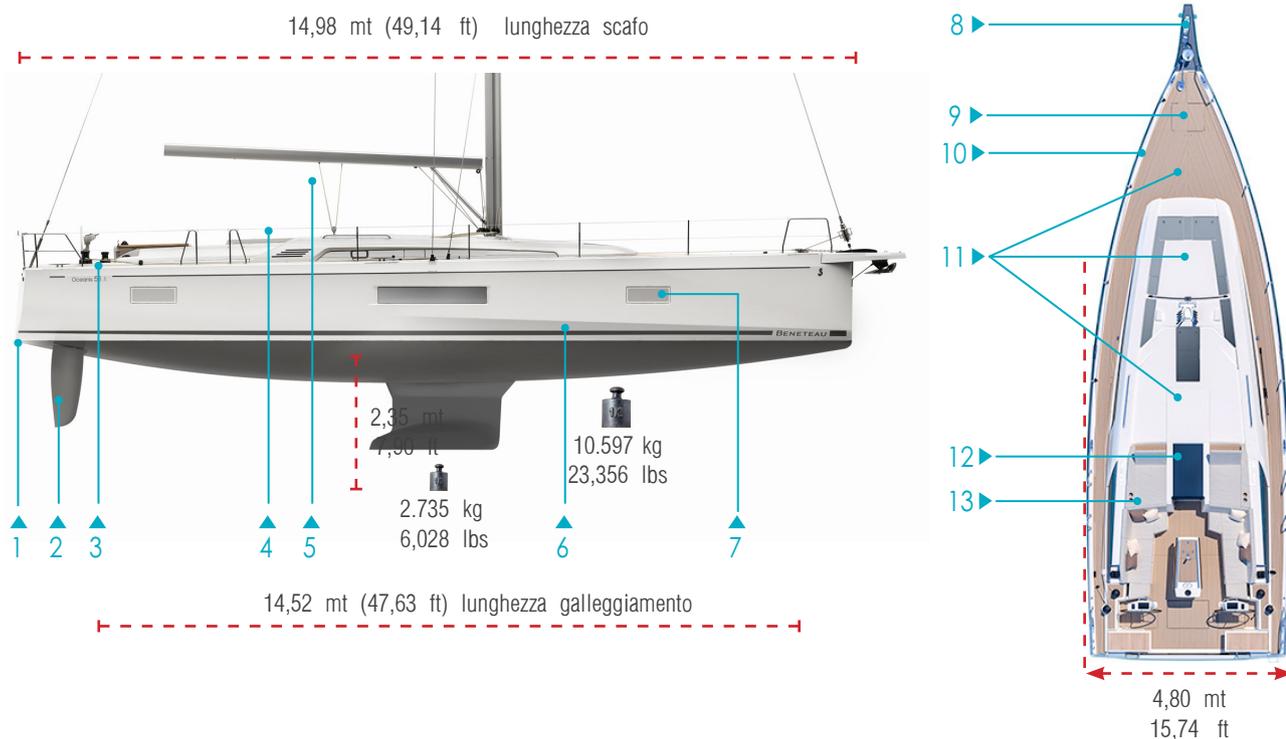
Rig	First Line	
I	19,82	m
J	6,3	m
P	19,20	m
E	5,50	m



iscriviti alla newsletter e ricevi  
articoli - video- rivista digitale



# L'analisi Oceanis 51.1





ADV

I modelli della gamma Oceanis sono visionabili e provabili presso i centri prova Beneteau di **NSS** in Sardegna e Toscana. Per prenotare una prova scrivi al centro prova cliccando QUI

