

## Le prove di vela e motore



# Lo Chassiron GT una specie di Land Rover del mare

*Costruito in Francia nel cantiere Richard nasce da un progetto di Michel Joubert. Una barca robusta per navigare con qualsiasi tempo. La plastica c'è ma non si vede. Ottime le finiture interne. Disponibile in due versioni a uno o due alberi.*



Arriva dalla Francia. Nasce da un disegno di Michel Joubert uno degli architetti nautici più quotati del momento e viene costruita da un cantiere che vanta una lunga esperienza in fatto di barche da crociera. È lo Chassiron GT un robustissimo ketch di 11 metri e mezzo costruito in vetroresina per quanto riguarda lo scafo e in legno per gli interni, le sovrastrutture e la coperta. Occorre subito precisare che non si tratta di una barca dalle linee modernissime, ma che proprio per questo assume nelle sue forme un fascino del tutto particolare.

La lavorazione e le finiture sia all'esterno sia all'interno sono veramente il punto forte di questa barca tanto che se non lo si sapesse in anticipo sarebbe molto difficile scoprire dove finisce la vetroresina e dove inizia il legno. Questo significa che il cantiere di Eduard Richard tradizionalmente abituato alla lavorazione del legno si è adattato benissimo alle nuove esigenze di mercato e quindi all'uso della vetroresina. Ne è venuto fuori uno scafo che potremmo definire la Land Rover del mare. E non tanto per la sua funzionalità e la sua compattezza, ma perché dà veramente l'impressione di poter sopportare qualsiasi mare e qualsiasi vento.

Le linee, come dicevamo, sono abbastanza classiche; tipiche di una barca marina che deve poter navigare in qualsiasi condizione con estrema sicurezza e che anche nel disegno della tuga e della coperta ricorda un po' certi modelli di Stephens degli anni Sessanta. Per quanto riguarda il comportamento in mare, è certo che la prova dello Chassiron non si può esaurire in qualche ora di navigazione avvenuta per lo più con vento leggero. Ci vorrebbe una vera e pro-

*La ripresa da poppa dello Chassiron dà l'idea della stabilità di questa barca. Il baglio massimo è piuttosto generoso 3,60 metri su 11,45 di lunghezza fuori tutto. In chiglia ci sono 3000 chilogrammi con un rapporto di zavorra al 42 per cento.*





### Qualità tecniche più spiccate

Robustezza  
Stabilità di rotta

### Possibili miglioramenti

L'accesso alla cabina di poppa

*Visto da prua questo scafo di Michel Joubert mette ancora più in risalto le sue caratteristiche di barca estremamente marina. Lo Chassiron ha un'ottima stabilità di rotta in tutte le andature.*

*Lo Chassiron è uno scafo dalle linee decisamente classiche anche nel disegno delle sovrastrutture. Per quanto riguarda le prestazioni sotto vela è forse da preferire la versione ketch che dà, rispetto a quella a sloop, quasi 10 metri quadrati in più di tela.*

pria crociera per riuscire ad apprezzare tutte le qualità di questo particolarissimo scafo.

Comunque qualche utile indicazione siamo riusciti ad averla: ad esempio che si tratta di uno scafo che nonostante la sua robustezza risulta molto maneggevole e governabile anche nelle andature più difficili. Perfetta è la distribuzione dei pesi a bordo e buono il rapporto tra stabilità di forma e di zavorra. Di bolina la barca viaggia in maniera molto pulita e lasciando libera la ruota del timone ci vuole qualche minuto prima che la prua tenda decisamente all'orza segno questo di un'ottima stabilità di rotta.

Anche sotto spinnaker le prestazioni sono soddisfacenti soprattutto se si considera che non si tratta di uno scafo nato per la velocità. Proprio per questa caratteristica è forse da preferire la soluzione a Ketch che offre molta più tela e cioè 82 metri quadrati contro i 71 della versione a sloop.

