

B

Provate per voi

Velocità e SICUREZZA

Carena basata su concetti agonistici, originale per una barca da diporto. Motore centrale e asse di trasmissione con 7 gradi di inclinazione. Perfetta distribuzione dei pesi. Elica supercavitante

di Aldo Martinetto

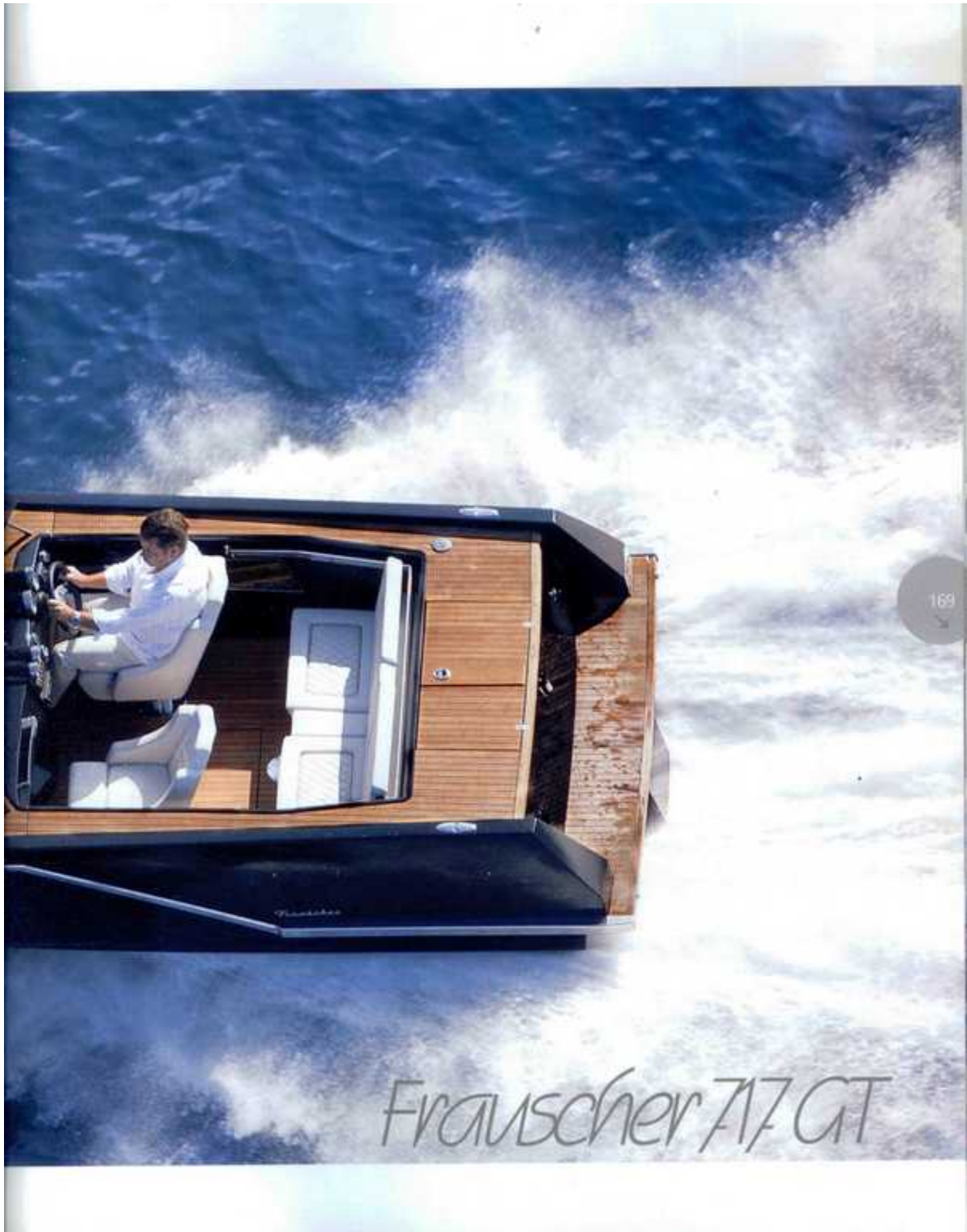
Il 717 GT è un mezzo speciale e come tale va interpretato. È sempre una barca da diporto, ma la sua carena è derivata da esperienze agonistiche e sotto certi aspetti anche sperimentali.

