

Dal 1923 la più autorevole rivista di mare

Vela e MOTORE

SPECIALE
estate

30 pagine: tutto sulla crociera

Luoghi
Dodecaneso

Pantelleria

Procida

Barca da sogno
Azimut Solar 74

Prove

Bénéteau Antares 1380

Performance 1107

Rio 600 Cruiser

Boston Whaler 270 Outrage

Evinrude 250 FPX

Finngulf 41

Magazzù Tris 10

Mattia F18

Plastimar Paros RH460

Sport

COPPA AMERICA
Intervista in esclusiva a
RUSSELL COUTTS

Volvo Ocean Race

da Göteborg a Kiel

Mondiale IMS

Omega Seamaster Cup

Blurimini

Regata de Rubicon

Tecnica
Regolare
l'albero

Motori
Le trasmissioni



20007

9 770042 318005

Tris¹⁰

Trimarano dedicato alla crociera. Interni dalle dimensioni generose e ampi spazi in coperta. Scafi laterali retraibili e controllo elettronico della randa i punti di forza. Ottime le prestazioni a vela.

di A. Mariotti



1. Il pozzetto è ampio. L'entrata della cabina di poppa avviene dal passauomo sul piano di calpestio.
2. I passavanti sono piuttosto stretti. Davanti l'albero si trova l'autogonfiabile.
3. Ampie prendisole sono offerti dalle terrazze tra lo scafo centrale e quelli laterali.
4. Il Tris 10 con gli scafi laterali ritratti.

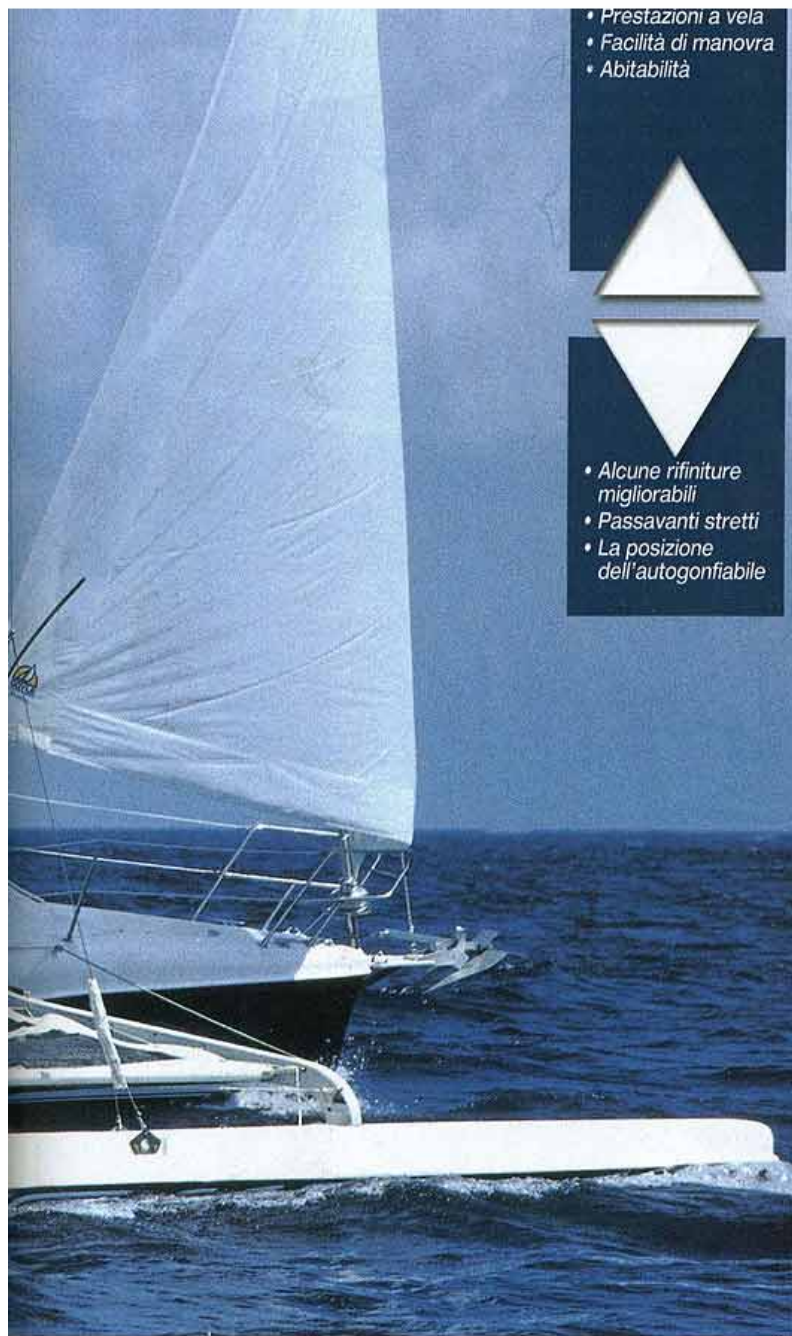
L'attività del Gruppo Magazzù nel campo delle costruzioni e progettazioni navali inizia negli anni '60 (il motor-sailer Alicudi) evolvendosi sempre più nel campo dei sistemi navali e aeronautici innovativi anche attraverso attività di ricerca industriale. Tra i progetti più importanti degli anni '90 del gruppo vi sono i brevetti e il progetto del Monostab, un monoscafo stabilizzato con un sistema alare da 35 nodi di velocità, e il Surfing Tris 75, un ferry di 75 metri. La pro-

duzione del Tris 10 è iniziata nel '96 con l'intenzione di realizzare un'imbarcazione completamente dedicata alla crociera.

