

## Le prove di vela e motore



# Lo Sprinta Sport

## un cabinato tedesco di sette metri per gareggiare e andare in gita

*Progettato dall'olandese E.G. Van De Stadt è costruito dal cantiere tedesco Dehler. In Italia viene venduto dalla Omnipel di Monza. Lo Sprinta Sport è un monotipo da regata che può essere utilizzato anche per la crociera di fine settimana. Lo scafo è di vetroresina e kevlar irrobustito da un telaio interno. Con vento leggero si porta come una deriva, con aria come un Soling. L'albero è armato a 7/8.*



**W**illy Dehler ed E.G. Van De Stadt sono due nomi famosi della nautica internazionale. Dehler è tedesco e titolare del più grande cantiere di imbarcazioni da diporto della Germania Federale. Van De Stadt è invece olandese ed il più celebre progettista del suo paese, ma è noto anche da

noi per aver disegnato barche famose come ad esempio il piccolo cabinato della classe Meteor diffuso in quasi mille esemplari in tutta Europa.

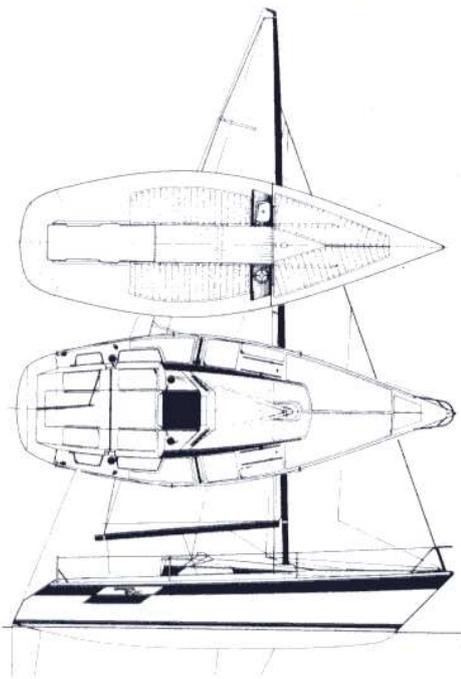
Dalla collaborazione tra Dehler e Van De Stadt è nato lo Sprinta Sport, un cabinato da regata, senza compromessi, ma deri-

*Con lo spinnaker lo Sprinta Sport viaggia bene in tutte le condizioni. Il timone montato all'estrema poppa permette di anticipare l'onda e le raffiche e di correggere ogni eventuale errore. Con vento la prua tende a uscire dall'acqua.*



La filante linea dello Sprinta Sport disegnata da E.G. Van De Stadt uno dei più titolati progettisti europei. Van De Stadt e Willy Dehler hanno meritato lo scorso anno il secondo posto all'3/4 Ton Cup con la quarta IOR Luv.

La poppa dello Sprinta è aperta. Nella nostra immagine si vedono i rinvii dello strallo e delle volanti, le rotaie del porta motore e il salvagente, tutti accessori che vengono forniti di serie dal cantiere Dehler.



Il piano velico e il piano degli interni dello Sprinta Sport. Le vele delle barche di Dehler sono tagliate dalla Beilken.

vato dall'esperienza e dagli impianti di costruzione del più tranquillo, e vendutissimo, Sprinta 70.

Lo Sprinta Sport è un cabinato da corsa che tiene conto del regolamento IOR, ma che vuole però essere una valida via di mezzo tra una deriva e una imbarcazione a chiglia aperta come il Soling, la Star e il Dragone.

Da qualche mese lo Sprinta Sport, come del resto tutta la produzione del cantiere Dehler, viene importata e venduta nel nostro paese dalla Omnipel di Monza, azienda di cui è titolare Rolf Schlaefer un simpatico manager tedesco, italianizzato a tal punto da parlare un dialetto monzese pressoché perfetto.

A prima vista lo Sprinta Sport non delude. Appare come una barca tranquilla, ben diversa dai mostri da regata, comoda per la famiglia in gita domenicale e facile per il principiante.

Lo scafo è lungo fuori tutto 7 metri; rispetto alla versione da crociera il timone è sospeso e spostato più a poppa; la chiglia è leggermente verso prua. I vantaggi sono: una maggiore sensibilità e una migliore bolina, ma su queste considerazioni torneremo più avanti durante la prova in acqua.

Il guscio dello scafo è di vetroresina con

rinforzi di kevlar per il fondo e nuove resine sintetiche secondo le prescrizioni dei Lloyd. L'intera struttura è irrigidita con un telaio di lega leggera, camuffato internamente con dei listelli di legno pregiato. «Abbiamo applicato — ci dice Schlaefer — la tecnica della formula uno nella costruzione delle barche»; questo per spiegare la scelta del telaio interno.

### Si può togliere il trasto della randa

Sul ponte c'è dell'antiscivolo a struttura integrata che si è dimostrato ottimo con il bagnato. Manca un boccaporto a prua per le vele, ma la barca è stata progettata per la regata e quindi è logico che questa scelta possa non essere condivisa dagli amanti della crociera e della tranquillità. Non c'è nemmeno un boccaporto scorrevole per l'ingresso in cabina; l'entrata è coperta con un plexiglass pieghevole e completamente trasparente. La resistenza del portello però supera ampiamente i 50 chilogrammi.

