



LEGEND 43

*Testo e foto
di Andrea Bergamini*

La tipologia di scafo a catamarano ha, da sempre, trovato campi di applicazione più frequenti nella costruzione di imbarcazioni a vela piuttosto che nella realizzazione di yacht a motore. E' con curiosità e interesse che ci siamo apprestati a testare questo nuovo prodotto della cantieristica transalpina, in una giornata nella quale le pessime condizioni meteomarine non avrebbero potuto offrirci un banco di prova più attendibile. Partiamo proprio dalla descrizione delle

prestazioni in navigazione che, sia con onda in piena prua sia con mare di poppa, sono risultate più che soddisfacenti, in modo particolare se si considera la velocità massima raggiunta in relazione all'altezza delle onde. Altro fattore che ci ha pienamente soddisfatto è stata la stabilità in navigazione: la barca, sfruttando i due semi-scafi laterali e l'aiuto dello "scarpone" centrale di prora, è risultata sicura e, anche sotto la spinta dei marosi al mascone, abbiamo notato una tenuta inaspettata, con fenomeni di rollio ben controllabili. Proprio per la particolare conformazione dell'opera viva, la coperta gode, di riflesso, di superfici estese e sfruttabili, specialmente a prora, dove la figura abbastanza squadrata della zona prodiere permette, oltre alla collocazione di una confortevole area prendisole, piani di calpestio di superficie superiore alla media, con conseguente facilità di spostamento per accedere alle attrezzature di ancoraggio. Gli interni risentono naturalmente della necessità di sfruttare appieno le forme dei due scafi: la compartimentazione prevede, a sinistra, due cabine

doppie con relative toilette e, a dritta, la cabina armatoriale con annesso living/studio e locale bagno confortevole. Nel ponte superiore, il salone colpisce non solo per l'ottima disposizione ma anche e soprattutto per luminosità e per la visuale panoramica a 360 gradi che offre. La scelta progettuale percorsa dai Cantieri Catana (specializzati nella realizzazione di multiscafi a vela) con la filosofia del catamarano applicata su uno scafo a motore, potrebbe apparire coraggiosa ma, alla luce dei fatti, sembra aver fornito i riscontri prestazionali e abitativi attesi.





co; via santa Cecilia 6; 23824 Dervio (LC); sito web www.mattia.it; email info@mattia.it; tel. 0341 804422; fax 0341 804423 - Categoria di progettazione CE: A - Lunghezza f.t.: m 13,30 - Lunghezza di omologazione: m 12,90 - Larghezza massima: m 4,99 - Altezza sopra la linea di galleggiamento: m 4,40 - Immersione sotto le eliche: m 0,80 - Dislocamento a vuoto: kg 8.000 - Portata omologata: 12 passeggeri - Totale posti letto: 6 in 3 ambienti separati - Motorizzazione: 2x315 HP Yanmar 6LPA STP - Potenza complessiva installata: HP 630 - Potenza fiscale complessiva: CV 66 - Peso totale motori con invertitori: kg 1.200 circa - Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 12,69 kg/HP - Tipo di trasmissione: linea d'asse - Velocità massima dichiarata: nodi 25 -

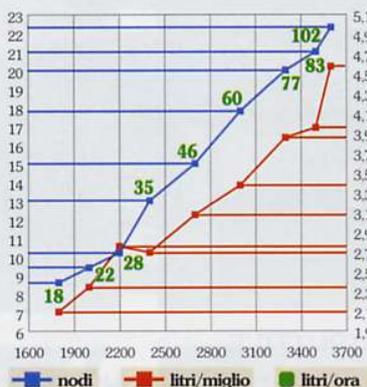
SCHEMA TECNICA

Progettista: J & J Design; sviluppo Olivier Poncin - Costruttore: Cantiere Catana; Zone technique du Port; 66140 Canet en Roussillon (Francia); sito web www.catana.com; email info@catana.com - Distributore: Mattia & Cec-

Velocità di crociera: nodi 23 - Consumo dichiarato a velocità di crociera: litri/ora 55 - Autonomia a velocità di crociera: miglia 670 circa - Capacità serbatoio carburante: litri 1.600 - Capacità serbatoio acqua: litri 760 - Trasportabilità su strada: trasporto eccezionale - Prezzo con dotazioni standard e motorizzazione della prova: Euro 463.316,00 + IVA.



Qui sopra, il dettaglio della timoneria interna e, in alto, un totale del pozzetto. Nella pagina accanto, il Legend 43 impegnato durante il test da condizioni meteo particolarmente probanti.



