



Elan 310 **un passo avanti**

**E' la prima barca di serie con lo
spigolo e il bulbo a T. Uscita nel
2009 è ancora un passo avanti a
molte sue concorrenti**

di Maurizio Anzillotti



Con l'Elan 310, il cantiere sloveno è il primo a mettere sul mercato una barca con spigolo e deriva a T. L'Elan è stato anche il primo cantiere a introdurre le doppie pale del timone con l'Elan 450 nel 2008

SVN
la vela nel web

Nel 2008 il cantiere sloveno Elan stupisce il mercato proponendo la prima barca di serie con doppia pala del timone, l'Elan 450. Il mondo velico accoglie la novità in modo controverso e molti sono dubbiosi: c'è chi considera la doppia pala un problema in più, l'ennesimo punto debole da tenere sotto controllo; chi giudica la superficie delle due pale troppo piccola per essere efficiente e chi pensa che sia solo una moda temporanea, una trovata pubblicitaria per vendere qualche barca in più. Quando altri cantieri blasonati seguono le orme dell'Elan, è chiaro che la doppia pala è stata un atto di coraggio da parte del cantiere che ha costretto gli altri all'inseguimento. Nel 2009 la storia si ripete in modo ancora più eclatante. Protagonista di questa nuova sfida al mercato è un piccolo cabinato al limite del nautico, l'Elan 310. A Genova 2009, l'Elan si presenta con un cruiser racer di 9,55 metri con la doppia pala del timone, lo spigolo in carena e il bulbo a T. Se il bulbo a T viene accolto da tutti con entusiasmo, lo spigolo in carena suscita perplessità. Che senso ha quello spigolo in carena, perché rompere l'armonia delle linee tonde, cosa si vuole ottenere? Sarà il mercato a dare la risposta, da quel momento la maggior parte dei racer cruiser, piccoli o grandi, vengono prodotti con lo spigolo in carena e più tardi questo appare anche sugli scafi da crociera. Ancora una volta l'Elan ha avuto coraggio e ha vinto la corsa all'innovazione. Il successo che l'Elan ha registrato con il 310 oggi può essere determinato con maggiore precisione, a quattro anni di distanza la barca è ancora una delle più avanzate nella sua categoria. Per capire a fondo il posto che l'Elan 310 occupa nel mercato, bisogna capire gli

ELAN 310 NATANTE

obiettivi che il cantiere si è posto nel realizzarla. Pensare che questo modello sia stato concepito principalmente per vincere sui campi di regata sarebbe sbagliato, ci sono racer di queste dimensioni ben più cattivi dell'Elan 310. L'obiettivo che il cantiere ha posto al suo progettista, Robert Humphreys, è stato quello di realizzare una barca da crociera molto veloce, una barca che permettesse al velista medio di divertirsi e, volendo, anche di partecipare a qualche regata. Proprio perché il 310 è principalmente una barca da crociera veloce è molto curata negli interni e ha abbondanti volumi sottocoperta.

Appena uscita sul mercato, essendo la capostipite di questa tipologia di barche, in molti hanno visto nel disegno di Humphrey l'influenza degli open oceanici (incluso Solo-Vela), ma per quanto la poppa larga e aperta e la carena poco stellata, possano richiamare alla mente le forme degli open, il piccolo 310 ha un carattere proprio. I suoi 3,22 metri di larghezza sono sicuramente un baglio importante per una barca di poco meno di 10 metri, ma, sono comunque, lontani dalle estremizzazioni proprie

L'Elan 310 ha un bompresso di 1,20 metri retrattile in carbonio che si può controllare aprendo il gavone delle ancore. Su questo può essere incocciato un gennaker da 86,50 mq. Il piano velico di bolina prevede un fiocco al 112% con il carrello di scotta molto stretto vicino alla tuga per poter stringere al meglio





degli open. L'Elan 310 rimane una barca facile da portare, dove, alcune innovazioni, come la doppia pala del timone, hanno più lo scopo di aumentare la comodità di navigazione e la stabilità, che ricalcare le caratteristiche degli open. Proprio perché l'Elan non ha le proporzioni di un open 40, sarebbe sbagliato pensare che la barca sia stata progettata esclusivamente per le andature portanti. Per quanto la carena di questa barca sfrutti molto bene le andature di poppa, l'Elan 310 bolina bene con grande soddisfazione dei suoi armatori.