Di ciò che sta sopra la linea di galleggiamento è presto detto. L'aspetto è quello di un runabout degli anni '30. Uno splendido disegno fatto di semplicità architettonica e di equilibrate proporzioni. Le murate lisce, in prossimità del pozzetto, sono evidenziate da un profilo metallico a Z di limitato rilievo. Il pozzetto, le due poltroncine, il divanetto a poppa e il parabrezza sono schematici, ma perfettamente efficienti. Il pavimento è ricoperto con sottili doghe di teak di colore naturale. La coperta a proravia del parabrezza è perfettamente sgombra e presenta un lungo boccaporto a filo e a due battenti che chiude il gavone contenente i giubbotti salvagente e i parabordi. Concettualmente il vano dovrebbe essere vuoto, ma chi volesse può stendersi una cuccetta.

La coperta è di vetroresina antiscivolo, ma a richiesta può esse-

re rivestita con

teak. A poppa, dietro lo schienale del divanetto, è posizionato il gavone delle batterie. Una ristretta piattaforma è compresa fra i terminali delle murate e appoggia su un elemento scatolato della carena-non-carena a poppa. È una finitura con funzione ben diversa da quella che sulle barche da diporto è intesa per il bagno. Il dritto di prora, secondo i canoni architettonici delle barche dei tempi andati, è quasi perpendicolare ancorché ridotto in altezza. Per una barca da 50 nodi può apparire un'incongruenza, ma in questo caso può essere accettato per le ragioni che vedremo più avanti. Dietro il parabrezza, sul lato destro, ci sono il posto di pilotaggio e la consolle degli strumenti. Anche qui massima semplicità, perché gli strumenti sono solo gli essenziali e inseriti in alloggiamenti profilati e in rilievo come su una vettura sportiva.



Frauscher 717 GT

Provate
per voi **FRAUSCHER 717 GT**



La carena

La carena del 717 GT a prima vista è a V abbastanza pronunciata e interrotta a mezza barca da un vistoso redan. In questa zona il diedro appare intorno ai 23°. Solitamente a poppavia del redan la carena di una barca normale prosegue verso poppa (magari con l'interruzione di un secondo redan) con andamento abbastanza regolare e con diedro in diminuzione. Quella del Frauscher 717 invece si interrompe nettamente per riprendere con una conformazione assai diversa dopo un intervallo di circa una decina di centimetri formato da un profondo canale di altri dieci centimetri (per l'aspirazione dell'aria). Dopo il redan e il canale, assume una conformazione a diedro ridotto e forma un altro gradino centrale da cui fuoriesce l'asse elica con un'inclinazione di 7°. Ciò è consentito dalla posizione del motore a mezza barca in corrispondenza del famoso canale trasversale di aspirazione d'aria. Sull'asse è calettata un'elica supercavitante, quasi di superficie, e come tale lavora perché la portanza idrodinamica della carena è concentrata a mezza barca, mentre la rimanente sezione verso poppa rimane sollevata sull'elica e sul cuscinio d'aria aspirata (sopra i 3.000 giri/m) attraverso quel canale esistente fra il redan e la carena a seguire. La portanza idrodinamica viene esercitata quindi solo sulla breve fascia centrale della carena. Stando così le cose l'albero porta-elica potrebbe addirittura proseguire oltre lo specchio di poppa sostenuto da un "castello" come su un tre punti dove potrebbe essere inserita anche la pala direzionale. Ciò non è stato fatto per non esasperare ulteriormente le prestazioni che in quel caso potrebbero essere incrementate con l'adozione di un'elica di superficie a due sole pale. Sul 717 GT invece esiste ancora la pala del timone a pettine caratteristica Frauscher, ma non credo che in questo caso comporti i pretesi vantaggi che si hanno con le carene del cantiere più tradizionali. In queste condizioni il famoso dritto di prora, ancorché da me contestato, pare rimanga sempre sollevato dall'acqua e, in certe situazioni, non sia causa di testa-coda. In effetti debbo dire di avere avuto occasione di osservare a lungo la barca da terra con acqua molto più moscia e l'anomalia evidenziata non si è mai verificata. Evidentemente la perfetta distribuzione dei pesi ha la sua importanza.

