

# PASSAGE

# 42

Ecco il "sailmotor" del cantiere americano Hunter: tredici metri di comodità sopra e sottocoperta, con un rapporto qualità-prezzo molto interessante



## Pregi

- Interni molto ampi, luminosi e ben ventilati
- Pozzetto molto profondo
- Notevole lunghezza al galleggiamento, per sviluppare alte velocità a motore e a vela

## Difetti

- Il serbatoio acqua in cabina di prua favorisce il beccheggio
- Avvolgifiocco a circuito chiuso di scarsa efficacia
- Oblò in plastica, montati sul perspex



**H**unter Marine, che vanta 120 anni di esperienza, con oltre 500 scafi prodotti ogni anno è il più importante cantiere americano di barche a vela. La gamma, composta di 13 modelli dai 18' ai 42', è suddivisa in quattro linee (Hunter, Vision, Legend e Passage), tutte finalizzate alla crociera pura; loro punto di forza è il favorevole rapporto qualità-prezzo, ottenuto con uno studio dei processi produttivi.

Livio Fioroni

*di Leonardo Zuccaro*

# PASSAGE 42

## ESTETICA E PROGETTO

Il 42 appartiene alla linea "sail-motor" della Hunter Marine, denominata Passage. Proprietario del cantiere è Warren Luhrs, il famoso navigatore oceanico che nel 1989 stabilì il record sulla rotta New York-S.Francisco via Capo Horn. Questo giovane americano, insieme ad uno staff di progettisti di fama mondiale (tra questi, Lars Bergstrom, l'ideatore dell'albero a crocette a quartierate e Van Oassenen, il mago del bulbo ad alette con cui Australia 2 vinsè l'America's Cup '83) ha disegnato al computer uno scafo specifico per la crociera veloce: la caratteristica più evidente è la lunghezza al galleggiamento (m 11,58), nettamente la più alta della categoria. Questo requisito consente punte di velocità superiori agli 8 nodi, una buona premessa per veleggiare rapidi con venti medi, ma anche per sfruttare al massimo la potenza del motore.

La stabilità è affidata soprattutto alla forma, con una larghezza sull'acqua che si avvicina al baglio massimo (le fiancate sono quasi verticali) e un rapporto zavorra-dislocamento di poco superiore al 30%. Ciò determina un minor rollio alle andature portanti e permette una volumetria degli interni sorprendente.

Di contro, tanta superficie bagnata non consente molta agilità con poco vento: ma in tali condizioni, su un "fifty", ci si affida generalmente alla propulsione meccanica.

Per abbassare il baricentro e limitare il pescaggio (appena m 1,50) il Passage 42 è dotato di bulbo ad alette, cavo nella parte alta.

## COPERTA E ATTREZZATURA

È un piano di coperta semplice e funzionale, studiato per la sicurezza e il comfort dell'equipaggio. La tuga, che occupa quasi per intero la coperta, circoscrive un pozzetto centrale profondo e ben riparato: è un requisito importante per rendere più asciutte le navigazioni in prua, solitamente fastidiose nelle barche con la ruota così avanzata. Tutte le drizze (in spectra) sono rinviate a lato del tambuccio, in posizione raggiungibile anche dal timoniere.

Il carrello di scotta della randa scorre sul roll bar in acciaio, che pur penalizzando un po' l'estetica, svolge alcune importanti funzioni: accorcchia la scotta, facilitando le strambate, evita il pericolo di bomate in testa, ospita un comodo dodger in tela che ripara totalmente il pozzetto e due diffusori hi fi. A poppavia del pozzetto è ricavato un ampio spazio prendisole, rivestito da un cuscino in sky. Molto pratico il pulpito di poppa aperto ai lati, per accedere facilmente allo spoiler attrezzato con due gradini; sotto il primo si aprono due gavoni per pinne e maschere, mentre gli altri due, posti poco sopra, sono capienti ma con l'imboccatura un po' sacrificata.

Ottimo l'antidrucciolo sui passavanti, da migliorare quello sulla tuga.

