

Elan 31

Aggressiva con classe

di Mauro Melandri

L'appuntamento è a Venezia, al Diporto Nautico, dove avremo la possibilità di provare l'Elan 31, ultimo nato dalla matita di Rob Humphreys, ideatore di Gbr Challenge e Kingfisher. Un trentun piedi che, in appena un anno, ha già ottenuto un successo non indifferente

STRUTTURA E COSTRUZIONE

Mentre transitiamo con il vaporetto davanti a Piazza San Marco parliamo dell'Elan 31 con Luigi Coretti, amministratore di Adria Ship, società importatrice per l'Italia delle barche prodotte dal cantiere sloveno.

In attesa di salire in barca e di dare il via alla nostra prova in mare, ci facciamo spiegare come nasce questo nuovo modello e le sue caratteristiche tecniche.

Lo scafo, realizzato in pieno di poliestere, ha i primi due strati dell'opera viva laminati con resine isoftaliche che dovrebbero garantire una discreta protezione contro l'osmosi.

Rigidità e resistenza sono ottenuti dall'impiego di un ragno che, creato fuori opera, è resinato allo scafo per mezzo di una "fazzolettatura" eseguita a mano; la stessa procedura è utilizzata anche per le paratie strutturali.

Il controstampo, per quanto non strutturale, è utilizzato solo per la realizzazione del bagno.

La coperta è, in parte, costruita in sandwich di balsa ed è unita allo scafo grazie all'utilizzo di tessuti multi-assiali (le fibre di vetro sono stese in diverse direzioni), resina e rivetti.

Il bulbo è realizzato in ghisa anche se, su richiesta, è disponibile una pinna in piombo: ►►

Questo mese proviamo una delle ultime creazioni di Humphreys, che ha disegnato per la Elan un trentuno piedi che promette di rivelarsi un grande successo



La dinette di questo interessante trentuno piedi è spaziosa e molto razionale, ariosa e ben illuminata

www.solovela.net
prova in mare pubblicata sulla rivista SoloVela



optional che troveremo installato nel modello usato durante la prova. Gli impianti, sia quello elettrico sia quello idrico, sono di buona qualità e tutte le prese a mare sono facilmente raggiungibili, fattore molto importante dal punto di vista della sicurezza.

PIANO DI COPERTA

Appena arrivati al marina la notiamo subito: la linea è aggressiva al punto giusto ed è caratterizzata da slanci contenuti e da una tuga dalle proporzioni azzeccate. Si capisce immediatamente che ci si trova davanti ad una barca nata per regalare emozioni (e soddisfazioni) anche agli armatori più esigenti.

Il pozzetto, cui si accede da una comoda apertura che si ottiene abbattendo la parte centrale della sella, è di dimensioni generose, tali da ospitare comodamente quattro persone.

Guardandoci attorno notiamo alcuni particolari interessanti, come la falchetta realizzata in teak, i pulpiti dalle dimensioni contenute, il paramare del pozzetto dalle insolite, ma accattivanti, proporzioni. Sulla tuga si trovano due osteriggi di notevoli dimensioni (special-

mente quello di prua) che, assieme agli oblò apribili, dovrebbero garantire una buona ventilazione degli interni.

Muovendoci verso prua abbiamo modo di apprezzare la larghezza dei passavanti che, anche in prossimità delle lande, garantiscono una buona superficie calpestabile.

Il triangolo di prua è pulito e ben organizzato e anche il gavone dell'ancora è di dimensioni più che accettabili.

ATTREZZATURA

Ci viene fatto notare che la barca sulla quale ci troviamo ha l'attrezzatura di coperta definita "performance", optional che è fornito dal cantiere con un supplemento di circa ottocento euro.

Ciò nonostante, dobbiamo comunque sottolineare che la ferramenta, di buona qualità (Harken) e dimensioni, è disposta in modo intelligente e pratico. Nulla sembra essere lasciato al caso su questo interessante nove metri, il tutto a sottolineare la buona fama di cui gode il progettista, Rob Humphrey.

