

SUPERPROVA



Livio Fioroni

AURA 107

Costruito come un prototipo da regata, ma al prezzo di un modello di serie: ecco il dieci metri di Giovanni Ceccarelli per il cantiere romagnolo Cinquegi di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Organizzazione razionale delle manovre
- Ottime prestazioni veliche
- Costruzione sofisticata, rigida e leggera, ma anche molto robusta

Difetti

- Tambuccio troppo corto
- Cucina sacrificata, con pochi piani di lavoro e vani di stivaggio
- La rumorosità a motore è ben oltre la norma



AURA 107

Un piccolo laboratorio ad alta tecnologia: così si potrebbe definire il cantiere Cinquegi, di cui presentiamo il primo modello di serie, l'Aura 107, progettato dallo studio Ceccarelli. Cinquegi è già noto ai regatanti per aver realizzato alcuni one-off famosi, ultimo tra tutti l'ILC 40 Capricorno, firmato sempre da Giovanni Ceccarelli. L'esperienza acquisita nel settore dei compositi avanzati è naturalmente il punto di forza di questo cantiere che, per l'Aura 107, è riuscito a mantenere un alto livello di costruzione con costi competitivi rispetto a quelli della cantieristica di serie.

ESTETICA E PROGETTO

Se di compromesso si tratta, l'Aura 107 rientra decisamente nella fascia dei crociera-regata più spinti. Ben 75 mq di superficie velica per neanche 4000 kg di dislocamento caratterizzano un potenziale davvero notevole, a cui naturalmente contribuiscono delle linee d'acqua che somigliano a quelle degli ultimi prototipi IMS: sezioni di prua sottili con basso coefficiente prismatico (0,53), quelle centrali piuttosto svasate per contenere la superficie bagnata, una lunghezza al galleggiamento che sfiora il 90% del fuori tutto, ma con uscite di poppa leggermente alte sull'acqua per ridurre il trascinamento a barca sbandata. Le appendici sono ovviamente ad alto aspect ratio, dalla pinna molto stretta pende una torpedine terminale in piombo che realizza un raddrizzamento pari a 95 kgm; molto profondo ma di profilo non eccessivamente sottile (18°) il timone, che scongiura così problemi di stallo anche ad alte velocità. Se a queste caratteristiche si aggiunge una costruzione rigida e attenta ai pesi, si può concludere che l'Aura 107 ha tutte le chance per primeggiare in regata, ma anche per far divertire quanti sanno apprezzare in crociera una barca che si muove bene nell'acqua.

COPERTA E ATTREZZATURA

Caratterizzata dalla tipica tuga "ceccarelliana" alta e arrotondata ai lati, l'Aura 107 dispone di un piano di coperta molto versatile. Infatti, la barra piuttosto avanzata permette al timoniere di controllare da solo tutte le manovre, mentre con equipaggio crea una netta separazione tra la zona di poppa, dove sono posti il trasto della randa (dotato di ridotta) e i winch delle volanti, e la parte anteriore del pozzetto che ospita i due winch del genoa (purtroppo non self tailing) e i due di drizza, questi ultimi serviti da tre stopper ciascuno. Completa e di ottima qualità tutta l'attrezzatura (Harken) che include anche i bozzelli dei bracci, le doppie rotaie per l'olimpico, le rotaie del genoa con regolazione dal pozzetto. Geniale il musone dell'ancora amovibile, che consente di risparmiare peso quando non serve; non previsto di serie il salpancore. I due gavoni sono ampi ma su questo primo esemplare mancava una corretta compartimentazione interna, sicuramente da modificare il tambuccio, ora troppo corto. Più interessante da vedere che da usare la leva delle marce di Ian Terry, che funziona con la maniglia del winch.

ALBERO E VELE

Anche se sono previste due versioni del piano velico (frazionato o in testa), ci sembra che il 7/8 si addica di più alla tipologia sportiva dell'Aura. In crociera si può peraltro montare un olimpico avvolgibile che permette di sviluppare una super-



Prima di realizzare l'Aura 107, il binomio Cinquegi-Ceccarelli ha dato vita ad uno dei prototipi da regata più importanti della stagione, l'ILC 40 Capricorno. Pur avendo finalità e dimensioni differenti, sono molte le analogie tra le due barche, non solo nelle linee ma anche nelle tecniche di costruzione che rappresentano proprio uno dei punti di forza di questo primo modello di serie di Cinquegi.