## ALBERO E VELE

A Lars Bergstrom, il geniale progettista di alberi che collabora da anni con la Hunter, si devono le geniali intuizioni applicate su gran parte della gamma: sui Vision, l'albero è autoportante, ovvero si regge senza bisogno di sartie, sul Passage 42 c'è un'efficace conformazione di intermedia a doppio rombo, che sostiene il profilo senza bisogno delle volanti e dello stralotto, limitando



*È il traverso l'andatura che il Passage 42 predilige di più, quando la sua elevata lunghezza al galleggiamento, di oltre 1 metro superiore a barche di pari categoria, le permette di sviluppare un ottimo passo. Una caratteristica che si fa apprezzare anche navigando a motore.*



*Sulla sinistra si intravede il grande piano di lavoro della cucina, 1 metro x 50 cm di spazio libero. Apprezzabile la scelta dell'apertura verticale e orizzontale del frigo.*



*La cuccetta della cabina di prua misura cm 165x203. A sinistra, dietro la porta, c'è uno scrittoio.*

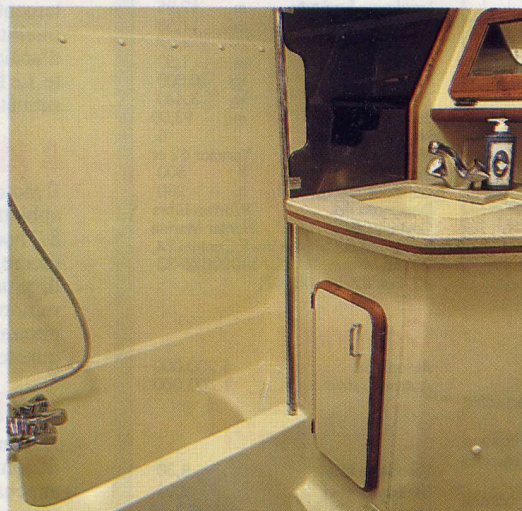


*Nel profondo pozzetto, che misura cm 210x190, sono ricavati due gradini per facilitare l'accesso. Il roll bar in acciaio inox, sempre più usuale su barche di questo genere, pur non contribuendo all'estetica, è di grande utilità: alloggia il trasto randa, il tendalino e le due casse stereo.*



*La cabina di poppa, per arredi e dimensioni, non ha concorrenti: il letto misura cm 155x200 visibile sulla destra il divano a tre posti la cui parte anteriore serve da sedile dello scrittoio. Eccellente l'aerazione, garantita da 7 oblò apribili e un boccaporto di cm 50x50.*

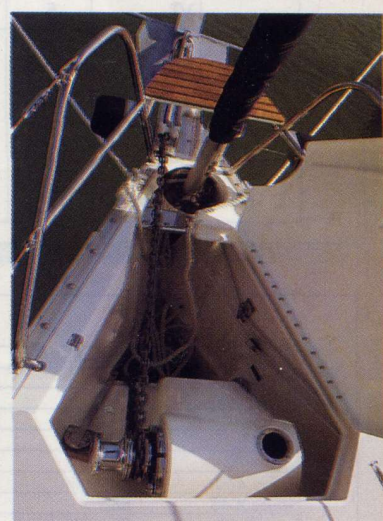
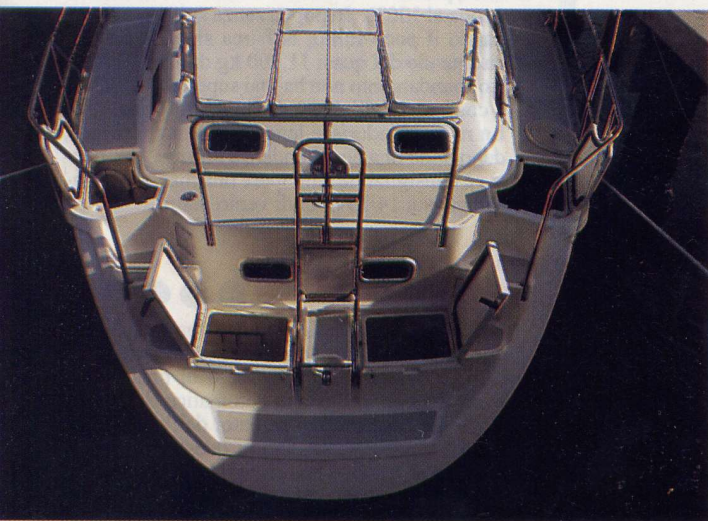
*La dinette vista dal carteggio. Il tavolo abbattibile misura cm 147x78 e forma una cuccetta doppia. La finestratura conferisce molta luminosità, ma gli oblò sul perspex sono un po' "poveri".*