Il trasto della randa, posizionato proprio a metà del pozzetto, può

risultare scomodo mentre ci si muove sulla barca ferma all'ormeggio o in rada, ma non appena issata la vela maestra lo si apprezza per la sua notevole efficacia.

Il paterazzo, debitamente demoltiplicato, può essere regolato con il classico sistema a cascata o, grazie ad un ulteriore rinvio, per mezzo di due strozzatori posti vicino al trasto della randa; soluzione molto in voga sui moderni monotipo.

Le lunghissime rotaie del genoa sono posizionate molto internamente in modo da garantire un totale controllo delle vele di prua che, sulla barca da noi provata, vengono armate sul tuff-luff (strallo formato da una canaletta molto piatta con due canali per inferire le vele, utilizzato soprattutto in regata).

L'ALBERO E IL PIANO VELICO

Nel progettare l'Elan 31, Humphrey ha scelto un piano velico caratterizzato da un armo a 9/10 con due ordini di crocette acquaretate. Il cantiere ha poi deciso di offrire alla clientela la barca con due diversi alberi, uno dedicato alla crociera e l'altro che strizza l'occhio

ai campi di regata. L'armo standard, pur mantenendo la stessa superficie velica della versione "regata", prevede un albero non rastremato con sartie in spiroidale. La barca della prova è equipaggiata con un albero passante rastremato "Performance" prodotto dalla Sparcraft, dotato di due ordini di crocette acquaretate e sartie in dy-form. Questa configurazione è stata pensata per tutti quegli armatori che dalla loro barca vogliono qualcosa in più dal punto di vista delle prestazioni.

Va sottolineato il fatto che le vele, per quanto in dacron e dal taglio classico, vengono fornite di serie, anche nel caso in cui si scelga la versione più "spinta".

GLI INTERNI

Appena scesi sottocoperta ci rendiamo conto che la cura dei dettagli e l'attenzione posta in fase di costruzione non è riservata solo alla coperta.

Il mogano con cui sono realizzati i mobili è di buona qualità e la sua lavorazione è di buon livello; da sottolineare il tientibe- ➤



La cabina di prua risulta leggermente sacrificata

ne del tavolo di carteggio e le due grate che garantiscono il ricambio dell'aria nei gavoni situati dietro gli schienali della panca della dinette di sinistra. La volumetria degli interni è in linea con ciò che il mercato offre, ma del resto su un trentun piedi c'è ormai poco da inventare.

Ecco allora che l'Elan 31 può contare su due cabine, una a prua priva di stipetti chiusi, di dimensioni sufficienti per una coppia che si vuole molto bene, e una a poppa decisamente comoda, con un bel piano calpestabile e un armadio dalle dimensioni generose.

La dinette, il cuore della barca, si sviluppa attorno ad un tavolo che ospita l'albero passante e un capiente porta bottiglie. Le ante sono pieghevoli in modo da garantire l'accesso alla cabina di prua.

Il bagno, decisamente spazioso, ospita anche un grande sgocciolatoio aperto dove possono essere riposte le cerate e gli indumenti umidi. La cucina a "L" è situata alla sinistra del tambuccio e dispone di vari stipetti, ideali per stivare stoviglie e alimenti. Il bel lavandino in inox, dotato di sgocciolatoio separato, è situato di fianco al frigorifero (optional) a pozzetto. Fornello a due fuochi e forno completano l'insieme.

IMPIANTI E MOTORE

La ricerca di prestazioni di buon livello, ha spinto il progettista a posizionare i serbatoi dell'acqua (due da settantacinque litri) sotto

le panche della dinette. I pesi sono quindi concentrati attorno al piede albero e la barca risulta ben bilanciata in senso longitudinale, sia all'ormeggio che in navigazione. Il quadro elettrico è elementare e di facile lettura. Da ciò che siamo riusciti a vedere, l'im-

sopra...