L'attrezzatura di coperta è anch'essa estremamente classica. Le manovre sono tutte alla base dell'albero anche se forse era da azzardare qualche rinvio in pozzetto, almeno per le drizze. Due soli verricelli della Barlow a poppa, ma ben dimensionati e in posizione giusta per servire sia il genoa che lo spinnaker. La battagliola è solidissima anche se qualche centimetro in più di altezza non guasterebbe.

Il pozzetto è centrale, decisamente comodo sia per l'equipaggio sia per il timoniere. Gli alberi poggiano in coperta e sono entrambi dotati di scalini per raggiungere più facilmente la cima senza bisogno di bausighi o marchingegni strani. Gli osteriggi sono in plexiglass e alluminio della Lewmar molto pratici per quanto riguarda la tenuta e la luminosità interna della barca, ma forse un po' in contrasto con tutto il resto dell'attrezzatura incentrata più su forme classiche.

Anche sottocoperta lo Chassiron è all'insegna del tradizionale: una cabina di prua con cuccette a V, sufficientemente comoda e bene arredata, una toilette interamente in legno con lavandino e WC marino sulla destra e un armadio appendiabiti sulla sini-







Il tavolo di carteggio con tutta la strumentazione. Anche internamente tutto è stato studiato all'insegna della comodità e della robustezza.

IBS 2000 21

### Scheda tecnica

Imbarcazione: Chassiron G T. Ketch  
 Cantiere: Eduard Richard  
 Progettista: Michel Joubert  
 Importatore: B. e V. Charter Sistem - Via F.lli Rosselli 59 - La Spezia

### Generalità

Materiale di costruz.: VTR + teak + mogano  
 Lunghezza f.t.: metri 11,45  
 Lunghezza al gall.: metri 9,00  
 Larghezza massima: metri 3,60  
 Immersione: metri 1,70  
 Dislocamento: chilogrammi 7.500  
 Zavorra: chilogrammi 3.000  
 Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 74  
 Tipo di attrezzatura: Ketch (o sloop)  
 Omologazione RINA: sì  
 Tempo di consegna (indicativo): 3/4 mesi

### Motorizzazione

Motore: Renault Coach  
 N° cilindri: 2  
 Potenza: 30 HP  
 Elica: tipo normale; 3 pale  
 Serbatoio carburante: 50 litri  
 Raffreddamento: acqua  
 Numero giri motore: 2200 max

### Condizioni meteo di prova

Località: Portovenere  
 Vento: f. 2  
 Mare: calmo

### Piano velico e armamento

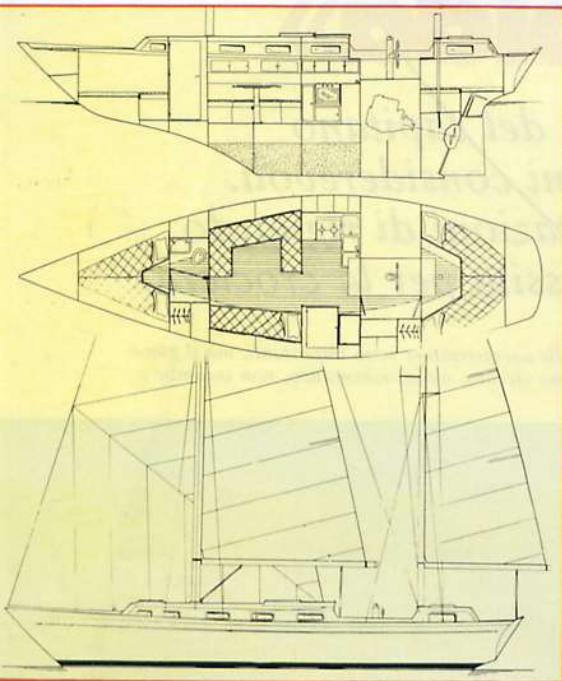
Randa: 25 metri quadri; mezzana 12,3 mq.  
 Genoa: 49 metri quadri  
 Fiocchi: 1,65 metri quadri  
 Tormentina: 6 metri quadri  
 Spi: 80 metri quadri  
 Albero: Marco Polo  
 Materiale albero: alluminio  
 Strallo di prua: diametro: 10  
 Sartiame: diametro: 7/8  
 Timoneria: idraulica  
 Verricelli: Barlow

### Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,80 metri  
 Cuccette: numero 7 in 3 cabine  
 WC: 1 tipo marino in locale separato  
 Lavello: sì  
 Serbatoio acqua: 350 litri  
 Forno: 3 fuochi  
 Combustibile: gas liquido  
 Pompa di sentina: 1 mano, 1 collegata con motore  
 Aspiratore motore: no  
 Impianto elettrico: v 12  
 Capacità batteria: 200 Ah.  
 Accessori extra: La barca viene fornita completa, pronta per navigare, con 5 vele, motore; dotazioni di sicurezza, ancora, catena, salvagenti, cinture di sicurezza, bussola, torce, bandiera.

### Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,27  
 Finezza della carena: BWL/LWL = 0,4  
 Rapporto di zavorra: (Z/L) 100 = 40%  
 Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m<sup>2</sup>/tonn. = 12,14  
 Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 4,28  
 Numero di Bruce B = SA / (LWL) Δ = 0,48  
 Dislocamento relativo: Δ(LWL); Kg/m<sup>3</sup> = 9,6  
 Velocità limite teorica: 2,54 √ LWL (nodi) = 7,62



stra. Verso poppa il quadrato con divano a U trasformabile in cuccetta matrimoniale e una cuccetta singola, la cucina molto ben attrezzata e in posizione ottimale per il contatto con l'esterno e il tavolo da carteggio.

La cabina di poppa è raggiungibile o attraverso il passo uomo che si apre dietro la mezzana (entrata un po' avventurosa) o passando per un corridoietto abbastanza basso che unisce il tavolo di carteggio con l'estrema poppa. La cabina è dotata di due cuccette molto comode anche se quello che ci lascia un po' perplessi è proprio il modo di arrivarci sia nell'uno che nell'altro caso. Ma a tutto c'è rimedio e poi c'è da dire che questa soluzione ha permesso di ricavare, nel lato opposto, un gavone per le vele di incredibili dimensioni, proprio quello che ci vuole su una barca del genere.

Il motore piazzato sotto la scala di discesa è perfettamente insonorizzato. Si tratta di un Couach da 30 cavalli che verrà sostituito da un Perkins da 30 cavalli nei modelli più recenti con un serbatoio capace di 140 litri di gasolio. Noi pensiamo che la barca avrebbe bisogno di un po' di potenza in più. L'importatore dice che è questione di elica ed è propenso a sostituire quella a tre pale con una a due. Infatti con l'elica a tre pale lo Chassiron dà segni di fatica anche a due-mila giri.

L'arredamento interno è decisamente stile «vecchio yacht» e agli amanti degli oggetti marinari piacerà senz'altro moltissimo. Forse un po' esagerate, soprattutto per le dimensioni dello scafo, le applique di ottone sulle pareti, anche se alla fine fanno parte anch'esse del motivo conduttore generale.

Le finiture, come abbiamo già avuto modo di sottolineare sono impeccabili e non poteva essere diversamente visto che ci troviamo di fronte a dei maestri del legno.

Ecco dunque lo Chassiron GT, una barca sulla quale ci sentiremmo di andare dovunque. Forse a qualcuno potrà sembrare un po' fuori moda ma siamo sicuri che chi veramente se ne intende di barche non può non apprezzare una buona carena, una costruzione attenta e una comodità non comune, tutte qualità che allo Chassiron non mancano di certo.

Marco Paleari

*Questo è il passaggio, per la verità un po' angusto, dal quadrato alla cabina di poppa. A metà del passaggio c'è un armadio appendiabiti molto spazioso ma, ripetiamo, abbastanza scomodo da raggiungere. Questa parte potrebbe forse essere migliorata.*