I consumi indicati nel grafico sono ricavati dalle curve di consumo del motore fornite dal costruttore, ma il consumo reale in mare potrà discostarsi dai dati pubblicati in funzione del carico imbarcato e della sua posizione, delle condizioni di uso dell'unità, della messa a punto e dello stato dei motori stessi, oltre che dalle caratteristiche delle eliche utilizzate.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMI - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1800	8,6	18	2,09	764
2000	9,4	22	2,34	684
2200	10,2	28	2,75	583
2400	13,0	35	2,69	594
2700	15,0	46	3,07	522
3000	17,8	60	3,37	475
3300	20,0	77	3,85	416
3500	21,0	83	3,95	405
3600	22,3	102	4,57	350



CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Carena: a catamarano. Opera viva formata da due scafi laterali e, verso prua, da uno "scarpono" centrale che ha funzione di ulteriore stabilizzatore - Costruzione e strutture: costruzione in vetroresina. Scafo a catamarano con semi-scafo centrale di prua finalizzato a "lavorare" in acqua solo in determinate condizioni e a fornire allo scafo tenuta, stabilità e direzionalità - Coperta: camminamenti laterali e pontatura in superficie antisdrucciolo; tien-tibene in acciaio inox; luci regolamentari; luci coperta e pozzetto; corrimano in acciaio - Flying bridge: prendisole con cuscineria e divanetto verso poppa; divano/prendisole a dritta; sedute pilota e copilota; struttura in vetroresina per antenne e luci - Zona di prua: verricello; ancora; catena; cuscineria prendisole; pulpito in acciaio inox - Pozzetto: piano di calpestio antisdrucciolo; luci di cortesia sui gradini di accesso al fly; 2 portelli di accesso alla plancetta

popperia; divanetto poppiero. Allestimento con tavolo amovibile e sedie pieghevoli. Passerella per la discesa in banchina - Plancetta poppiera: su due livelli (più bassa sul livello dell'acqua, in corrispondenza dei due semi-scafi) dotata di scaletta per il bagno.

INTERNI - Suddivisione e caratteristiche: il layout prevede ai lati del salone/living centrale, le due scale per scendere sotto coperta nei due scafi laterali dove sono collocate le cabine. A sinistra, vi sono due cabine doppie contrapposte (una a prua, l'altra a poppa) servite da toilettes. Nello scafo di dritta, a poppa c'è la cabina armatoriale, un living/studio e un bagno con cabina doccia separata a prora - Posto di pilotaggio: posizionato a dritta, nel salone, leggermente rialzato rispetto al livello della zona cambusa. Collocazione laterale di piccole lampade a stelo orientabile per la lettura di carte nautiche - Zona carteggio: a fianco della postazione di comando c'è un ampio tavolo con

divano a C - Zona cucina: area cambusa estesa e funzionale. Suddivisa in due aree speculari, è dotata di piani di lavoro capienti. Frigorifero da litri 200; congelatore da litri 100.

ACCESSORI - Dotazioni di serie: batterie motore e di servizio; caricabatterie; inverter 1.200 watt; luci di navigazione regolamentari; luci di cortesia; luci alogene nelle cabine; stazione di navigazione ST60; GPS; pilota automatico; autoradio/CD.



LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: 15 nodi - Mare: molto mosso.

PRESTAZIONI RILEVATE - Tempo di ingresso in planata: 9 secondi - Velocità minima di planata: 7,8 nodi a 1.600 giri/min - Velocità di crociera: 20 nodi a 3.300 giri/min - Velocità massima: 22,3 nodi a 3.600 giri/min.

VALUTAZIONE PRESTAZIONI - Tenuta di mare: quello che ci ha stupito maggiormente è la direzionalità della barca con mare molto mosso in prua. Probabilmente, il giusto assetto dello scafo è da ricercarsi anche nel "lavoro" svolto dallo "scarpono" che si trova in posizione centrale rispetto ai due semi-scafi - Risposta timoneria: il timone risulta un po' duro ma compie bene il suo ruolo - Posto guida: dominante la postazione sul flying bridge. Ottima la visuale anche dalla plancia nel salone - Manovrabilità di approdo: occorre prendere un po' di confidenza con il particolare comportamento dell'opera viva ai bassi regimi e con la considerevole larghezza della barca. Risulta comunque buona la risposta delle eliche in manovra.

VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ - Coperta: come già accennato, l'originale conformazione della coperta permette aree open e piani di calpestio più estesi rispetto a un'imbarcazione dalle forme tradizionali, specialmente a prua. Passavanti e scala di accesso al flying bridge larghi e ben percorribili - Flying bridge: non molto grande ma intelligentemente disposto, con prendisole nella parte poppiera, divano/prendisole a dritta e poltroncine pilota e copilota cen-



Il Legend 43 dispone di un layout interno ricco di spazio, e in queste pagine ne abbiamo una riprova.

In questa pagina, dall'alto, il dettaglio del mobile che contiene frigo e congelatore e la cucina che si trova di fronte ad esso; la cabina armatoriale, situata a poppa dello scafo di dritta e la cabina di prua, collocata invece in quello di sinistra; lo studio e uno dei bagni presenti a bordo.

Nella pagina a fianco, in alto, un totale del salone e, sotto, il particolare della dinette che si trova a dritta della stazione di governo.

