BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA A MOTORE

APRILE 2008 Sped. in ap. - 45% - art. 2 comma 20/B legge 662/96 - Milano

PROGETTI

64 WallyPower
Codecasa
Couach 5000 Fly
Santa Yachts
Naumachos 105
Maestro 80

INCONTRI RAVVICINATI

Philippe Daverio
Daniela Fabbri
Aldo Codognato

VISTE PER VOI

Benetti Blue Vision
Dolphin 54'
Cayman 50 RRD - limited edition
Mas 42 Sport
Faeton 850, 940 e 1180
Pro-Line 29 Grand Sport
Sea Ray 230 Select
Blackfin 25 Elegance

COVER

Princess 95



SALONI

Seatec
Big Blu
Miami Boat Show

ANNIVERSARI

I 40 anni di Ferretti Yachts

SHANGHAI

Capire la Cina

ELETTRONICA

Domotica a bordo



ISSN 1124-3732

ANNO 15 • N° 4 • UK £ 6,50 - CH CHS 11,90 - CH Ticino CHS 9 - D € 9 - F € 8,50 - E € 7 - A € 9,90 - GR € 7 - P € 8 - B € 7,50 APRILE 2008 Only Italy EURO 6

Barca non comune dal progetto alla costruzione. Il suo utilizzo, per la potenza e le velocità che raggiunge, è evidentemente limitato, ma di grande soddisfazione per chi può permettersela

di **Aldo Martinetto**

Accelerazione **rapida**

Il Mas 42 non è una barca per tutti, ma solo per iniziati al pilotaggio veloce e a un utilizzo con spirito sportivo. Il progetto della carena e dello scafo è dell'ingegner Fabio Buzzi (FB Design) e già questo dice molto sul tipo di barca, oltre al fatto che le trasmissioni sono firmate ZF Tri-Max con eliche di superficie.

La costruzione della carena è effettuata con la stratificazione di vetro E, resina vinilestere (per i primi strati) e rinforzi adeguati, mentre lo scafo e la coperta sono in sandwich di balsa. La carena ha il gradino poppiero (step) e il diedro di 23° ed è completata con due lunghi piani mobili che ne modificano la geometria secondo le circostanze. Non sono due flap normali che su una carena veloce non avrebbero applicazione, ma due correttori che intervengono con gradualità e senza eccessivo attrito (quindi con scarsa azione frenante) per incrementare la portanza nei momenti critici, né più né meno di quanto avviene con le carene da competizione offshore che utilizzano trasmissioni non trimmabili come sono le Tri-Max. Infatti il diedro di 23° non è eccessivo (si tratta sempre di una barca da diporto), ma è già notevole e in certe situazioni può rendersi necessario un adeguato intervento. Nel complesso la linea dello scafo è stesa e penetrante anche se l'altezza sull'acqua non è poca. Tutte le modanature e gli spigoli sono arrotondati e le superfici sono lisce e dolcemente raccordate. Per una barca che deve superare i 50 nodi si tratta di un accorgimento che certamente l'ingegner Fabio Buzzi non ha trascurato. La coperta è totalmente sgombra e il salpancora telecomandato non è esterno e movimenta l'attrezzo in cubia. I bordi dello scafo, privo di cavallino, sono arrotondati, senza falchetta e senza battagliola. Il parabrezza, curvo e avvolgente, non è sviluppato in altezza, ma la sua inclinazione è giusta per deviare il vento di corsa senza traumi in pozzetto.

Il posto di pilotaggio è sul lato destro con le manette ben posizionate e un ottimo sedile regolabile che rende agevole il pilotaggio sia da seduti, sia in piedi.

Il pozzetto è di notevole superficie e ben arredato per un uso diportistico e balneare, con il suo piano di calpestio di teak naturale. Due mobiletti di servizio strutturali, posti alle spalle del pilota e del copilota, costituiscono una divisione dall'area di soggiorno che dispone di tavolo e divano.

Il prendisole è sul cofano del compartimento motori e la sua superficie già importante può essere ulteriormente incrementata variando la posizione dello schienale del divano.

A destra, il pozzetto aperto con il prendisole poppiero, il divanetto e il tavolo apparecchiato per una colazione per due. Nella foto grande, la barca in navigazione.



La plancia bagno di giusta superficie non è a sbalzo, ma è integrata nello scafo e nella carena. Anche quest'ultima è foderata con teak e incorpora la scaletta bagno e la passerella elettroidraulica, entrambe a scomparsa.