Sebbene le sezioni centrali siano piuttosto strette, il quadrato dispone di quattro sedute comode per lato ed un tavolo trapezoidale lungo cm 125. È allo studio una modifica alle semiparatie delle lande, per ottenere due vere cuccette. Per gli interni è stato scelto lo stile "Herreshoff" che abbina al bianco del mobilio le cornici in teak incoppalato, così da dare una piacevole sensazione di ampiezza e di fresco.



Quella dell'Aura è una delle più spaziose toilette della categoria, sfoggia ben cinque stipetti ed un vano sul fondo.



Il pozzetto è lungo cm 285 e largo cm 177, diviso nella parte poppiera dal trasto Harken sotto cui passa la barra. In questo modo il timoniere assume una posizione avanzata che gli consente una migliore visuale e, in crociera, di controllare tutte le manovre.



Ancora a corto di messa a punto, l'Aura 107 ha già ottenuto le sue prime vittorie nelle regate svoltesi a Marina di Ravenna nel mese di settembre. Con tutta probabilità parteciperà ad uno dei campionati invernali del Tirreno, dove avremo modo di verificare le sue potenzialità contro scafi più titolati. L'impressione ricevuta durante la prova è comunque molto positiva e il Gph di 622,1 ci è sembrato decisamente favorevole. Per quelli che amano la crociera veloce e la vela pura questa barca può far dimenticare l'uso del motore anche nei giorni meno ventosi. Interessante peraltro il rapporto prezzo-qualità.



La cucina è la zona meno ampia, non molto lo spazio per lavorare, così come per stivare pentolame e cambusa. L'altezza è di cm 187.



Per ampliare la zona d'ingresso, il carteggio che si sviluppa a murata è dotato di un seggiolino basculante. Il piano misura cm 64x68.



Solita cuccetta a V molto stretta sul fondo, ma in questo caso lunga quel tanto che ne migliora l'abitabilità. È provvista di due grandi armadi contrapposti.



La cabina di poppa dispone di un letto matrimoniale di cm 145x210 ed un armadio. Per l'aria, due oblò apribili.



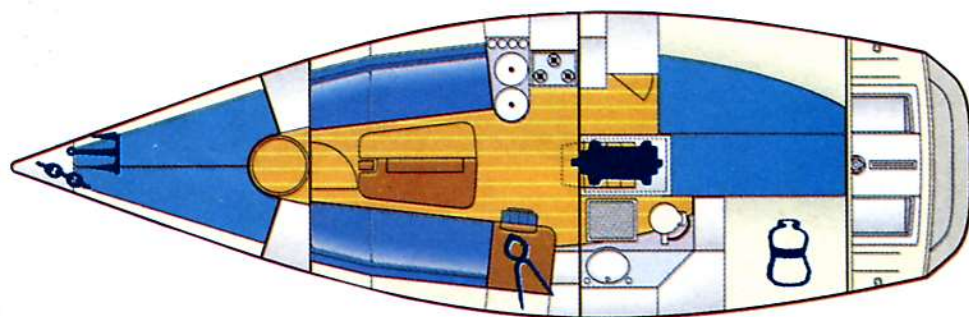
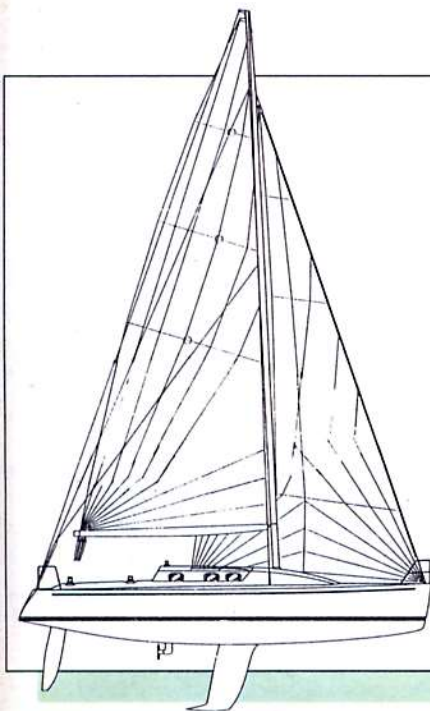
Nella parte anteriore del pozzetto è ricavato un vano chiuso da una tavola in teak che ospita la zattera autogonfiabile. La parte superiore della tuga presenta una superficie piana che può fungere da prendisole. Da maggiorare senz'altro la lunghezza del tambuccio, ora insufficiente.