Il pozzetto è autosvuotante, mentre il trasto della randa si può togliere facilmente. Non ci sono gavoni laterali, ma solo un ripostiglio sul fondo. L'estremità della poppa è aperta. In navigazione, nel pozzetto ci stanno comodamente 4-5 persone. Le varie manovre per il carrello della randa e il mordiscotte del fiocco sono concentrate appena sotto il verricello a metà del pozzetto. Le drizze arrivano invece sulla tuga e una batteria di stoppers garantisce la massima funzionalità. L'equipaggiamento della ferramenta prevede di serie 4 winch della Lewmar, due per il fiocco e due per le drizze.

L'albero è il classico profilo nero della Petterson-Briand, l'azienda francese che si avvale della collaborazione di Pelle Petterson, titolato campione svedese progettista e timoniere dello sfidante della Coppa America, e Briand l'architetto di La Rochelle progettista dell'Half Tonner, Impensable.

L'armamento dell'albero è a 7/8 con sartie volanti. I terzaroli e lo smagritore sono rinviiati con una serie di bozzelli attraverso l'interno del boma in pozzetto. Sullo strallo di prua è prevista la doppia canaletta utilissima per un veloce cambio del fiocco.

La rotaia del genoa è disposta trasversalmente e l'indietro-avanti è regolato da un barberhaul. Per il fiocco più piccolo ci sono invece delle rotaie verso prua, dove trova posto anche un piccolo gavone porta ancora.

### Quattro cuccette e una cucina

In cabina si scende con una piccola scaletta. Il legno non è tanto ma basta per rendere confortevole l'ambiente. A prua ci sono due letti le cui dimensioni sono 195x65 centimetri. Essi sono montati su un telaio di tubo d'alluminio e possono essere rialzati; in questo caso lo spazio che si ottiene viene utilizzato come cala vele. La cucina è compatta e dispone di un fornello ad alcool a due fuochi, un lavello e due serbatoi da 10 litri con pompa a mano. Il Wc è sotto l'attacco dell'albero.

L'angolo del navigatore è equipaggiato con un orologio al quarzo e un barometro. Il ripostiglio per l'abbigliamento e i viveri è sotto le due cuccette rialzabili di centro barca.

# Sprinta Sport

## Carena filante, barca veloce

La nostra prova è stata effettuata sulle acque del basso Garda.

Inizialmente abbiamo incontrato condizioni di vento medio-leggero, poi via via una brezza più gagliarda.

Di bolina, la carena decisamente filante viaggia veloce anche nella bavette. Nel pozzetto si sta comodi e il timoniere ha a portata di mano tutte le varie regolazioni: volan-

ti, scotta del fiocco e della randa e carrello della randa. Il prodiere può comandare le drizze comodamente seduto vicino alla cabina.

In bonaccia basta spostare l'equipaggio sotto-vento, la superficie bagnata si riduce al minimo e l'imbarcazione assume l'aspetto di una deriva che seppur lentamente continua a macinare metro su metro.

Appena l'aria rinforza la velocità aumenta e la tecnica per portare lo Sprinta Sport è la stessa usata per le Star e per i Soling. A prua è meglio avere un fiocco piccolo e mantenere a riva tutta la superficie della randa. La manina del grasso è più che sufficiente per navigare con brezze fino a 10-12 metri di intensità. In poppa si sente la leggerezza della barca che, con lo spinnaker,

quando il vento soffia, tende a uscire dall'acqua con la prua.

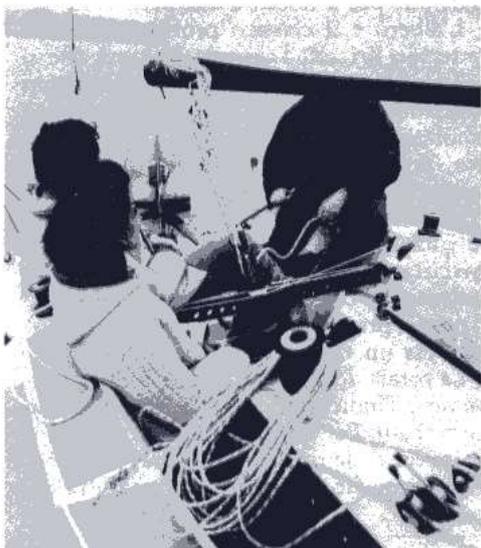
La pala del timone montata all'estremità della poppa è molto sensibile e bastano delle piccole correzioni per evitare brutte avventure in strarizzata o in strapuggiata. La complessiva leggerezza è compensata dalla solidità dell'attrezzatura; lo Sprinta Sport è un prodotto tedesco e si vede.

Navigando con questa barca il pensiero non può non essere coinvolto dalle considerazioni sulle competizioni dei monotipi cabinati, regate che hanno il pregio di non fare invecchiare la barca, pur mantenendo intatte le caratteristiche di velocità e di tecnica.