La costruzione

Laminata a mano con stuoie multiassiali, l'Elan 310 si distingue dalla maggior parte delle barche della concorrenza per la qualità delle resine utilizzate. Gli strati esterni sono in resina vinilica, materiale ormai utilizzato da tutti i grandi produttori per proteggere la barca dai fenomeni osmotici, mentre, gli strati successivi, sono in resine isoftaliche. Questa è una qualità di resina superiore alla comune ortoftalica utilizzata dai grandi cantieri francesi che rappresentano la concorrenza più prossima all'Elan su



Per quanto il suo disegno potrebbe far pensare a una barca votata alle andature portanti, l'Elan 310 si comporta molto bene anche di bolina. Di lato, una fotografia presa in cantiere, dove si vede la timoneria a ruota basculante



Elan 310, chiedi il tuo preventivo

e' un servizio SVN per i suoi lettori





questo segmento di mercato. Le strutture sono realizzate a terra e quindi resinare allo scafo.

La coperta

In coperta ci sono diverse soluzioni interessanti. Partendo da prua, vediamo il bompresso retrattile in carbonio che è alloggiato nel gavone delle ancore. Questo fa sì che qualsiasi intervento su questo componente possa essere fatto molto velocemente, basta aprire il coperchio del gavone e si ha accesso completo al bompresso e al meccanismo che lo fa uscire e rientrare. Sempre nel gavone delle ancore troviamo il tamburo dell'avvolgifiocco che, in questa

posizione, regala qualche metro in più di tela al fiocco. La cimetta dell'avvolgifiocco corre sotto coperta sino al termine del triangolo di prua per poi uscire allo scoperto e risalire sulla tuga dentro una canale aperta. Il triangolo di prua è piuttosto ampio e sgombro da ostacoli, ideale per chi si deve manovrare le vele a prua.

La tuga non è ingombrante, stretta e relativamente bassa, lascia ampio spazio ai passavanti che, grazie alle lande che atterrano a bordo scafo, sono liberi da ogni ostacolo. Poco pratici, invece, sono i passauomo, questi sono ancora del tipo con la cornice a sbalzo. Il pozzetto è diviso in due zone. Nella prima, destinata all'equipaggio, si trovano le due lunghe panche con le comode scanalature esterne che servono da puntapiedi per chi siede sul paramare. Qui si trovano i quattro winch, due di tuga e due a centro pozzetto, disposti in una configurazione sportiva che si presta all'uso della barca in regata. La seconda zona è a poppa ed è dedicata al timoniere, questa è molto più larga della prima e lascia grande spazio di movimento a chi governa la barra. Qui si notano le due panche laterali della seduta del timoniere facenti parte della coperta che, per lunghezza e profondità, sono ideali per sedersi mantenendo la massima stabilità. Il timoniere ha a sua disposizione due interessanti accessori: il primo è una maniglia incassata sul margine della seduta, utile per tenersi nelle situazioni di perdita di equilibrio, la seconda, è un puntapiedi di acciaio mobile particolarmente comodo.