La calandatura sopra al tambuccio funge da pratico porta strumenti. A destra il gavone esterno con il portabombole



L'unico bagno della barca è completamente controstampato con finiture in legno. Il vano motore è bene accessibile, l'insonorizzazione potrebbe essere migliorata



pianto sembra organizzato in modo molto razionale ed è stato realizzato utilizzando cavi di dimensioni adeguate. Tutto il circuito è protetto da un interruttore magneto termico.

Nel complesso gli impianti, sia quello elettrico che quello idrico, sono di buona qualità e la loro manutenzione viene sicuramente agevolata dal manuale del proprietario che riporta schemi e disegni molto dettagliati. Il motore, facilmente accessibile ed ispezionabile alzando la scaletta che conduce sottocoperta, è un Volvo 2020 (20 Hp) con sail-drive ed elica a pale fisse. Il vano motore è isolato secondo la normativa CE, che prevede uno spessore minimo di 50 mm. Il quadro comandi del motore, completo di contagiri, è in pozzetto.

La sua sistemazione sotto il gradino del tambuccio è ottima: basta un colpo d'occhio per avere tutto sotto controllo.

LA PROVA IN MARE

Dopo averla studiata per più di un ora decidiamo di vedere come se la cava tra i flutti e, sperando che il vento si decida ad aumentare, anzi a comparire, visto che l'anemometro indica 0,4 nodi, usciamo dal porto. La barca reagisce immediatamente alle variazioni del regime di giri del motore (un Volvo 20 Hp il cui quadro è posto strategicamente proprio sotto al gradino del tambuccio - come detto prima). Il suo passo sulle onde create dai vapo-



Il timone, quando si procede a motore risulta essere molto duro. Di qualità l'attrezzatura di coperta



Nella foto si possono notare le griglie di aerazione dei gavoni che mettono in evidenza il buon livello della falegnameria

...e sotto
coperta

retti e dai motoscafi è deciso. Notiamo che la prua si mantiene asciutta anche quando ci imbattiamo in qualche cresta più alta della media, anche se la velocità ne risente. L'unica nota stonata la offre il timone che, mentre navighiamo a motore, diventa molto duro: governare la barca richiede fatica e attenzione. Finalmente è il momento di alzare le vele. Randa e genoa leggero in kevlar saranno il nostro vestito di oggi, ma forse un "wind-seeker" sarebbe stato più opportuno, data la scarsità di vento. Cazzate le vele, ci mettiamo in assetto e proviamo una bolina. Il vento è a 3,5 nodi e il log dice 2,7 mentre l'angolo è sotto i 30° di apparente. Quello che ci stupisce è la grande reattività della barca che, oltre a non fermarsi mai, accelera immediatamente appena il refolo diventa raffica. Sappiamo di essere sopra un Elan 31 "cattivo" (bulbo in piombo, albero e attrezzatura "performance") ma le linee d'acqua sono sicuramente valide. Viriamo decisi, il timone ora funziona a dovere, e usciamo abbastanza veloci dalla manovra. Ultimi refoli, ultime accelerazioni: il vento se ne va e noi torniamo in porto.

stivaggio

Gavoni esterni	
Gavone catena	
Dinette	
Cucina	
Cabina poppa	
Cabina prua	
Bagno	
Eccellente	
Buono	
Medio	
Sufficiente	
Insufficiente	



CONCLUSIONI

L'Elan, ricorrendo alla grande esperienza di Rob Humphreys, ha regalato ai diportisti un natante ben concepito, sia sotto il punto di visto costruttivo sia sotto il punto di vista delle prestazioni. L'Elan 31, quindi, è dedicato a quegli armatori, siano essi tranquilli croceristi o appassionati regatanti, che cercano un prodotto di buona qualità ad un prezzo ragionevole.