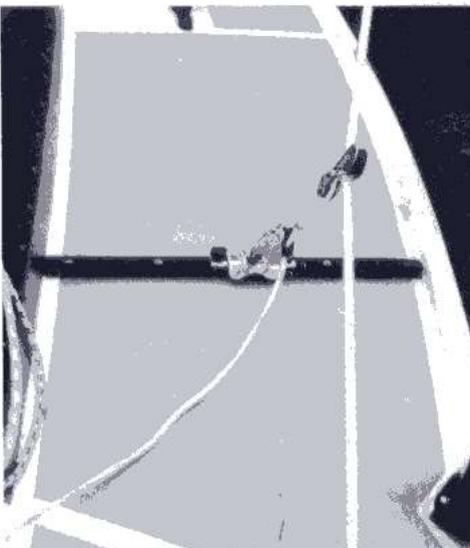
S. P.



Interessante è la soluzione delle due cuccette a V di prua. Entrambe sono di tela e montate su un tubolare di lega di alluminio, possono essere sollevate e lo spazio che si ricava diventa cala vele o ripostiglio. Sulla sinistra della nostra foto c'è la zona per il navigatore, sotto il tavolo c'è invece il lavello e il cucinino.



Nel pozzetto dello Sprinta Sport il timoniere ha a portata di mano la scotta della randa, le volanti, il carrello e anche la scotta del fiocco. Una volta in porto il trasto della randa può essere tolto.



Il punto di scotta del genoa è regolabile con un barber-haul dall'alto al basso, mentre verso l'interno si utilizza la rotaia montata trasversalmente. La regolazione è un poco più complessa della tradizionale rotaia, ma con un po' di esperienza i risultati sono ottimi.

## Scheda tecnica

Imbarcazione: Sprinta Sport  
 Cantiere: Dehler  
 Importatore: Omnipel - Via V. Emanuele 26  
 - 20052 Monza (MI) - Tel.  
 039/387862

## Generalità

Lunghezza f.t.: metri 7,00  
 Lunghezza al gall.: metri 5,80  
 Baglio max e al gall.: metri 2,40/  
 metri 1,30  
 Dislocamento: chilogrammi 1.100  
 Zavorra: chilogrammi 550  
 Superficie velica:  
 Randa + Genoa: metri quadri 29,00  
 Bordo libero a prua  
 e a poppa: metri 0,81/0,83  
 Altezza sull'acqua: metri 10,30  
 Rating: piedi 17,4  
 Prezzo base  
 (esclusa IVA 15%): Lire 16.400.000  
 Omologazione RINA: in corso

## Motorizzazione consigliata

Motore: EFB  
 Potenza: 4/6 HP (3,4 KW)

## Condizioni meteo di prova

Località: Padenghe  
 Vento: 1.3  
 Lago: 1.2  
 Temperatura: 9 °C  
 Persone a bordo: 4

## Piano velico e armamento

Randa: 14,2 metri quadri  
 Genoa: 14,8 metri quadri  
 Genoa 3: 10,2 metri quadri  
 Fiocco: 3,0 metri quadri  
 Spi: 32,5 metri quadri  
 Albero: Petterson; l. 10,30 m  
 Sezione: 950x70 millimetri  
 Strallo di prua: diametro: 4  
 Sartiame: diametro: 4  
 Timoneria: Dehler  
 Verricelli: Lewmar

## Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,40 metri  
 Cuccette: 4 in 2 cabine  
 chimico  
 WC:  
 Lavello: inox  
 Serbatoio acqua: 10 litri  
 Fornello: 2 fuochi  
 Combustibile: gas  
 Pompa di sentina: manuale  
 Impianto elettrico: v 12  
 Capacità batteria: 6 Ah.  
 Accessori extra: strumentazione

Indici di prestazione		Irwin 10/4 (Irwin Yacht)	EC 7 (Conaver)	Allegro (Tecmar)	Jouet 24 (Barka)	Stag 24 (Mark 3)
1 - Slanci della carena:	LOA/LWL = 1,206	1,20	1,057	1,11	1,08	1,33
2 - Finezza della carena:	BWL/LWL = /	/	/	0,33	0,81	/
3 - Rapporto di zavorra:	(Z/L) 100 = 50%	28,1%	43,2%	36,36%	42,13%	42,35%
4 - Indice di stabilità di forma:	SA x H/(BWL) <sup>3</sup> = /	/	/	27,09	28,05	/
5 - Superficie velica per tonnellate:	SA/Δ; m <sup>2</sup> /tonn. = 26,36	11,62	17,29	23,18	17,247	32,94
6 - Potenza motrice per tonnellate:	SA/Δ; m <sup>2</sup> /tonn. = 26,36	2,5	4,32	5,45	2,80	7,05/9,41
7 - Numero di Bruce B =	HP/Δ; HP/tonn. = 3,6/5,4	0,413	0,46	0,489	0,45	0,55
8 - Dislocamento relativo:	Δ/LWL) <sup>3</sup> ; Kg/m <sup>3</sup> = 5,63	11,94	5,631	5,01	6,05	5,39
9 - Velocità limite teorica:	2,54 √ LWL (nodi) = 6,117	6,45	6,672	6,237	6,55	5,902