In sequenza: la prua senza slanci; le crocette molto acquartierate; il puntapiedi in acciaio per il timoniere e sotto il puntapiedi sulle panche per chi siede sul paramare; il tamburo dell'avvolgifiocco nascosto nel gavone delle ancore

Elan 310, chiedi il tuo preventivo

e' un servizio SVN per i suoi lettori





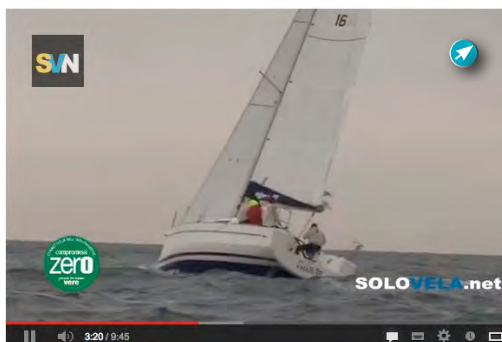
La deriva

L'Elan 310 è stato il primo modello di serie a montare una deriva a T. Questo tipo di deriva permette di concentrare il peso in basso e di avere una migliore superficie di portanza. L'Elan ha due pescaggi diversi: 1,50 metri con la deriva in ghisa e 1,90 metri per la deriva della versione regata con il bulbo in piombo. La lama di deriva può essere in materiali diversi, il cantiere è disponibile a supportare i team da regata con lavorazioni particolari.



La ruota del timone

Una ruota del timone su di una barca di queste dimensioni potrebbe diventare ingombrante e poco pratica, ma come abbiamo detto in apertura, l'Elan è un cantiere innovativo, che osa, e così ha fatto per risolvere il problema della ruota. L'Elan 310, infatti monta una colonnina basculante. Questa dispone di un freno a pedale. Una volta rilasciato il freno la colonnina si può inclinare da un lato o dall'altro, in modo che la ruota sia sempre alla portata di mano del timoniere seduto lateralmente. Il meccanismo è così efficiente che si può spostare la ruota anche più volte di seguito con la massima facilità.



Clicca sulla fotografia per vedere la video prova dell'Elan 310 di SoloVela



Piano velico e attrezzatura di coperta

Il cantiere propone randa con stecche tradizionali e fiocco di serie, ma sarebbe un peccato anche per chi vuole fare solo crociera, acquistare una barca di queste potenzialità senza dotarla di una randa fullbatten. Il piano velico prevede una randa da 36,80 metri e un fiocco con sovrapposizione al 112% da 26,90 metri. Le crocette sono molto acquartierate e, come già detto, le sartie incontrano le lande a bordo scafo. L'armo è a 8/10 e l'albero è molto flessibile per essere una barca creata prevalentemente per la crociera veloce. Il paterazzo tessile, nella versione con il timone a barra, ha un ingegnoso sistema di controllo che facilita il lavoro dell'equipaggio. Questo, arrivato sul ponte al centro della poppa, continua la sua corsa sotto coperta per uscire davanti alla colonnina dove è montato il bozzellame del paranco di scotta e da dove può essere regolato sia dal timoniere che da un membro. Tale sistema nella versione con il timone a ruota scompare e la regolazione del paterazzo è affidata al tradizionale paranco.

Pacchetti

Cruiser pack

- teak delle panche del pozzetto
- frigorifero elettrico
- boiler
- forno a gas
- luci di lettura vicino ai letti e in dinette
- pompa di svuotamento piatto doccia
- impianto a 220 v
- raddrizzatore da 25 A
- copertura per il lavello e la macchina del gas