- 1 ▶ **Plancetta**  
Plancetta molto grande. Si apre velocemente elettricamente, ma è leggermente alta sull'acqua
- 2 ▶ **Doppia pala timone**  
Due pale del timone ben angolate per avere la massima efficienza quando si è di bolina
- 3 ▶ **Winch spostati a poppa**  
I winch sono stati spostati ancora più a poppa di dove erano e ora sono quasi laterali al timoniere
- 4 ▶ **Roll-Bar**  
Il Roll-bar si può avere come no. I vantaggi sono tendalini alti e meglio sostenuti. Punto di scotta randa non più in tuga, ma sul roll-bar
- 5 ▶ **Boma alto**  
Il boma è piuttosto alto per favorire il collocamento del Roll-bar. Boma alto rende il ponte più fruibile, ma la manovra alla randa più faticosa. Si consiglia il rollaranda.
- 6 ▶ **Spigolo di carena**  
Lo spigolo di carena è molto pronunciato appena dopo mezza nave cosa che allarga lo scafo dando maggiore volume all'interno e spazio sul ponte
- 7 ▶ **Finestrature a scafo**  
Le finestrature sullo scafo sono più grandi di quelle della generazione di modelli precedente e questo rende la barca particolarmente luminosa
- 8 ▶ **La delfiniera**  
La delfiniera è un optional. Questa è studiata per poter tenere l'ancora lontana dal dritto di prua.
- 9 ▶ **Cabina del marinaio**  
Raro trovare una cabina del marinaio così ben pensata in così poco spazio. Questa può essere sostituita da un enorme cala vele.
- 10 ▶ **La falchetta**  
La falchetta è integrata allo scafo, fa parte dello stampo
- 11 ▶ **Aree relax**  
Il ponte è studiato con tre ampie aree relax cosa che crea diversi spazi dove stare durante il giorno e, di conseguenza, incrementa la privacy a bordo
- 12 ▶ **Tambuccio lungo**  
Il tambuccio molto lungo permette di avere una scaletta di discesa molto inclinata che permette di scendere in sicurezza guardando avanti supportati da i tintibene che si trovano ai lati della discesa
- 13 ▶ **Aeree di manovra**  
La tuga e la coperta sono sgombri da manovre. I rinvii corrono sotto calandra sino al pozzetto e in tuga non ci sono winch, cosa che crea nuovi spazi di relax

“... se devo immaginarmi  
a vivere su di una barca,  
scelgo questa...”

Jhon Bankes visitatore Annapolis 2019





► In alto la dinette della versione armatoriale con in fondo la cabina singola a prua



► In alto un'altra vista della dinette con in fondo le due cabine gemelle. Sopra il divano a L in primo piano, questo serve anche da seduta per il carteggio

### ▼ Interni

Quando si entra nella barca si trovano spazi molto grandi e ariosi, molto più grandi di quelli che si è abituati a vedere su altre barche di queste grandezze. Ciò è dovuto in buona parte alla grande larghezza della barca. Il suo baglio massimo è di 4,80 metri. Si pensi che il Sun Odyssey 490 che è al galleggiamento è 14,00 metri contro i 14,98 metri dell'Oceanis 51.1, ha un baglio massimo di 4,39 metri contro i 4,80 dell'Oceanis, una differenza enorme. La maggiore larghezza è poi esaltata dall'effetto del redan che aumenta i volumi nella parte bassa della barca permettendo un loro migliore sfruttamento.

Internamente l'imbarcazione è originale. La cucina, che si colloca a sinistra ed è a C, è avvolgente e dotata di grandi piani di lavoro, molti stipetti e diversi cassetti. I frigoriferi sono due, uno a pozzetto, classico e uno a porta verticale in acciaio. A pravia di questa si trova un grande divano a L molto particolare perché, sul braccio corto della L, ha una chaise longue.



► Di lato la vista della cucina a C. Al centro il tavolo da pranzo che, come si vede, è lontano dal divano che gli sta davanti cosa che contribuisce a creare una atmosfera da salotto. Sotto la cucina nel suo insieme