Il piano di coperta è fornito di serie con tutte le attrezzature necessarie per la regata, il sostegno di irrobustimento dei candelieri è però molto ingombrante.



Massima pulizia nella zona di prua, che mostra una cala dell'ancora molto piccola. Il musone dell'ancora non visibile nella foto è amovibile.



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO ANCORA

ARMADI

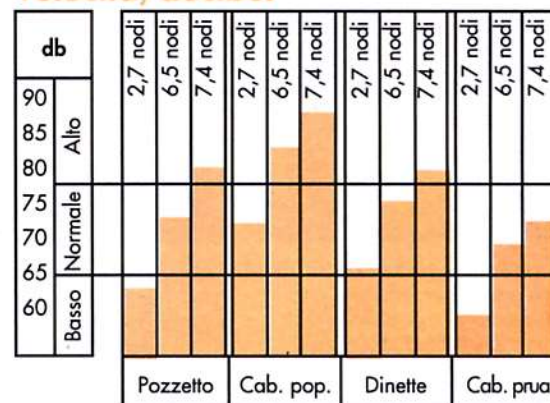
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Dislocamento leggero, alto sviluppo del piano velico, notevole lunghezza al galleggiamento per una barca che ha come obiettivo primario la velocità. Discutibile la forma della tuga.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Piano di coperta concepito sia per la regata che per la crociera, con un pozzetto di grandi dimensioni ed una ottima organizzazione delle manovre.
- ALBERO E VELE** ●●●● Alta qualità dei componenti, con uno sviluppo equilibrato delle superfici che permette l'uso dell'olimpico in crociera.
- INTERNI** ●●●● Molto ampia la zona di poppa, dove si trovano l'armatoriale e la toilette. Sacrificata la cucina, discreto il carteggio. Semplice ma funzionale il quadrato, bella la cabina di prua.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●●● Costruito come se fosse un prototipo, con largo uso di compositi avanzati che ne esaltano le doti di velocità, ma anche di comfort e sicurezza.
- A MOTORE** ●●●● Più che sufficiente la motorizzazione di serie, ampia l'accessibilità al vano, molto alta la rumorosità.
- A VELA** ●●●●●● Veloce e molto agile con vento leggero, dovrebbe possedere un eccellente passo sull'onda. Alla barra è un vero racer.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●● Essenziale ma ben eseguita tutta l'impiantistica, discrete le capacità dei serbatoi e l'autonomia di elettricità.

Vel. a motore/giri min.

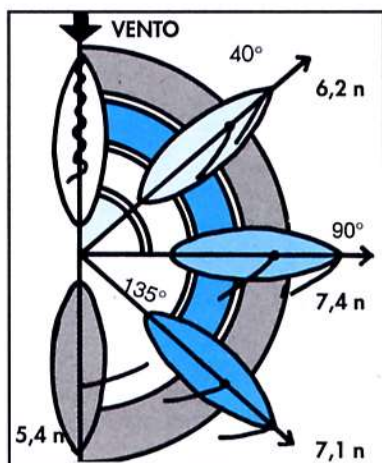
Giri al minuto	Nodi
1500	2,7
3000CROCIERA	6,5
4000MAX	7,4

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: angolo reale 43°
 angolo sbandamento max 20°
Velocità
 bolina: 6,2 n
 traverso: 7,4 n
 lasco: 7,1 n
 poppa: 5,4 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 10 n
 Stato del mare: quasi calmo
 Vele usate: randa e genoa medio 150% in kevlar spi 0,75 oz.
 Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie e trasto randa	Harken
Stopper	Spinlock
Boccaporti	Goiot
Oblò	Harken inox
Albero	Sparcraft Red Label
Bussole	Plastimo

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m 1,85
Dinette	m 1,86
Toilette	m 1,85
Cabina di prua	m 1,66
Lungh. del poz.	m 2,85