Totale 3.790 + IVA

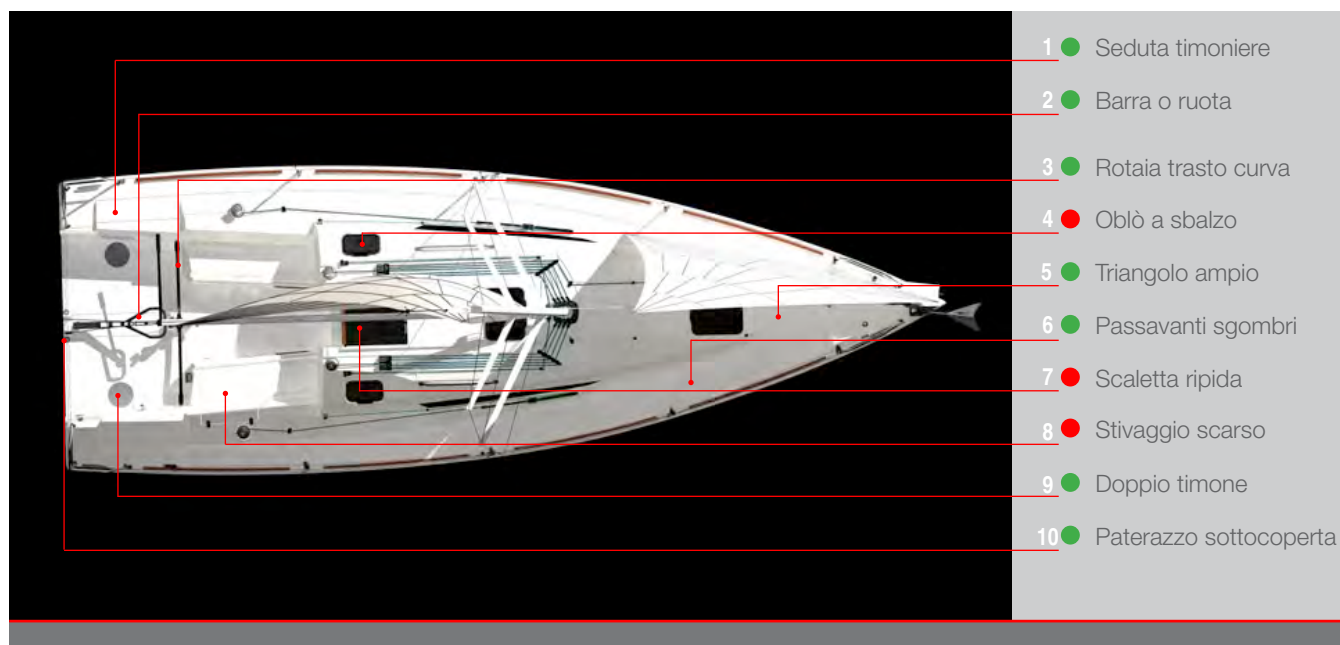
Navigator pack 1

- Raymarine ST 60 + Tridata system
- Raymarine ST 60 + Wind system
- Raymarine Autopilot St 6002 (Smart Pilot SPX10)

Totale 3.750 + IVA

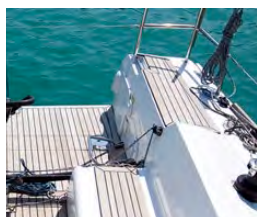


Particolari da notare



- | | |
|--|---|
| <p>1 ● La seduta del timoniere è molto grande e della profondità giusta. Davanti a questa un puntapiede d'acciaio che si può aprire o chiudere</p> <p>2 ● La barca, di serie, ha il timone a barra, ma come optional si può avere un'intelligente sistema di timoneria a ruota con la colonna basculante che si può spostare da un lato o dall'altro</p> <p>3 ● La rotaia del trasto è la tipica rotaia da regata incurvata in modo da mantenere la stessa tensione sulla scotta di randa per tutta la corsa del carrello del trasto</p> <p>4 ● Gli oblò e i passauomo sono ancora del tipo a sbalzo. Un po' antiquati per una barca così innovativa</p> <p>5 ● Il tringolo di prua è ampio e sgombro, cosa che su una barca da prestazioni come l'Elan 310 è fondamentale</p> | <p>6 ● Lande a bordo scafo e rotaia del fiocco bene attaccata alla tuga rendono i passavanti sgombri da ostacoli e comodi al passaggio</p> <p>7 ● La scaletta che conduce all'interno è molto ripida e questo la rende scomoda soprattutto se si deve entrare e uscire velocemente</p> <p>8 ● In pozzetto c'è un solo gavone sotto la panca di dritta, non sufficiente per una barca che oltre le regate guarda anche alla crociera veloce</p> <p>9 ● L'Elan 310, ha due pale del timone che rendono la navigazione stabile e comoda. In pozzetto ci sono i due coperchi per accedere alle teste delle pale</p> <p>10 ● Il paterazzo è un ingegnoso sistema di regolazione che cammina sotto il pagliolato del pozzetto e esce davanti alla colonnina del paranco della randa</p> |
|--|---|