*Questo è il bagno di prua, un pezzo monolitico in vtr. Da notare il comodo sedile doccia rivestito in teak.*

*Questa è invece la "sala da bagno" riservata all'armatore, addirittura con una vasca che nella pratica si userà più come piatto doccia.*

*Il carteggio è posto nel corridoio di sinistra, il piano misura cm 93x60 e c'è un pratico vano portacarte verticale. L'armadio doppio è ideale anche per gli attrezzi di bordo.*



*Due gavoni nello spoiler, ideali per pinne e maschere, altri due sopra, capienti ma con l'imboccatura un po' stretta. Il prendisole di poppa, ricoperto da cuscini in sky, ospita comodamente due persone.*

*L'impiantistica è ben curata: questo è il vano batterie, poste in casse stagne, con accesso dalla cabina di poppa. L'inverter è di serie.*

*Il rollafuoco fornito dal cantiere, è del tipo a circuito chiuso: tiene con difficoltà le posizioni intermedie.*

# PASSAGE 42

l'effetto di "pumping". La prova, che si è svolta in Atlantico con onda formata, ci ha dato modo di verificare la validità del sistema. Manca a nostro avviso un tendipaterazzo, mentre è da sostituire l'avvolgifiocco a circuito chiuso con uno di tipo tradizionale.

## INTERNI

Seguendo il tipico schema americano di distribuzione degli interni, nel Passage 42 sono previste solo due cabine, ma che per dimensioni e scelta di arredi, sarebbe più giusto definire "suites": quella di poppa, oltre ad un letto centrale di cm 155x200, dispone di un divano a tre posti, la cui parte anteriore serve da seduta allo scrittoio, di un mobile bar e un paio di librerie. Nella toilette

interna, c'è persino la vasca da bagno, che in mancanza del dissalatore (o di una manichetta da terra), può comunque essere usata come box doccia. Il wc è provvisto di pompa elettrica con maceratore. Nel corridoio di passaggio verso il quadrato, è ricavato il locale carteggio: piano a murata di cm 95x65, con vano portacarte laterale e sedile a scomparsa, accostato ad un grande armadio, utile per gli attrezzi di bordo.

Il living è molto luminoso e di superficie superiore a quelli di barche analoghe: sulla sinistra è ricavata la dinette con panca contrapposta, il cui tavolo abbattibile forma una cuccetta doppia, mentre sulla dritta c'è un divano a due posti, orientato verso la televisione.

Abbondante lo spazio di stivaggio, tra stipetti e gavoni sotto le sedute, utile l'armadio cerate con scolatoio in sentina.

La cucina posta nel corridoio di dritta sotto il pozzetto è di dimensioni "domestiche": di forma a C, ha uno sviluppo complessivo dei piani (in Corian) di m 3,80 ed un'altezza di oltre m 2,10!

Assolutamente completa la dotazione, che comprende il frigo a doppia apertura, verticale e orizzontale, il freezer e il forno a microonde. Infine la cabina di prua, in pratica un'altra armatoriale con cuccetta a V che in testa misura cm 165, due divanetti e un altro scrittoio; la toilette, appena più piccola della precedente, ha comunque lo spazio sufficiente per un ergonomico sedile-doccia rivestito in teak. Perfetta ovunque l'aerazione, tanto che a scampo di pericolose dimenticanze, gli oblò in fiancata sono fissi; le altezze in cabina sono persino esagerate: 198 cm nella cabina di prua!

