

>> usato
Elan 431

di F. Benvenuti

TRADIZIONE DALL'EST

Un progetto dello studio J&J estremamente tradizionale ma ben realizzato dal cantiere sloveno. Una barca attuale, disponibile in due versioni, per crociere sicure e confortevoli



pregi	difetti
> Progetto sicuro e collaudato	> Molti esemplari usati per il charter
> Costruzione robusta	> Giunzione della chiglia imperfetta
> Valutazione usata interessante	> Alcuni impianti con problemi tecnici

Barca da crociera veloce e spaziosa, l'Elan 431 è stata progettata dallo studio sloveno J&J. Commercializzata a partire dal '91, sostituì l'Elan 43 e ha avuto grande successo come imbarcazioni per il charter, specialmente in Croazia. Ne esistono due versioni: la Owner (tre cabine doppie e tre bagni) e la Team (quattro cabine doppie e tre bagni).

Costruzione

Lo scafo è realizzato in laminato monolitico con resina poliestere, la carena è protetta dall'osmosi mediante resina isoftalmica. Il controstampo strutturale è resinato allo scafo. Piuttosto rari i fenomeni di osmosi o di delaminazione. I punti deboli sono gli attacchi delle lande che, se non regolati periodicamente tramite un grosso dado sulla paratia centrale, tendono a sollevarsi e a creare piccole crepe nel gelcoat intorno alle lande stesse. Le paratie sono strutturali e resinata sia allo scafo che alla

coperta. Da verificare eventuali spostamenti della paratia centrale nella parte alta e dell'ordinata immediatamente davanti alla paratia in oggetto.

Il bulbo in ghisa da 2700 kg è provvisto di siluro ed è fissato allo scafo con prigionieri in acciaio inox. È possibile incontrare piccole infiltrazioni di acqua, specialmente nei primi modelli, in quanto il bulbo non è sempre attaccato con precisione sulla scassa. La coperta è in sandwich di balsa, con inserti in compensato marino in corrispondenza della ferramenta. L'unione scafo-coperta è ottenuta con bulloni su una piastra banda di alluminio e la falchetta è resinata dall'interno. Il timone con asse e rinforzi interni in acciaio inox tende a incurvarsi leggermente lungo il bordo di uscita. Il supporto inferiore, realizzato in acciaio inox, è fissato allo skeg mediante quattro bulloni passanti e tende con l'uso ad acquistare gioco e a provocare crepe e infiltrazioni nello skeg, che possono portare alla rottura dell'attacco.

Coperta

Coperta e pozzetto sono talvolta rivestite in teak, mentre la tuga è sempre con antisdrucciolo stampato. Il pozzetto garantisce otto sedute comode, vi sono due gavoni molto ampi e un alloggiamento dedicato alla zattera autogonfiabile dietro la ruota.

L'attacco del bulbo spesso presenta disallineamenti tra zoccolo in vtr e lama.

ta, in posizione comoda per un eventuale uso. Inoltre c'è un gavone separato per due bombole del gas da tre litri. Dietro, nell'ampio e comodo spoiler, sempre rivestito in teak, c'è la scaletta da bagno, coperta da un controstampo in posizione di riposo. Tutte le drizze compreso il caricabasso del tangone e la cima dell'avvolgifiocco passano all'interno di un controstampo creato appositamente. Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto e assistite da una numerosa serie di stopper; il trasto della randa è collocato sopra la tuga e lascia completamente libero il pozzetto; la scotta della randa è rinvia in un winch sulla tuga, ciò consente un abbondante spazio prendisole e una comoda circolazione su tutta la coperta, fatta eccezione per la zona a lato del timone che non permette un passaggio facile. Il gavone dell'ancora è di notevoli dimensioni: il salpancora, 50 m di catena e quattro o sei parabordi trovano posto senza difficoltà. In coperta ci sono sedici oblò, tutti apribili e facilmente regolabili.

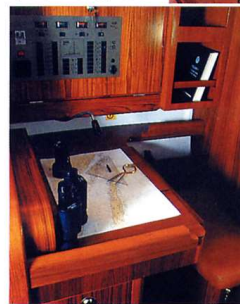
Attrezzatura

L'albero Selden in alluminio anodizzato, armato in testa con due ordini di crocette, è molto flessibile: consigliato il montag-

Sotto, il piano di carteggio con lateralmente il quadro elettrico. Una soluzione funzionale ma non bella. A destra, la zona cucina con il poco pratico doppio lavello.



