

Le prove di vela e motore



Il CT 43 barca da crociera veloce

Nata da un progetto di Sparkman e Stephens è stata modificata dal cantiere nel disegno della coperta e degli interni, molto comodi e ben arredati. Leggermente sotto invelata si è dimostrata comunque veloce in tutte le andature. Buona la tenuta del mare. Attrezzatura di coperta ben dimensionata.



Il CT 43 Hunraken nasce da un progetto del famoso studio americano Sparkman e Stephens, sul quale il Cantiere del Trasmimeno è intervenuto modificando il disegno della coperta e la disposizione degli interni. Ne è venuta fuori una comoda barca da crociera che sotto vela riesce comunque ad esprimersi brillantemente in qualsiasi condizione di vento e di mare. E la denominazione «barca da crociera veloce» è sicuramente quella che più le si addice.

L'Hunraken che abbiamo provato era il prototipo della serie che i Cantieri del Trasmimeno stanno allestendo in quel di Viareggio. Questo significa che alcuni particolari come il sotto dimensionamento della pala del timone, la relativa lunghezza dell'albero e quindi la scarsa superficie velica sono stati poi modificati nella versione definitiva.

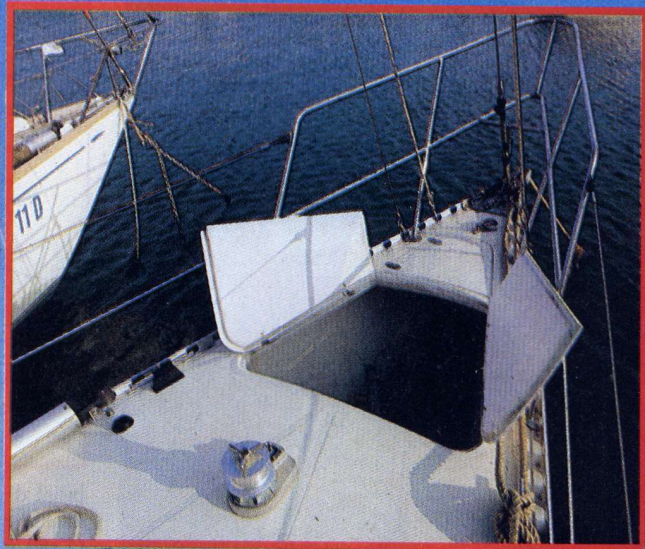
Linee classiche

Il CT 43 è una barca dalle linee classiche con slanci di poppa e di prua abbastanza pronunciati, caratteristica di molti disegni di barche da crociera dello studio newyorkese. Il baglio massimo contenuto (3,50 metri) e appunto gli slanci pronunciati ne fanno uno scafo decisamente boliniere. Questa sembra infatti essere la sua andatura preferita anche se forse per un problema di centratura dell'albero una leggera tendenza orziera costringe a continui piccoli interventi di correzione sul timone. La sta-

Una ripresa del CT 43 al lasco. In questa foto si nota il leggero sottodimensionamento dell'albero che comunque, nelle ultime versioni, è stato allungato a tutto beneficio della velocità.

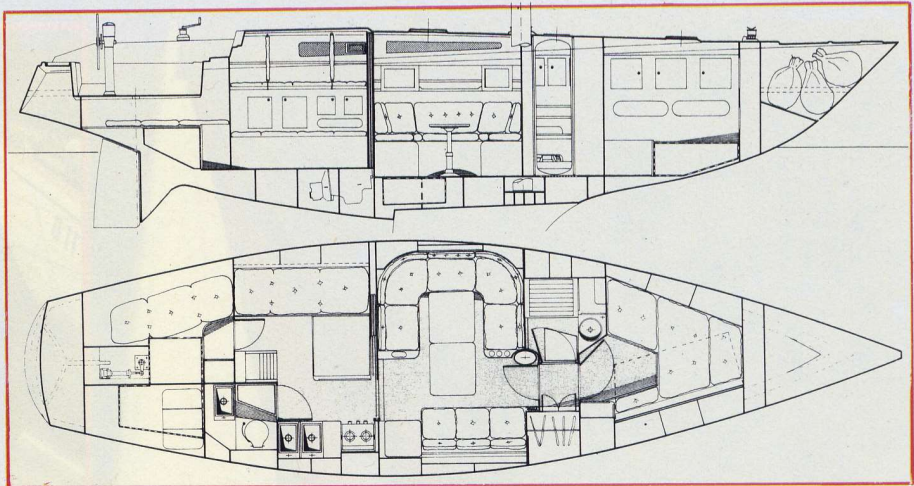
Il CT 43 Hunraken in navigazione sotto spi. Il timone è molto sensibile e permette un buon controllo della barca soprattutto in queste andature. Da notare lo specchio di poppa molto arrotondato caratteristica di molti disegni di Sparkman e Stephens.