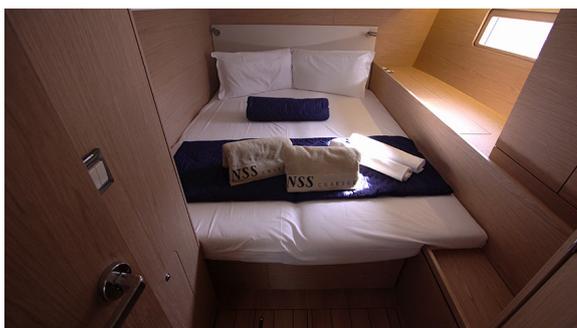
Divano e chaise longue formano, insieme a un divano tradizionale a C che si trova poggiato alla murata di dritta e che ha davanti un grande tavolo, un'area conviviale che offre una visione originale della dinette. In questo ambiente si avverte che potrebbe essere piacevole anche starvi seduti a parlare fra amici, mentre le dinette più tradizionali sono viste quasi esclusivamente come luoghi dove mangiare. Di contro, c'è da segnalare che il divano sul lato sinistro, che finisce davanti al tavolo da carteggio, è troppo lontano dal tavolo da pranzo per accomodare dei commensali. Segnaliamo anche che la chaise longue ha di serie un meccanismo per modificare l'assetto dei cuscini e trasformarsi in seduta relax. Sempre in dinette è interessante vedere che ci sono dei punti d'appoggio un po' ovunque e che sul celetto ci sono due grandi e robusti tientibene in acciaio inox. Altri due tientibene che pensiamo essere importanti sono quelli che costituiscono il corrimano della scaletta. Questa, che ha un angolo molto aperto, permette di scendere faccia avanti e i due corrimani garantiscono la sicurezza in questo nuovo modo di usarla.

Per quello che riguarda le cabine, queste variano al variare delle versioni. Si parte con una versione a tre cabine e tre bagni, dove la cabina di prua è molto grande e gode in pieno dell'effetto redan. In questa ci sono due locali bagno, uno per il wc e uno per il box doccia.





► La cabina di prua della versione armatoriale, come si vede le sue dimensioni sono superiori a quelle che generalmente troveremmo in un 51 piedi



► Qui sopra una delle due cabine gemelle di prua della versione charter. Di lato, un particolare della cabina armatoriale. Sotto uno dei bagni di poppa

Nelle versioni con quattro o più cabine, a prua ci sono due cabine gemelle, anche queste particolarmente grandi se confrontate con quanto si trova nelle barche della concorrenza.

Qui i due locali del bagno che abbiamo trovato nella versione armatoriale diventano due bagni completi e separati, uno per ogni cabina.

A poppa troviamo due grandi cabine gemelle. Queste hanno dei grandi letti che vanno da murata a murata, diversi stipetti dove riporre le proprie cose, un grande armadio, due oblò e una finestra sullo scafo. I due oblò sono apribili, ma purtroppo sono sulla stessa verticale cosa che riduce un poco la loro capacità di fare riscontro d'aria.

Nella versione a quattro cabine ognuna delle cabine di poppa ha il suo bagno. Nella versione a cinque cabine, invece, il bagno della cabina di poppa di dritta scompare per lasciare posto a una quinta cabina con letti a castello.

## L'autore



Maurizio Anzillotti, direttore di SVN Solovelanet, nasce, velisticamente parlando, come solitario. Oggi si occupa di mercato e tecnica.

Articolo estratto da un'edizione di SVN Solovelanet e destinato agli abbonati SVN Solovelanet - Direttore responsabile Maurizio Anzillotti Periodico telematico con trasmissione in formato digitale. Testata registrata presso il Tribunale Civile di Roma. Sezione per la stampa e l'informazione - n° 117/2015 del 9/07/2015



► Qui sopra la scala di entrata con il suo corrimano che consente di scendere a faccia in avanti e le due cabine di poppa gemelle ai suoi lati. Di fianco una delle cabine di poppa con i due oblò allineati in senso verticale. Sotto una altra vista di una delle cabine di poppa