## COSTRUZIONE E FINITURE

L'opera morta è in sandwich di balsa, così da abbassare il baricentro e migliorare l'isolamento termico, mentre dal galleggiamento in giù, per non rischiare delaminazioni, il laminato è pieno. In tal modo, pur non adottando tecniche costose come il sottovuoto, si sfruttano le caratteristiche tecniche di entrambe le stratificazioni.

Il controstampo è strutturale e ingloba i madieri e i longheroni. Sostiene anche le lande, a loro volta rinviate ad una putrella a L resinata direttamente a scafo. L'asse del timone, che è semiellittico a lungo sviluppo verticale, è in tubo d'acciaio di grande sezione, leggero ma resistente. Le finiture sono di livello medio, piacevole la satinatura opaca del teak interno.

## A MOTORE

Il motore di serie è uno Yanmar da 62 cv con cui abbiamo raggiunto una velocità di punta di ben 8,7 nodi. La manovrabilità in retromarcia è mediocre, meglio preventivare un'elica direzionale di prua. Ottima l'insonorizzazione (vedi tabella rumore), mentre non approviamo la scelta di piazzare il generatore nella sala macchine: per quanto molto spaziosa, diventa poco accessibile.

## A VELA

Abbiamo provato il Passage 42 nelle sue condizioni ideali: 18 nodi di vento reale, con onda appena formata. Il miglior VMG in bolina si ottiene sui 47/48 gradi al vento, con punte di velocità registrate al GPS di 6,6 nodi. Ma è al traverso che si sfrutta la notevole lunghezza al galleggiamento: il GPS ha infatti rilevato 7,6 nodi, peraltro ottenuti con una mano alla randa e genoa al 130%. In poppa senza spi, pur apprezzando il poco rollio, la barca si siede un po', risentendo dei quasi 11.000 kg di peso.

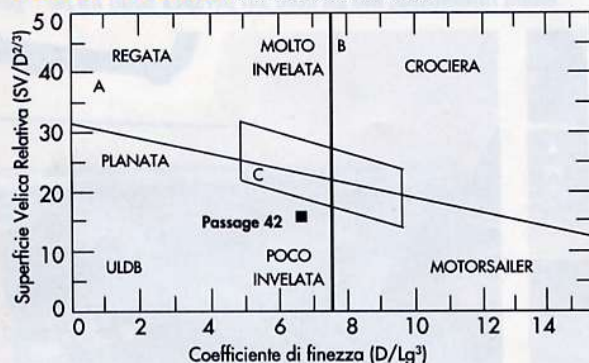
Lo sbandamento non ha mai superato i 25 gradi, a conferma dell'elevata stabilità di forma.

La ruota si indurisce leggermente sotto raffica, denotando una certa tendenza all'orza: per questo è consigliabile anticipare una mano di terza-rola già sui 14/15 nodi di vento reale.

## DOTAZIONI E IMPIANTI

Ben curata l'impiantistica, che comprende anche il circuito acque nere. L'impianto sotto pressione è dotato del meccanismo di presa dalla banchina con esclusione automatica dell'auto-clave. La capienza dei serbatoi dell'acqua è di 600 litri, peccato che uno di questi si trovi ad estrema prua, dove favorisce il beccheggio. Oltre la ricca dotazione standard (televisione e videoregistratore, hi fi, forno a microonde, log ed eco, VHF, salpa ancora elettrico) il cantiere include nel prezzo un "Cruise Pac" comprendente attrezzatura come: salvagenti, ancora, estintori, doccia in coperta ed altri accessori che solitamente sono indispensabili.