Nel riquadro il gavone di prua per l'ancora e la catena. Il CT 43 è ben dotato di gavoni e vani sia in coperta che sotto.





La bolina è l'andatura ideale per questo scafo dei cantieri del Trasimeno. Ottima è anche la tenuta del mare e l'impatto con l'onda che viene ammorbidito dallo slancio di prua pronunciato.



bilità di rotta è invece ottima nelle altre andature e anche per quanto riguarda la tenuta del mare, l'Hunraken non sembra proprio avere problemi. Un dato da non sottovalutare per una barca nata per la navigazione «comoda». Il materiale di costruzione è la vetroresina che come dice il cantiere viene sapientemente stratificata a mano.

Niente rinvii in pozzetto

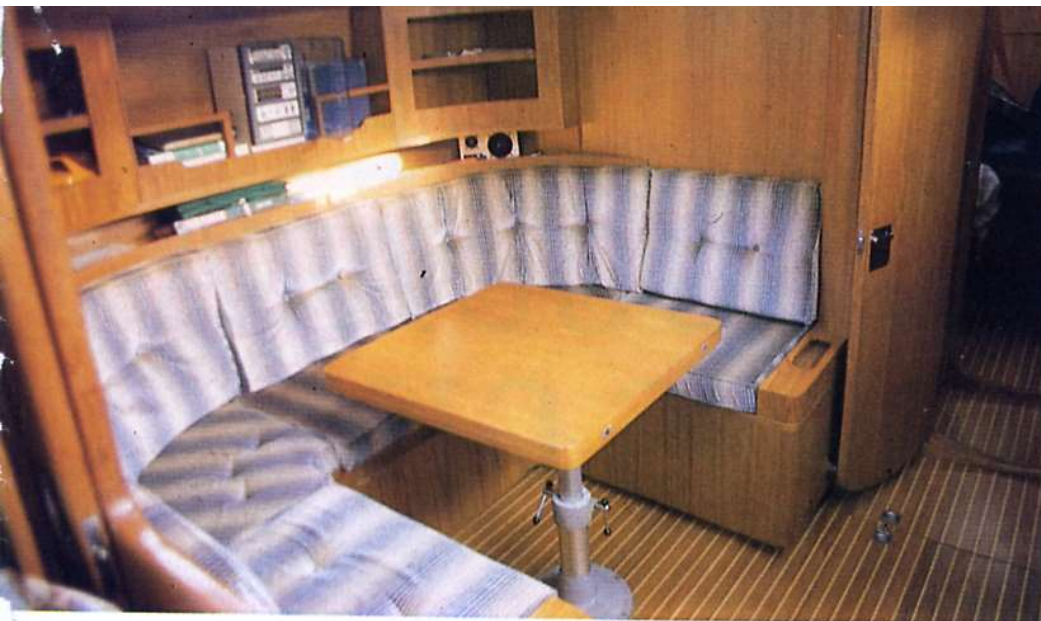
La coperta è insonorizzata e irrigidita da un'intercapedine di balsa. Lo scafo è irrobustito da una serie di madieri di legno resinato dei quali quattro delimitano altrettante sentine, ognuna munita di pompa di svuotamento.