I particolari di coperta dell'Elan 310



1 seduta



2 ruota timone



3 rotaia trasto



4 passauomo



5 triangolo prua



6 passavanti



7 scaletta



8 gavone

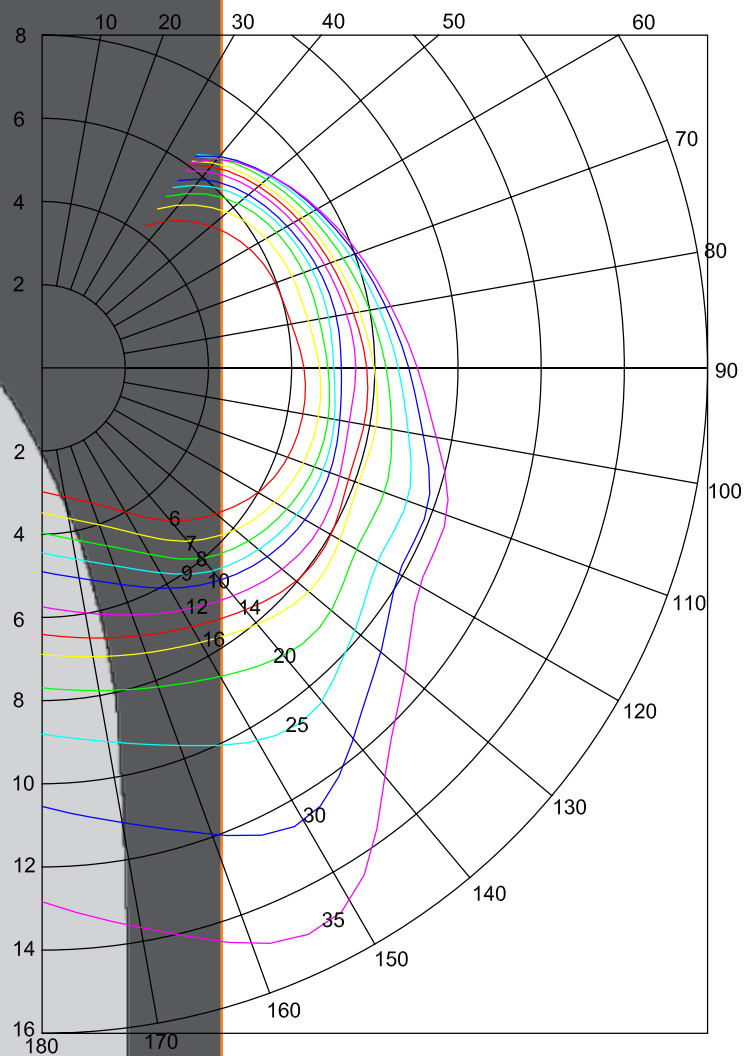
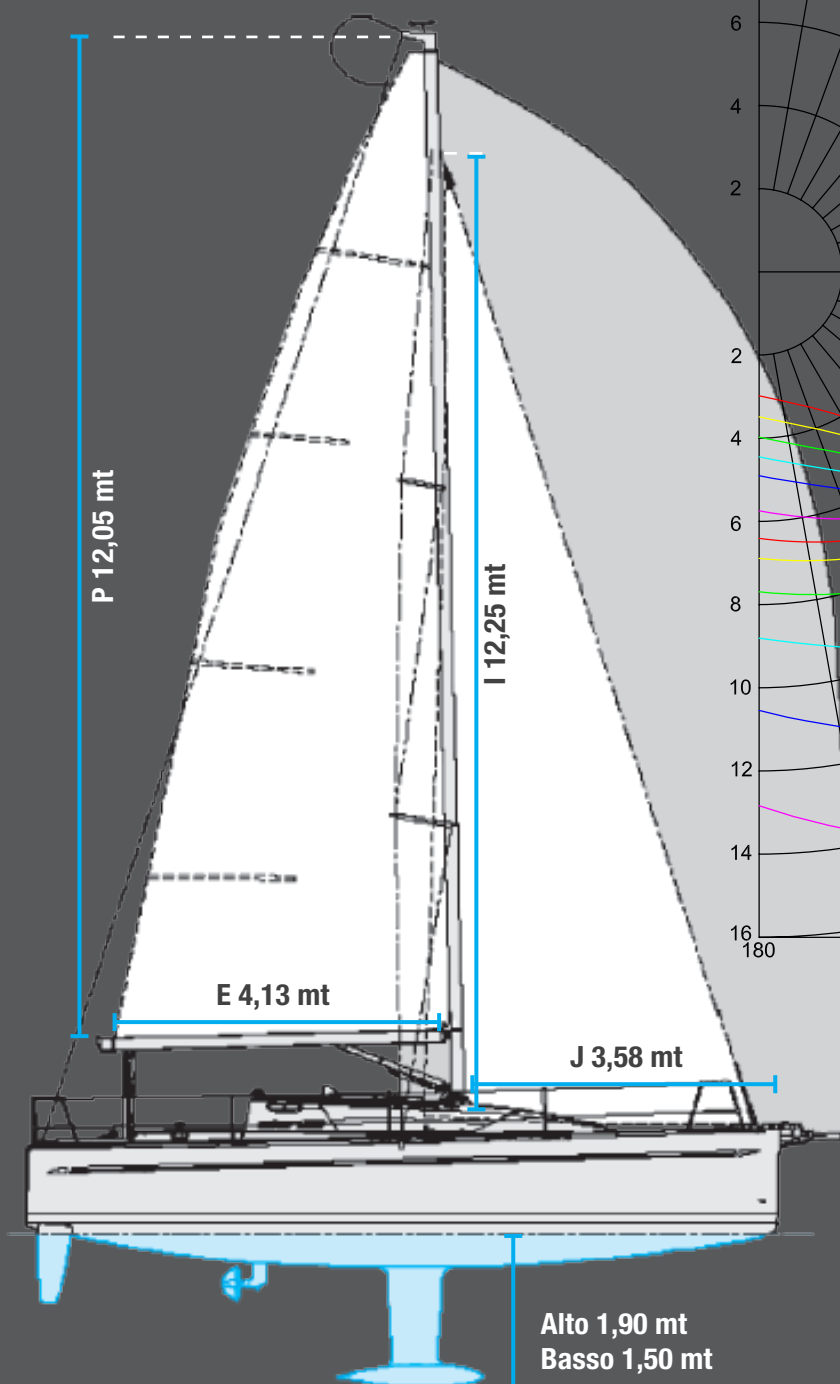