accessori extra

	Costo in euro iva inclusa
Attrezzatura spinnaker	157,00
Albero regata passante	420,00
Attrezzatura coperta performance	779,00
Bimini	1.150,00
Doccia pozzetto	138,00
Passavanti in teak	3.732,00
Presa 220v banchina con 30m cavo	450,00
Sprayhood	1.070,00
Tavoletta per fuoribordo	77,00
Tavolo pozzetto smontabile	399,00
Winches drizza maggiorati 32	200,00

dotazioni di serie

Coperta	musone di prua in acciaio inossidabile con un passacavo Due serie di organizer di rinvio delle manovre in pozzetto. Due serie di stopper Due winch self-tailing da 16 per le drizze posizionate sulla tuga Due winch self-tailing da 30 per le scotte del genoa Due rotaie per il genoa con punto scotta su carrello con sfere regolabili sotto tensione dal pozzetto Trasto randa in pozzetto Teak sulle sedute 3 Due serbatoi di acqua dolce iin PVC da 75 litri cadauno
Motore	Motore diesel da 20HP con sail drive Serbatoio gasolio PVC da circa 70 litri

prestazioni

prestazioni a vela					
Viste le condizioni di vento leggero l'unico dato che siamo stati in grado di rilevare è stato un 2,7 nodi di velocità ottenuto con 3,5 nodi di vento reale.					
velocità e rumorosità a motore					
<i>giri</i>	<i>velocità nodi</i>	<i>pozzetto</i>	<i>dinette</i>	<i>cabina prua</i>	<i>cabina poppa</i>
Minimo	2,8	buono	buono	ottimo	normale
1500	4,9	buono	buono	ottimo	normale
2000	5,8	buono	normale	buono	rumoroso
2500	6,6	buono	normale	buono	rumoroso
Massimo	7,1	normale	rumoroso	normale	rumoroso

Elan 31

VALUTAZIONI	
Struttura	*****
Interni	*****
Prestazioni a vela	*****
Manovrabilità	*****
Attrezzatura	*****
Comodità	*****

IL PROFILO	
Lunghezza fuori tutto	mt. 9,40
Lunghezza scafo	mt. 9,20
Lunghezza al gallegg.	mt. 8,21
Baglio massimo	mt. 3,20
Pescaggio	mt. 1,85/1,50
Dislocamento	da kg. 3.800
Zavorra	kg. 1.300/kg. 1430
Superficie velica	mq.54,50
Cabine	2
Bagni	1
Motore	Volvo Penta 20hp
Capacità serbatoi acqua	150 lt.
Capacità serbatoi gasolio	70 lt.
Categoria	CE B
Progettista	Rob Humphreys
Cantiere	Elan Marine d.o.o
Prezzo	60.566,00 (IVA esclusa)

CONTATTI	
Adria Ship	
Piazza Carpaccio, 26	
34073 - Grado (GO)	
Tel. 0431.876896	
Fax 0431.876066	
Web: www.adriaship.it	
E-mail: adriaship@adriaship.it	

TABELLA COMPARATIVA					
					
	Elan 31	Etap32s	First31.7	Sun Odissey32	Bavaria 32
L.f.t.	9,40 m	9,84 m	9,85 m	9,60 m	10,30 m
Larx.	3,20 m	3,42 m	3,23m	3,30	4,25
Dislocamento	da 3.800 kg	3.890/3.700 kg	3.600 kg	4.400	18.300 kg
Cabine	2	2	2	2	3
Bagni	1	1	1	1	3
Prezzo (Iva esclusa)	60.566,00	85.758,00	60.576,00	60.560,00	69.500,00



PRO
• Attrezzatura di coperta di ottima qualità
• Livello delle finiture
• Qualità dei materiali

CONTRO
• Timone duro durante la navigazione a motore
• Capacità d'acqua migliorabile
• Cabina di prua sacrificata