L'attrezzatura di coperta è essenziale e tutta ben dimensionata ad esclusione dell'albero che almeno su questo prototipo

ci è parso un po' corto. Le sartie danno garanzia di solidità sia per la loro sezione (10 millimetri) sia per l'attacco a lande, molto robuste e imbullonate tra due paratie di legno combacianti tra loro. Le manovre correnti sono tutte a piede dell'albero, soluzione che non ci trova troppo d'accordo dato che i rinvii in pozzetto si sono ormai dimostrati di grande comodità e utilità anche sulle barche non espressamente destinate alla regata. I verricelli sono dieci, tutti a due velocità della Antal. La coperta è quasi un flush deck poichè i 30 centimetri di tuga che scendono gradatamente verso prua non influiscono minimamente sull'aerodinamicità del ponte. Il pozzetto decisamente comodo,

In alto la disposizione degli interni. Sotto un particolare del pozzetto con i quattro verricelli Antal per il genoa e lo spi. Da notare i numerosi oblò per la cabina di poppa.





Qualità tecniche più spiccate

Buona abitabilità
Stabilità di rotta

Possibili miglioramenti

Albero maggiorato

Considerazioni sul prezzo

Allineato col mercato

è rivestito di teak e dotato di due ampi gavoni per vele e accessori vari.

E veniamo al sottocoperta dove le cose sono state fatte con molto criterio e senza tanta economia visto che il legno riveste tutto. I posti letto sono 10 distribuiti in 4 cabine separate: una a poppa con due cuccette sovrapposte, due al centro e l'ultima a prua con cuccette a V. Le toilette sono due entrambe munite di doccia e WC marino. Il quadrato contiene un divano a semicircolo e uno normale sulla murata opposta, un tavolo per 8/10 persone sotto il quale trova alloggio il motore, facilmente raggiungibile, un Renault Coach diesel da 30 cavalli. Cucina e tavolo da carteggio sono sufficientemente comodi e spaziosi. Ovunque stipetti, cassetti, armadi appendiabiti e appendicere.

Nel corso della prova la brezza non ha mai superato i 10 nodi tuttavia il solcometro ci dava sempre 5 nodi che sicuramente nella versione definitiva, con albero più alto, dovrebbero aumentare leggermente. Lo scafo infatti sembra proprio chiedere più tela e non è una sensazione solo da poco vento.

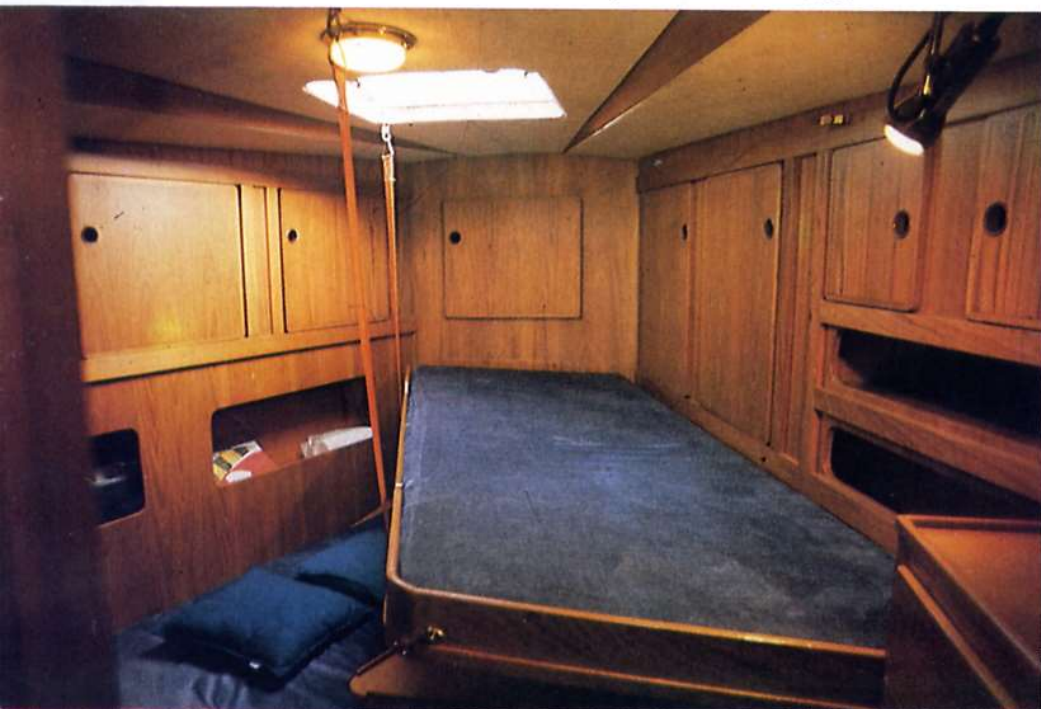
Nell'andatura di bolina la barca è favorita dai pronunciati slanci di poppa e di prua che oltre ad allungare la linea di galleggiamento facilita il superamento delle piccole onde che abbiamo volutamente provocato con la barca appoggio.