I famosi 200 giri mancanti nel corso della prova erano dovuti a un'elica a sei pale decisamente meno adatta di quella prevista a quattro pale e di diametro e passo diversi che verrà montata in sostituzione.

Alla destra del pilota è la leva del gas e dell'invertitore con integro il cordone dello stacco di sicurezza. La guida, esclusivamente seduti, è perfettamente agevole. Il cruscotto è ribaltabile per aprire il quadro elettrico e l'alloggiamento dell'estintore.

La prova

La barca è monomotore con trasmissione in linea d'asse e il motore a benzina è piazzato al centro dello scafo. La manovra svolta per lasciare o prendere l'ormeggio è lenta e difficoltosa ed è complicata dal tipo di elica. Occorre un certo addestramento e un po' di pazienza, ma fa parte del gioco. In acque libere iniziamo ad accelerare con gradualità, soffermandoci ai vari regimi per rilevare il comportamento della barca e la velocità. Fino a 2.500 giri/min sta procedendo già con una certa velocità (19 nodi), ma non è in piena sintonia. A 3.000 giri/m i nodi sono 22, ma con un'evidente sensazione di incertezza perché l'elica denuncia un leggero stato di cavitazione. Un istante dopo, aumentando il regime, la carena decisamente in sospensione e la velocità aumenta repentinamente. I successivi 1.000 giri/m significano 33 nodi e altri 1.000 giri/m (5.000) corrispondono a 48 nodi puliti. Il motore ha ancora 200 giri/m da esprimere, ma oggi non può raggiungerli a causa dell'elica non propriamente adatta (vedi box a sinistra). Nell'intervallo dai 3.000 ai 5.000 giri/m la barca affronta l'onda (cm 50/60 di altezza) con disinvoltura e morbidezza, infatti la sfiora ed è impossibile altrimenti. Ma ciò che esalta è la facilità e la rapidità con cui la barca accosta in qualsiasi direzione con un'inclinazione che dà sicurezza. Sia a destra sia a sinistra, essa chiude un cerchio con un raggio di 10/12 metri qualsiasi velocità (un perfetto giro di boa). Sopra i 3.000 giri/m lo scafo sente la coppia dell'elica e appoggia a sinistra. Con le mani sul volante il fenomeno viene annullato senza lettura. Il volante è comunque sempre morbido e plastico, in lascia completa padronanza al pilota. Le accelerazioni sono regolari, in ogni caso è un procedere entusiasmante che mi ricomanda a poco la sensazione (però con velocità più che doppia) che si vive con i tre punti in competizione.

LA SCHEDA

COSTRUTTORE Frauscher Bootswerf GmbH & Co KG, Gmunden, Austria, www.frauscherboats.com,
IMPORTATORE Cantiere Nautico Feltrinelli, Gargnano (BS), via della Libertà 59, 0365 71240, info.nautica@nauticafeltrinelli.it, www.nauticafeltrinelli.it

PROGETTO Thomas Gerzer (carena) • M. Frauscher

SCAFO Lunghezza m 7,17 • larghezza m 2,25 • peso kg 1.500 • portata max persone 6 • riserva carburante lt 175

MOTORE Un motore a benzina Volvo Penta • mod. 5.7 Gxi • 4 tempi • iniezione Multi Point • 8 cilindri a V • alesaggio x corsa mm 88,4 x 88,4 • cilindrata 5.700 cc • rapporto di compressione 9,4:1 • gestione elettronica • potenza cv 320 (239 kW) • regime 5.200 • peso a secco kg 466 • rapporto peso/potenza 1,45 kg/cv • trasmissione in linea d'asse

CERTIFICAZIONE CE Categoria C

La plancia ha un chiaro riferimento automobilistico, sia nel disegno e sia nell'impostazione, esaltato anche dalla posizione di guida esclusivamente da seduti.

LE PRESTAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA Località lago di Garda • tempo soleggiato • brezza leggera SE con tendenza a ruotare a NE forza 2 scala Beaufort (4 nodi) • acqua poco mosca 2 scala Douglas (onda 10/50 cm) • 2 persone a bordo • benzina lt 50