A sinistra, in basso, il quadrato con l'accesso alle due cabine gemelle di prua della versione Team, quella più usata dal settore del charter e quindi la più sfruttata.



ne Owner troviamo invece un letto matrimoniale con armadietti, gavoni e divanetto. L'assemblaggio interno dei vari mobili risulta, specialmente nei primi anni di produzione, poco curato. Era possibile richiedere interni laccati, scelta questa esteticamente discutibile, in considerazione del fatto che con il passare degli anni la laccatura tende a ingiallire.

Impianti

Funzionali e costruiti con componenti di qualità nella ultima serie, gli impianti idrico ed elettrico dei primi modelli sono invece realizzati in maniera un po' caotica. Tutti i circuiti sono protetti da breaker. Prestare particolare attenzione se gli impianti siano stati modificati dalle società di charter, modifiche queste eseguite spesso da personale non competente. Da controllare attentamente anche i serbatoi d'acqua, posizionati sotto il letto della cabina destra di poppa e sotto il divano in dinette, perché spesso perdono lungo le saldature. Il motore di serie era uno Yanmar 45 cv con scambiatore a linea d'asse. Buona la coibentazione acustica, ma nelle barche più vecchie il materiale coibente tende a sgretolarsi. Negli ultimi anni di produzione la potenza è aumentata con un propulsore sempre Yanmar, ma da 50 cv. Molto buona la velocità di crociera che, con l'elica di serie a tre pale fisse, è di circa 7,5 nodi. In bolina con vento forte si possono verificare ingressi di acqua dai lavelli sia della cucina che dei bagni. Occorre pertanto ricordarsi di chiudere sempre le prese a mare ogni volta che si naviga molto sbandati.

Valutazione economica

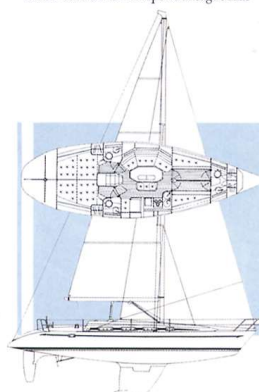
La valutazione di queste barche è di circa 95.000 euro per i primi esemplari sino ad arrivare a 130.000 per le più recenti. Quotazioni che ovviamente dipendono anche dalla provenienza, se charter o armatoriale, dalla finiture interne (gli esemplari con interni laccati sono meno richiesti), o dalla presenza di tessuti in Kevlar nella costruzione dello scafo: in questi casi la valutazione può aumentare o diminuire di 5.000 fino a 10.000 euro.

gio di due volanti e di un tendipaterazzo. Il boma è provvisto di tre borose e di vang rigido di serie. Sull'albero è presente una sel-la che permette di riporre il tangone in verticale a prua dell'albero. Sono presenti quattro winch Harken self-tailing a due velocità. Nell'utilizzo dello spinnaker si sente la mancanza di altri due winch a poppa. Le rotaie del genoa hanno il doppio carrello e i terminali con pulegge, per parancare i punti di scotta del fiocco.

Interni

Ben sfruttato lo spazio sia nella versione Owner che in quella Team. La dinette è collocata centralmente rispetto al baglio mas-

simo che è di quattro metri, quindi molto spaziosa con la cucina a murata preceduta dal tavolo da carteggio. Nella cucina trovano posto due lavandini di buone dimensioni, anche se quello più interno è un po' scomodo da utilizzare. Di serie il fornello a tre fuochi con forno e un frigorifero a pozzetto. Di fronte alla cucina c'è un divano a ferro di cavallo intorno a un tavolo ovale che può ospitare, con un po' di spirito di adattamento, fino a dieci persone. A poppa si aprono due cabine doppie simmetriche, ciascuna con il bagno; anche qui lo spazio è abbondante e l'aria è assicurata da due oblò, uno in murata e uno verso l'interno del pozzetto. A prua, nella versione Team, ci sono due cabine doppie simmetriche con letti a castello e un bagno che serve entrambe le cabine. In questa versione è evidente la mancanza di gavoni e armadietti specialmente nelle cabine di prua. Nella versio-



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.	(m) 13,45
Lunghezza scafo	(m) 11,50
Larghezza	(m) 4,00
Immersione	(m) 1,95
Dislocamento	(kg) 8200
Superficie velica	(mq) 89,70
Cuccette	6/8
Serbatoio gasolio	(lt) 115
Serbatoio acqua	(lt) 360
Progetto	J&J
Costruzione	Elan Marine