Gli interni

La barca in prova è un prototipo ed è già stata acquistata, per cui il suo acquirente ha dettato alcune esigenze in fatto di abitabilità. Il cantiere propone quindi anche un'altra versione dove una cabina doccia separata è collocata al posto del banco cucina che a sua volta viene spostato a murata, più a proravia, in sostituzione del secondo divanetto che esiste nell'altra versione.

L'agilità della barca è ottima e a 2.400 giri/m i 54 nodi di massima velocità si raggiungono molto facilmente

In ogni caso il soggiorno sottocoperta è uno spazio unico (salvo il bagno e la cabina doccia nella versione B) dove il letto doppio parzialmente aggirabile è a prora estrema, il soggiorno con due o un solo divano è a poppavia mentre verso poppa, ai lati della discesa, si trovano il locale toilette e il banco cucina (versione A).
L'arredamento è molto semplice, lineare ed essenziale, ma non privo di gusto che deriva dalla mancanza di inutili decorazioni e dall'armonico accostamento delle tinte sempre chiare che conferiscono luminosità all'ambiente.







Il progetto stilistico degli interni è da attribuire alla valida mano dell'architetto Paolo Rossi.

La prova

I due motori Cummins di 715 cavalli ciascuno sono per loro natura di funzionamento silenzioso ed è un vantaggio in quanto su questo tipo di barca, veloce, prevalentemente aperta e con ambiente unico sottocoperta, le possibilità di insonorizzazione sono limitate non solo nelle superfici di possibile isolamento, ma anche nel peso specifico del composito isolante. Comunque nel corso della prova è stato possibile rilevare fonometricamente due valori a regimi intermedi che si sono rivelati accettabili sottocoperta e poco recettibili in pozzetto (vedi tabella).
Con i piani correttori neutri la carena entra in planata al regime di 1.800 giri/m (16 nodi), ma, una volta in assetto stabilizzato, è possibile ridurre il regime a 1.600 giri/m e con un po' di correzione la portanza resiste intorno ai 15 nodi. Non è la migliore situazione per questo tipo di barca, infatti, come si accelera a 2.000 giri/m le eliche di superficie entrano nel loro campo di buon lavoro, l'accelerazione è repentina, progressiva e la velocità balza a 37,5 nodi. Se si esamina la sequenza dei consumi si nota come questi diminuiscano anziché salire rispetto ai 1.800 giri/m. Ciò è dovuto al miglioramento delle condizioni di lavoro delle eliche di superficie che nella com-



In queste pagine dall'alto in senso orario: la cabina matrimoniale a prua, il bagno, il Mas 42 Sport in un momento della prova.

Nella foto sotto, l'ergonomica postazione di comando. In basso a destra, la plancetta bagno.

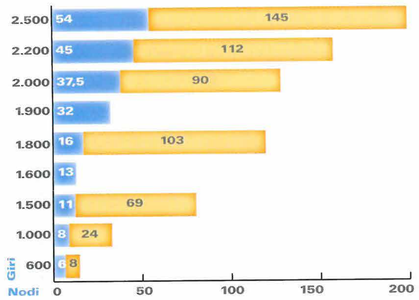
plessità della situazione critica si trovano ora con minore carico. Poi non c'è storia perché basta agire sulle manette e la massima velocità di 54 nodi a 2.600 giri/m diventa naturale. I 100 punti in più rispetto al regime massimo indicato dal costruttore dei motori sono però da tenere di riserva per non restringere troppo il margine di affidabilità meccanica. Ecco allora in certi casi l'opportunità di ricorrere al moltiplicatore di giri, ma non è qui un argomento da considerare, peraltro sempre interessante.

L'agilità della barca è ottima in ogni situazione a condizione che il pilota abbia sufficiente dimestichezza con il lavoro pressoché contemporaneo del volante, delle manette di accelerazione e dei pulsanti per la variazione della geometria della carena. Qualunque virata è rapida e precisa e il pilota ha sul volante l'esatta sensazione di avere sempre "in mano" la barca. Nelle virate veloci, strette e repentine non si ha percezione di tendenza al testa-coda e pure l'inclinazione all'interno presenta un preciso limite di sicurezza naturale.