## Conclusioni

Dopo aver vissuto la barca per diversi giorni e averne provato due esemplari in condizioni meteo molto diverse, ci siamo convinti che l'Oceanis 51.1 è effettivamente una barca molto innovativa che offre spazi e volumi inconsueti a un armatore che punta soprattutto sulla comodità. Bella a vedersi e molto facile da condurre, l'Oceanis 51.1 è la barca ideale per chi vuole fare lunghe vacanze in perfetta comodità. Essendo una barca da crociera tutta concentrata sulla comodità della vita di bordo, riteniamo che la scelta dell'armo sia fondamentale. Nello scegliere la versione e l'armo della barca si deve considerare che l'armo più semplice, più facile da usare e meno faticoso è quello standard con il fiocco autovirante. A questo consigliamo di aggiungere sicuramente due winch elettrici, e una vela leggera di prua per ovviare alla ridotta superficie velica data dall'autovirante e dall'avvolgiranda. Avendo del budget extra sostituiremmo il fiocco e la randa standard con due vele rollabili ma steccate verticalmente di una buona veleria. Tale scelta vi farà rivalutare il piacere di andare a vela. Nella scelta dei layout interni, possiamo solo segnalare che al contrario di quanto visto su altre imbarcazioni, sull'Oceanis 51.1 la cabina a pullman della versione a 5 cabine, è piuttosto comoda. ●





**SI** La cabina del marinaio è molto grande, molto più grande della media



**SI** I winch sono stati arretrati ulteriormente e ora sono a portata di mano del timoniere

# SI&NO

Nessuna barca è perfetta, questa è sempre il risultato di un compromesso. Il compito del giornalista è quello di dare al lettore i mezzi per capire questo compromesso.



**NO** Con fiocco autovirante e avvolgira si ha bisogno di almeno 12 nodi di aria per navigare bene



**NO** Il monoleva messo in basso rimane scomodo in manovra, meglio sarebbe alla colonnina



**SI** Tutte le cabine hanno degli armadi molto grandi.



**SI** Lo spigolo di prua aumenta notevolmente lo spazio interno e esterno



**SI** L'autogonfiabile sotto il tavolo è un elemento di sicurezza notevole



**SI** La cabina a pullman della versione a 5 cabine, è molto grande e comoda



**NO** I supporti del boma sono antiestetici anche se comodi per tenersivi



**NO** Il boma è molto alto, con una randa steccata e lasy bag sarebbe difficile

## Layout



3 cabine e 2 bagni



3 cabine e 3 bagni



4 cabine e 4 bagni



5 cabine e 3 bagni



4 cabine e 2 bagni

## La più vicina in gamma

### Oceanis 46.1



I.f.t.	m	14,60	pesc.	mq	2,35
larg.	m	4,50	disl.	kg	10.597
S.Vel.	mq	88,00	€		240.340

## Importatore

NSS charter

<https://www.nsscharter.com/>

## Centri prove Beneteau

NSS - Marina Cala dei Sardi - Sardegna

NSS - Marina Cala dei Medici - Toscana

Resp. Serena Scarinci tel. +39.329.987.866.69

e-mail [serena@northsardiniasail.it](mailto:serena@northsardiniasail.it)



## Scheda tecnica

L.f.t.	m	15,94
Larghezza	m	4,80
Pescaggio	m	2,36
Dislocamento	kg	13.930
Cabine		5/4
Bagni		2/4
Acqua	lt	440
Carburante	lt	200
Motore	hp	Yanmar 80
Superficie Velica	mq	91
Progettista		B.R./Nauta
Prezzo	€	291.000
Cat		A13/B14/C16

## La concorrenza

I prezzi si intendono listini 2019 IVA esclusa



### Hanse 508

L.f.t.	15,55	m
Larg.	4,75	m
Disl.	15.100	kg
Sup.v.	118	mq
Motore	80	hp
Pesc.	2,40	m
Prezzo	274.900	€
Prog.	Vrolijk	



### Bavaria 50

L.f.t.	15,99	m
Larg.	5,05	m
Disl.	15.490	kg
Sup.v.	135	mq
Motore	80	hp
Pesc.	2,30	m
Prezzo	284.000	€
Prog.	Cossutti	



### Dufour 530

L.f.t.	16,35	m
Larg.	4,99	m
Disl.	17.774	kg
Sup.v.	119	mq
Motore	75	hp
Pesc.	2,3	m
Prezzo	-	€
Prog.	Felci	

**SVN**  
**solovelanet**

network diretto da Maurizio Anzillotti



**SVN** ti racconta  
solovela.net

il grande sogno della vela

Solovelanet: i migliori giornalisti, fotografi e videomaker  
per raccontarti la tua passione