9 doppio timone



10 paterazzo

Piano velico e polari



Elan 210

Randa	mq	31,60	I	mt	12,25
Fiocco 112%	mq	26,90	J	mt	3,58
Gennaker	mq	86,50	E	mt	4,13
Spinnaker	mq	92,00	P	mt	12,05



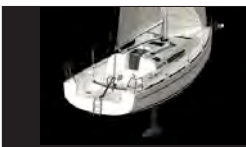
La randa di serie è con stecche normali. La si può chiedere fullbatten e con diversi tagli e materiali. Rotaie e carrelli per la fullbatten sono della Selden



In questa serie di fotografie abbiamo in alto la dinette e sotto, a partire da sinistra verso destra, il tavolo da carteggio, il bagno con lo spazio per le cerate e qui di lato la cucina

Interni

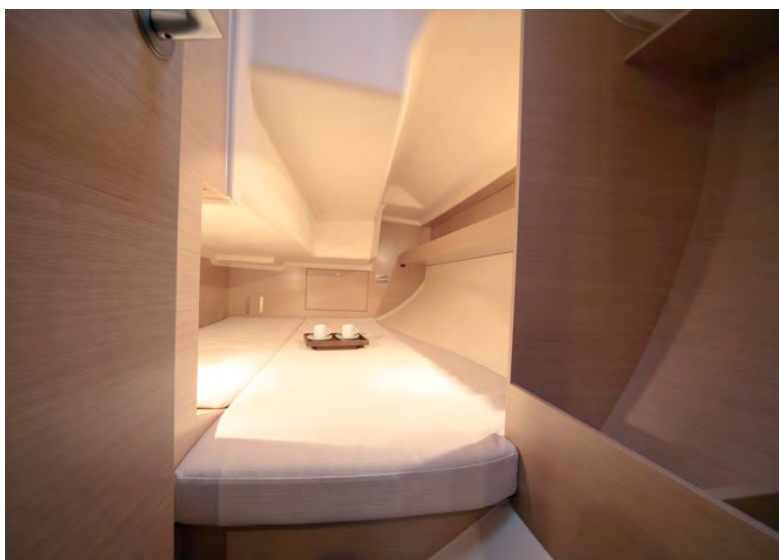
Fare di un 31 piedi concepito per essere una barca molto veloce anche una barca comoda per la crociera, non è semplice. I volumi interni sono necessariamente contenuti, mentre gli spazi vitali sono sempre quelli di ogni barca che voglia offrirsi per lunghe crociere. Come si fa a creare una grande dinette e una grande cabina di prua su di una barca concepita per correre? E' un problema di giusti compromessi giocati su pochissimi centimetri. Su una barca di queste dimensioni anche poco spazio assume un'importanza strategica. Humphrey, ha lavorato di fino, ha dato un po' più di volume ai masconi, rendendo le diagonali meno tese di quelle di un racer puro, cosa che certamente si ripercuote sul rendimento sotto vela con la perdita di qualche centesimo di nodo, ma che permette di avere una cabina di prua decisamente più comoda e ariosa. Un altro buon compromesso lo si trova in dinette. Sfruttando la larghezza della barca a poppa, Humphrey ha arretrato leggermente la cabina ospiti e il bagno, ottenendo così una dinette più lunga, ovvero, più grande. Per ottimizzare gli spazi conquistati ha dovuto disegnare una scaletta d'entrata più ripida.



Elan 310, chiedi il tuo preventivo

e' un servizio SVN per i suoi lettori





In alto la cabina di prua. Di fianco uno degli stipetti amovibili da montare in dinette o in cucina

Nel quartiere di poppa, Humphrey ha realizzato un gavone del pozzetto meno profondo di quello che gli avrebbe consentito lo spazio a disposizione, riuscendo a ottenere in questo modo un vano porta cerate nel bagno sottostante. Questo, oltre a essere pratico perché permette di riporre le cerate bagnate, rende il bagno più profondo aumentando la sensazione di spazio al suo interno. Per riuscire a rendere più spaziosa e luminosa la dinette e, al contempo, rispondere alle esigenze di economicità del cantiere che vuole mantenere il prezzo della barca con l'allestimento standard il più basso possibile, Humphrey, ha disegnato una dinette senza stipetti sopra i divani e in cucina. Avvertendo che questa soluzione per alcuni potrebbe essere una seria limitazione, il progettista, ha creato degli stipetti amovibili, facilmente installabili in numero e in posizione variabile, in modo che l'armatore possa personalizzare la barca a suo piacimento. ●