Purtroppo la scarsità di vento non ci ha consentito di cimentare l'attrezzatura e la barca in modo da valutarne le caratteristiche in acque perturbate.

In sintesi quindi una buona barca da crociera che nulla toglie al divertimento e al piacere della velocità e che anche per quanto riguarda il prezzo dovrebbe incontrare il favore degli appassionati.

Franco Masini

La cabina di prua con la cuccetta ribaltabile. Una volta che questa viene fissata alla parete, la cabina diventa un ambiente molto spazioso quasi una seconda dinette.



La parte sinistra del quadrato con il divano semicircolare trasformabile in cuccetta matrimoniale. Il motore è posto al centro del quadrato ed è facilmente raggiungibile da tutti i lati per qualsiasi tipo di riparazione.

Scheda tecnica

Imbarcazione: CT 43 Hunraken
Cantiere: Cantieri del Trasimeno - Viareggio - Via dei Marmi
Progettista: Sparkman e Stephens

Generalità

Materiale di costruz.: VTR - coperta balsa
Lunghezza f.t.: metri 13,05
Lunghezza al gall.: metri 9,15
Larghezza massima: metri 3,50
Immersione: metri 2,08
Dislocamento: chilogrammi 9.600
Zavorra: chilogrammi 4.200
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 108
Altezza sull'acqua: metri 0,80
Prezzo base: Lire 90.000.000
(esclusa IVA 18%)
Omologazione RINA: sì
Tempo di consegna (indicativo): 5 mesi

Motorizzazione

Motore: Renault Coach
N° cilindri: 4
Potenza: 60 HP
Cilindrata: 2470
Elica: tipo Radice 500x280
Pale: 2 chiudibili o 3 fisse
Serbatoio carburante: max 350 litri
Trasmissione: meccanica
Raffreddamento: acqua - scambiatore
Numero giri motore: 3400 rid 1/2

Piano velico e armamento

Vele-marca: Carozzo & Peer
Randa: metri quadri 36
Genoa: metri quadri 72
Tormentina: metri quadri 17
Spi: metri quadri 148
Materiale albero: alluminio
Sezione: 32x24 millimetri; peso 9,2 chilogrammi/metro
Strallo di prua: diametro: 10 millimetri
Sartiamme: diametro: 10 millimetri
Timoneria: meccanica con cuscinetti sfere Solimar
Verricelli: Antal - 10 a 2 velocità

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: m. 1,96
Cuccette: numero 10 in 4 cabine
WC: 2 tipo marino in 2 locali separati con doccia
Lavello: 2 inox
Serbatoio acqua: inox - litri 320 + 170
Fornello: 2 fuochi e forno
Combustibile: gas
Pompa di sentina: 5
Impianto elettrico: v 12
Capacità batteria: 108 Ah. x 2

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,42
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,38
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 43%
Indice di stabilità di forma: SA x H/(BWL)³ = 40,37
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 11,25
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 6,25
Numero di Bruce B = SA / (Δ³) = 0,48
Dislocamento relativo: Δ/(LWL); Kg/m³ = 12,53
Velocità limite teorica: 2,54 √ LWL (nodi) = 7,67

Condizioni meteo di prova

Località: Alassio
Vento: f. 2/3
Mare: calmo
Persone a bordo: 5