## 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 al calcolatore

	VT	5	10	15	20
Γ 45°	<b>Bolina</b>	3,3	5,2	6,6	7,1
Γ 90°	<b>Traverso</b>	2,7	5,4	7,2	8,1
Γ 135°	<b>Lasco</b>	2,3	4,8	6,4	7,3
Γ 180°	<b>Poppa</b>	1,7	3,4	4,8	5,6

## Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	12,95
Lunghezza al gall.	m	11,58
Larghezza	m	4,27
Pescaggio	m	1,50
Dislocamento	kg	10.800
Zavorra	kg	3.440
Superficie velica	m²	93,00
Numero cuccette		6
Motori e cavalli	Yanmar 62 cv	
Capacità serb.acqua	lt	600
Capacità serb.gasolio	lt	280
Disegnata da:	Warren Luhrs	
Costruita da:	Hunter Marine	
Importata da:	Vitalca Via E.Cantoni 24, 20156 Milano, Tel. 02/38000826-33-42, Fax 02/33400807.	

## Optional

Autopilota	L	5.200.000
Antivegetativa	L	1.700.000

## Fattori tecnici

Velocità critica	n.	8,30
Lft/Baglio max		3,03
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Coefficiente di finezza		6,96
Superficie velica relativa		19,03

### LEGENDA:

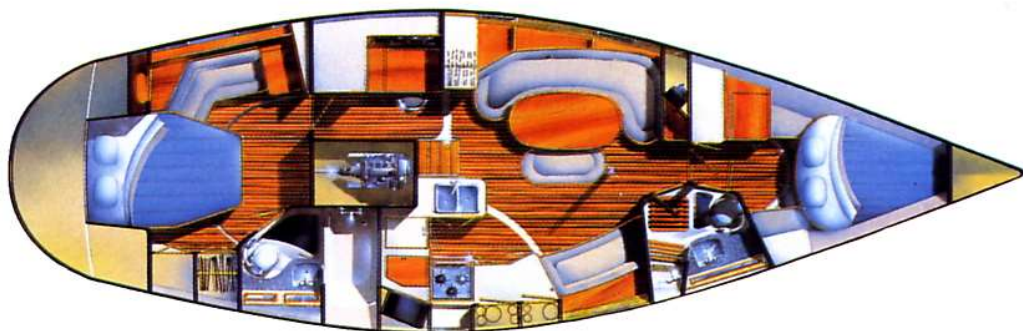
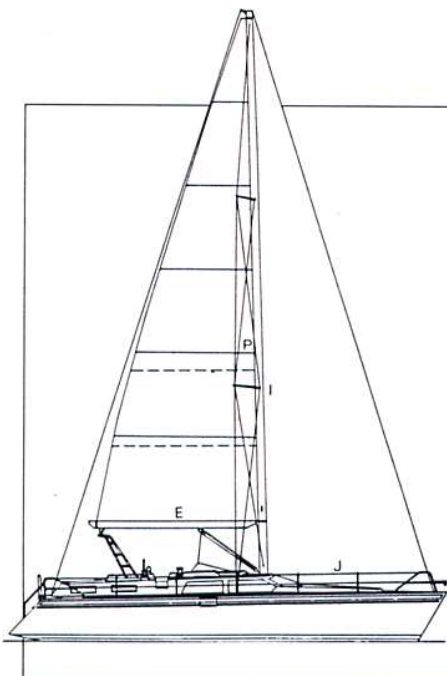
Vt: velocità del vento reale in nodi.  
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

## I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Passage 42	Lhurs	12,95	10.800	6	93	Hunter M.	252.000.000
Contest 43	Zaal	13,00	12.900	8	110	Conyplex	-
T 41 S	Starkel	12,88	10.000	4/6	92	Franchini	-
HR 42 F	Frers	12,96	12.500	8	84	H&R	345.900.000
Eclipse 43	Dixon	12,95	10.400	6	94	Marine Proj.	317.000.000
Najad 440	Karlsson	13,30	14.500	8	92	Najad	389.500.000
Nauticat 43	S&S	13,00	15.000	9	117	Sillala	420.000.000
Taswell 43	Dixon	13,30	10.660	5	98	Ta Shing	390.000.000
Vagabond 41	Sciomachen	12,70	9.000	8	90	Vagabond I.	-
Oceanlord	Dubois	12,34	9.500	6/8	90	Westerly	256.000.000

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". Tutti i prezzi sono IVA esclusa.



CUCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO  
VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO  
ANCORA

ARMADI

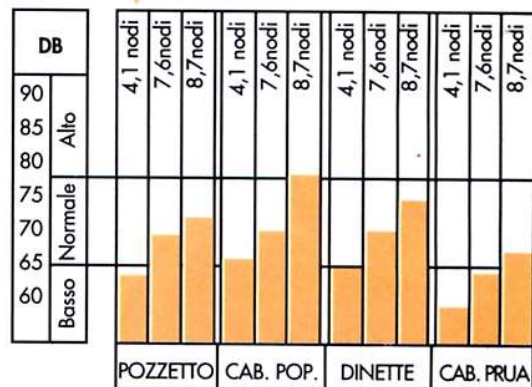
## Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●	Dislocamento medio, notevole lunghezza al galleggiamento per assicurare elevate medie di velocità, roll bar utile anche se esteticamente discutibile.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●	Pozzetto ben protetto, ampio prendisole sulla tuga di poppa, attrezzatura semplice e facile da manovrare.
ALBERO E VELE	●●●●	Pregevole soluzione delle sartie intermedie a doppio rombo, che limitano i movimenti longitudinali dell'albero, evitando l'uso delle volanti e dello stralotto. Vele di serie buone.
INTERNI	●●●●●	Solo due cabine ma di grandi volumi. Eccellenti le altezze interne, abbondante lo spazio di stivaggio e l'aerazione.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●	Costruzione mista sandwich-laminato semplice, controstampo strutturale. Le finiture sono nella media di prodotto industriale.
A MOTORE	●●●●	Motorizzazione ben dimensionata, velocità di punta notevole. Eccellente la tabella rumore, sufficiente la manovrabilità, migliorabile con un'elica direzionale di prua.
A VELA	●●●	È una barca a suo agio con venti medi e andature larghe; di bolina soffre un pò l'onda corta. Buona la velocità di punta, segno del disegno azzeccatto.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●●●	Sorprendente la quantità di accessori compresi nel prezzo. L'impiantistica è di buon livello, discutibile il serbatoio a prua.

## Vel. a motore/giri min.

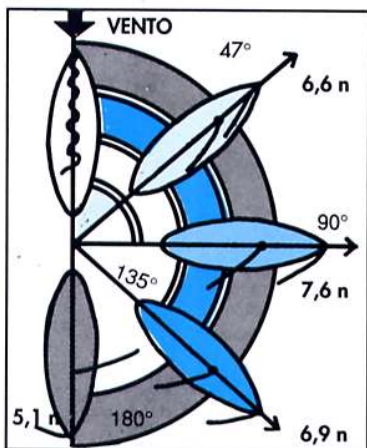
Giri al minuto	Nodi
1000	4,1
2700CROCIERA	7,6
3600MAX	8,7

## Rumorosità motore: velocità/decibel



## Risultati del test

Bolina: Angolo reale 47°  
 Angolo sbandamento max 25°  
**Velocità**  
 bolina: 6,6 n  
 traverso: 7,6 n  
 lasco: 6,9 n  
 poppa: 5,1 n  
**CONDIZIONI DEL TEST**  
 Velocità del vento reale: nodi 18  
 Stato del mare: mosso  
 Vele usate: Randa steccata-  
 genoa avvolg. 130%  
 Misurazioni effettuate con log  
 Walker e stazione del vento  
 Danaplus, gentilmente forniti  
 dalla Marine Discount.



## Attrezzature

Verricelli	U.K.
Rotaie	Lewmar
Stopper	Spinlock
Bussola	Constellation
Albero	Isomat
Timoneria	Edson
Vele	Syversen/Hood

## Dimensioni

### Altezze in cabina

Cabine di poppa	m 2,04
Dinette	m 2,02
Toilette di poppa	m 1,94
Cabina di prua	m 1,98
Lung. del poz.	m 2,10

## "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	●●●●●	Buono
●●	Sufficiente	●●●●●	Ottimo
●●●	Discreto		