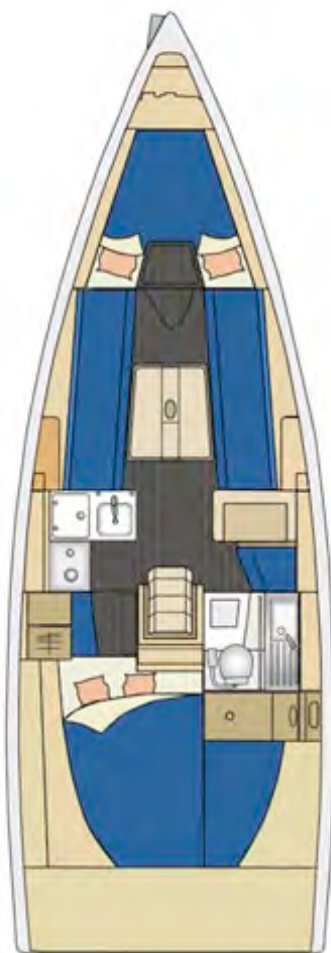
Sopra la cabina di poppa. Di lato un'immagine del virtual Tour dell'Elan 310 prodotto da SoloVela. Cliccare sull'immagine per accedere al virtual tour



Elan 310, chiedi il tuo preventivo

e' un servizio SVN per i suoi lettori





ELAN 310

Più piccole e più grandi



Elan 210



l.f.t.	m	6,60	pesc.	mq	1,55
larg.	m	2,50	disl.	kg	900



Elan 350

l.f.t.	m	10,6	pesc.	mq	2,15
larg.	m	3,50	disl.	kg	5.350



Elan 450



l.f.t.	m	13,60	pesc.	mq	2,05
larg.	m	4,36	disl.	kg	11.300

Contatti

AdriaShip
www.adriaship.it
adriaship@adriaship.it

tel. 0431 83504
 fax 0431 876066

Scheda tecnica

L.f.t.	m	9,55
Lunghezza scafo	m	??
Lunghezza gall.	m	8,71
Larghezza	m	3,22
Pescaggio	m	1,90
Dislocamento	kg	4.200
Cabine		2
Bagni		1
Acqua	lt	140
Carburante	lt	45
Motore	hp	18
Superficie Velica	mq	54
Progettista		Humphrey
Prezzo (escl. iva)	€	72.990

Modelli precedenti



Elan 31
 2002-2007
[vai alla scheda](#)



Elan 340
 2006
[vai alla scheda](#)

La concorrenza



Sun Fast 3200



L.f.t.	10,10	m
Larg.	3,48	m
Disl.	3.400	kg
Sup.v.	60	mq
Motore	15	hp
Pesc.	1,90	m
Prezzo	?	€



First 30



L.f.t.	9,81	m
Larg.	3,20	m
Disl.	3.750	kg
Sup.v.	62,9	mq
Motore	20	hp
Pesc.	1,90	m
Prezzo	104.000	€



Comet 31



L.f.t.	10,44	m
Larg.	3,48	m
Disl.	3.900	kg
Sup.v.	56,80	mq
Motore	20	hp
Pesc.	1,90	m
Prezzo	74.000	€



Elan 310, chiedi il tuo preventivo

e' un servizio SVN per i suoi lettori



Edicola di



Download gratuito

SVN, la vela nel web - rivista digitale interattiva



SVN - 1



SVN - 2



SVN - 3



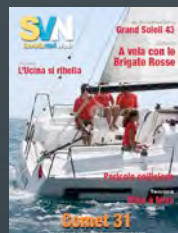
SVN - 4



ANNUARIO



SVN - 5



SVN - 6



SVN - 8



SVN - 9



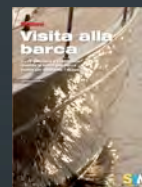
SVN - 10

Gli speciali



usato
scuole di vela
patente nautica

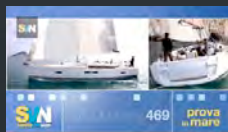
Gli articoli settimanali in versione interattiva



Scopri tutto l'archivio di solovela.net - migliaia di articoli a tua disposizione - clicca qui



Gli ultimi video prodotti



Sun Odyssey 469



Impression 394



Io Navigo



Salona 41



Solaris 42



Bavaria 33

Per non perdere le prossime pubblicazioni



Iscriviti alla newsletter di