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

AURA 107

fie comunque adeguata al dislocamento, limitando le riduzioni alla sola randa. Alta la qualità dei componenti anche per quanto riguarda l'albero: è uno Sparcraft Red Label dello stesso profilo in uso sui One Tonner della penultima generazione, ma con crocette aquartierate di 10° per consentire una maggiore stabilità longitudinale e di conseguenza una più tranquilla regolazione delle volanti, tanto che sui prossimi esemplari saranno tolte quelle basse. Di serie il vang rigido Quick, il sartame in tondino discontinuo, randa e genoa. La ripartizione delle superfici del frazionato prevede un grande equilibrio tra randa (37,5 mq) e genoa (37,1 mq), mentre nel testa d'albero la randa misura mq 27,9 contro 42,1 del genoa.

INTERNI

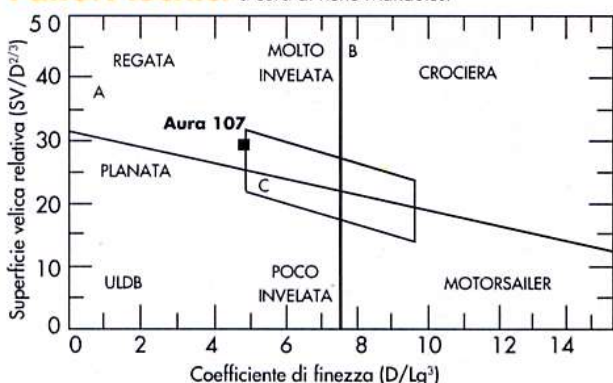
La presenza di due sole cabine separate ha permesso di sopperire alla posizione arretrata del baglio massimo e alla conseguente ristrettezza dei volumi centrali, sfruttando così quelli di poppa per una toilette di dimensioni davvero inusuali ed una cabina dotata di un'ampia matrimoniale, un piano di calpestio abitabile ed un armadio a tutta altezza. Di qui in avanti le sezioni cominciano a stringere gradatamente, per questo il carteggio a murata con il sedile basculante e la cucina a L poco profonda che penalizza i piani di lavoro. Il quadrato è invece sviluppato in lunghezza così da offrire quattro comode sedute per lato, che potrebbero diventare due vere cuccette modificando appena la semiparati delle lande. Una porta separa la cabina di prua, che dispone di un armadio per parte ed una cuccetta a V lunga ben cm 212. Le altezze sono mediamente sopra i 185 cm.

COSTRUZIONE E FINITURE

Come accennato in apertura, uno dei principali punti di forza dell'Aura 107 è proprio la costruzione, che usa tecniche e materiali particolarmente sofisticati con lo scopo di realizzare un laminato rigido, robusto ma leggero, a vantaggio non solo della velocità ma anche della sicurezza e del comfort in navigazione. La resina è del tipo epossidico, con caratteristiche meccaniche nettamente superiori a qualunque altro tipo in commercio; per garantire la massima protezione contro l'osmosi, i due strati più esterni sono trattati con vinilestere. Le pelli del sandwich, con cui è realizzato sia lo scafo che la coperta, sono in tessuti quadriassiali di vetro E, per irrobustire la chiglia, dal galleggiamento fino alla centerline si accoppia con un tessuto biassiale di kevlar; tessuti unidirezionali infine per l'ossatura di rinforzo. Ogni pelle, oltre naturalmente all'incollaggio dell'anima in termanto, è lavorato con il sacco a vuoto e sottoposto a cottura a 45°. Il bulbo è in piombo, l'asse del timone in alluminio su boccole autoallineanti. Trattandosi del prototipo le finiture sono ancora sommarie, anche se abbiamo apprezzare la qualità dei materiali impiegati (gli obli inox di Harken o i tessuti Marcato di Venezia) nonché la scelta dei colori interni (mobili bianco bordato di teak).

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste dal Vpp dell'IMS

	Vt	6	10	14	20
γ 45°	Bolina	5,03	5,32	6,85	6,78
γ 90°	Traverso	6,59	7,62	8,12	8,50
γ 135°	Lasco	4,96	7,00	7,95	9,25
γ 180°	Poppa	3,58	5,35	6,85	8,15

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	10,70
Lunghezza al gall.	m	9,25
Larghezza	m	3,41
Pescaggio	m	2,19
Dislocamento	kg	3950
Zavorra	kg	1550
Superficie velica (150%)	mq	74,6
Numero cuccette		6
Motori e cavalli	Yanmar 18/28 cv	
Capacità serb.acqua	lt	200
Capacità serb.gasolio	lt	120
Disegnata da:	Ceccarelli Yacht design	
Costruita da:	Cinquegi Cantieri Nautico, Via Tortona 140, 47020 Pievesestina-Cesena(FO), tel. 0547/317968, fax 0547/317869	

Prezzi

F.co cantiere L. 1.450.000.000 + Iva 19%. Non è ancora disponibile la quotazione degli optional.