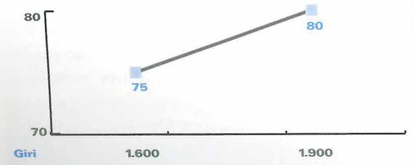
I 54 nodi veri non sono nemmeno la metà di quanti ne può raggiungere una barca da competizione, tuttavia incominciano a essere impegnativi specie in acque molto frequentate. Ecco allora giustificata la nostra affermazione d'apertura che diventa quindi una raccomandazione per chi avrà la possibilità di utilizzare il Mas 42 Sport. ■

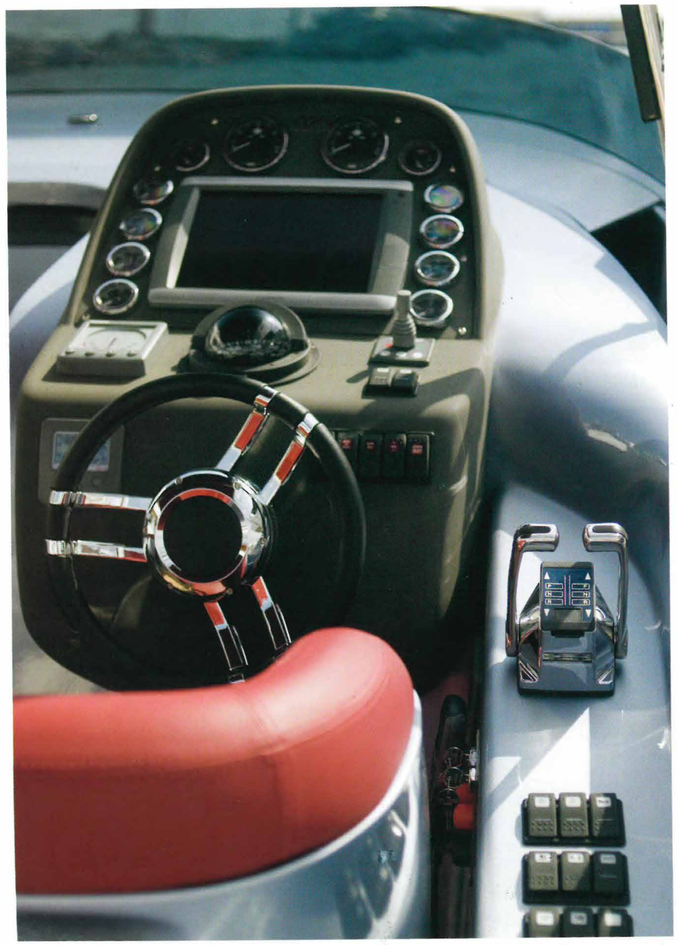
Le prestazioni

Condizioni della prova Tempo variabile ma soleggiato · brezza tesa da N con tendenza a ruotare da NE forza 3 scala Beaufort (7 – 10 nodi) · mare poco mosso forza 2 scala Douglas (onda m 0,10 – 0,50) · 3 persone a bordo · gasolio lt 350 · acqua lt 50 · dotazioni di sicurezza.



Rumore in dBA







La scheda

Mas Srl

22026 Maslianico (CO), via Roma 8,
tel. 031 569115, www.mas-yacht.com

Progetto FB Design (scafo), Paolo Rossi (arredamento e stile)

Scafo Lunghezza f.t. m 12,64 · larghezza m 4,01 · rapporto lunghezza/larghezza 3,15 · altezza di costruzione m 3,17 · cabine 1 · posti letto 2 · toilette 1 · riserva combustibile lt 1.200 · riserva acqua lt 340 · portata massima 10 persone · peso a vuoto kg 11.360 · rapporto peso/potenza imbarcata 7,94 kg/cv

Motori Due turbodiesel Cummins · mod. Qsm11 · 4 tempi · iniezione diretta · 6 cilindri in linea · alesaggio x corsa mm 125 x 147 · cilindrata 10.800 cc · turbo con aftercooler · controllo elettronico · potenza cv 715 (526 kW) · regime 2.500 giri/m · coppia massima Nm 2.373 a 1.700 giri/m · peso a secco kg 1.188 · rapporto peso/potenza 1,66 kg/cv · trasmissioni ZF Tri-Max con eliche di superficie.

Dotazioni standard Àncora Trefoil kg 20 in cubia · salpancora elettrico 1.400 W · m 50 catena zincata calibro 8 · doccetta estraibile in pozzetto a poppa · avvisatore acustico · antenna gps · antenna vhf · scaletta bagno a scomparsa · passerella elettroidraulica · portello motori elettroidraulico · altoparlanti stereo · cuscineria esterna di sky · vhf · gps e chartplotter Raymarine 80 · wc elettrico · tv lcd 17" · autoradio/lettore cd

Alcune misure Sottocoperta a tutto spazio cm 500 x 360 h cm 192 · letto cm 205 x 140 · divano cm 205 con seduta cm 55 · banco cucina cm 95 x 50 · locale bagno cm115 x 145 h cm 192 · pozzetto cm 700 x 370 · divano cm 230 con seduta cm 55 · prendisole cm 180 + 55 x 230

Certificazione CE Categoria B

Prezzo € 700.000 + iva