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,39
Lft/Baglio max		3,13
(meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		39%
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		4,99
Superficie velica relativa		29,77

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
Aura 107	Ceccarelli	10,70	3950	6	74,6	Cinquegi	145.000.000
Sprint 108	Joubert/Nivelt	10,80	3500	8	72,8	Archambault	400.000 FF
Este 35	Studio Vallicelli	10,60	3500	6	69,3	C.N.D'Este	145.000.000
Azurée 35	Ceccarelli	10,80	4400	6	73	I.T.R.	119.500.000
J35	Johnstone	10,79	4400	6	59	J Boat	104.000 US\$
X 362	Jeppesen	11,00	5200	4/6	72	X-Yachts	161.289.000
First 35.7	Berrel	10,55	5300	8	73	Beneteau	596.983 FF
Tripp 36	Tripp Jr.	11,13	4536	6/7	75,5	Carroll M.	130.000 US\$
Sun Fast 36	Briand	11,11	6200	8	68	Jeanneau	601.937 FF
BA 35	Barra	10,40	4400	6/8	66	Alb-Sail	-
Nova 333	Novelli	9,96	3800	5	62,4	C.N.N.T.	-
Baltic 35	Judel/Vrolijk	10,64	4480	6	70	Baltic	-
Isola 34	F.M.N.	10,00	3600	6/7	57	Politi	122.300.000
Swan 36	Frers	11,16	5700	4/6	75	Nautor	-
Show 325	Humphreys	10,90	3550	7	68,4	Medora	98.800.000
Fax	Jezequel	9,90	4350	5	59	Zuanelli	119.000.000

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.

A MOTORE

Di serie lo Yanmar da 18 cv con trasmissione S Drive che per rapporto peso-potenza, ingombro e affidabilità si è dimostrato uno dei più azzeccati motori sul mercato. A regime di crociera (3000 giri), abbiamo rilevato al Gps 6,5 nodi che diventano 7,4 a manetta. Come optional è previsto lo Yanmar da 28 cv, a nostro giudizio non necessario. Buona l'accessibilità al vano motore e alla presa a mare, facile la manovrabilità a marcia indietro, corto il raggio di evoluzione; da migliorare invece l'insonorizzazione.

A VELA

I dati rilevati dal Gps durante la prova, che si è svolta con 10 nodi di vento reale e mare quasi calmo, hanno pienamente confermato le potenzialità dell'Aura 107: 6,2 nodi di bolina a 43° e 7,1 al lasco con spi. Confrontando queste velocità con quelle riportate nella tabella del Vpp del certificato IMS (che trovate a lato) si può notare come questa barca in bolina superi abbondantemente i valori teorici, cosa che avviene solo per quelle carene che sviluppano le migliori performance. Scia piatta, timone quasi neutro e grande accelerazione in virata sono le caratteristiche più evidenti, ma va sottolineata anche l'ottima organizzazione che consente di effettuare le regolazioni con rapidità e senza intralci. Sarebbe interessante verificare il passo sull'onda, che vista l'attenzione posta nei pesi di costruzione, dovrebbe essere un altro punto di forza di questa barca.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Anche se essenziale, l'impiantistica è di buona qualità, in particolare l'impianto elettrico realizzato da Cortesi & Casadei che è una delle ditte specializzate più esperte del settore. Due le batterie di serie da 100 Ah ciascuna, il quadro è a magnetotermici con spie led e voltmetro e amperometro digitali. Privilegiando la leggerezza, i serbatoi dell'acqua sono in Pvc rigido (200 lt), mentre quello del gasolio da 120 lt è in inox, facilmente ispezionabile dal gavone. Le prese a mare in nylon non sono soggette alle correnti galvaniche. Ancora non disponibili gli optional.

(L.Z.)