Il progetto

La costruzione rivela una grande attenzione alla solidità e alla sicurezza. Lo scafo è realizzato in vtr senza controstampi, rinforzato da madieri e longoni resinati a mano sullo scafo. Su tutta la barca è presente un doppio fondo compartimentato. Gli scafi laterali sono divisi in dieci compartimenti

stagni e ognuno di essi è in grado di tenere a galla il trimarano, che è quindi inaffondabile. Gli interni hanno un'abitabilità superiore a quella di monoscafi delle stesse dimensioni. Anche lo spazio in coperta, grazie alle ampie terrazze, offre spazi generosi. I bracci di collegamento sono ripiegabili per ridurre la larghezza massima da 9,45 a circa 4,00 metri e facilitare l'ormeggio in porto. Tale sistema di ritrazione è automatizzabile tramite cilindri idraulici. Il Tris 10 viene comun-



- Prestazioni a vela
- Facilità di manovra
- Abitabilità



- Alcune rifiniture migliorabili
- Passavanti stretti
- La posizione dell'autogonfiabile



que fornito già di serie di un sistema di apertura semiautomatica ottenuto grazie ad una coppia di molle a gas che da sole provvedono all'apertura del trimarano. L'azionamento tramite i winch risulta così limitato soltanto all'operazione di chiusura.

La coperta

L'adozione delle reti tra i bracci di collegamento permette di avere due ampie zone vivibili, oltre al prendisole di prua e il pozzetto. Sono quindi quattro le zone

distinte che consentono a otto persone di potere avere, a due a due, il proprio spazio e privacy di conversazione.

A poppa il pozzetto offre ampie sedute e degrada dolcemente in una plancetta per la discesa in acqua. Questa parte non è strutturale, così come la delphiniera di prua con l'ancora, fatto che consente di poter evitare l'immatricolazione il Tris 10.

Le manovre sono rinviate in pozzetto, così come il rinvio della deriva, albero e boma sono di



1 2
4 3



1. Il quadrato centrale visto da prua. Lungo la murata di sinistra si trova la cuccetta doppia. Di fronte c'è la dinette con tavolo e divano trasformabile in cuccetta.
2. La cucina dispone di un fornello a due fuochi e lavabo e si trova nel corridoio di passaggio tra la zona di prua e quella di poppa.

Nemo New. Due sartie volanti sui galleggianti laterali migliorano la rigidità degli scafi senza essere d'impedimento alle manovre. Il gennaker è avvolgibile con frullino sulla delfiniera di prua. Due sedute su entrambi i lati consentono al timoniere di timonare e governare la randa in pieno comfort e con una buona visibilità. La consolle di guida si trova al centro del pozzetto, in posizione abbastanza rialzata. L'autogonfiabile è fissato in coperta, davanti l'albero, in una posizione comoda in caso di emergenza ma allo stesso tempo poco elegante. In pozzetto è possibile montare un tavolo. A prua si trovano una cala e un

pozzo catena con ancora. I passavanti risultano essere un po' troppo stretti e scomodi.

Gli interni

Sono caratterizzati da un ampio locale nella zona centrale nel quale sono ricavati una cuccetta doppia sulla sinistra, sul lato di dritta si trova la dinette con tavolo in legno, questa può essere trasformata in altri due posti letto. Prima della cabina di prua si ha sulla sinistra la cucina con blocco fornelli a due fuochi e lavabo. Di fronte al cucinotto c'è il bagno con lavabo e doccia. Infine la cabina di prua a V. Qui si trovano anche un armadio, alcune mensole e una panchetta. Esiste

anche una versione per il charter. Mantiene inalterate le disposizioni delle zone prodriere (cucina, bagno, cabina di prua) mentre si distingue per la diversa configurazione della zona centrale, caratterizzata da un'ulteriore cabina separata posta sulla dritta. La dinette è ricavata sul lato di sinistra. Entrambe le versioni possono essere dotate di un'ulteriore cuccetta doppia a poppa con accesso direttamente dal pozzetto.

La prova

Durante il nostro test, con circa 12 nodi di vento reale, di lasco abbiamo toccato punte anche di 11,5 nodi di velocità. Un dato che la dice lunga sulle capacità veli-

TRIS 10 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Magazzù Research Group

Il prezzo

Versione base euro 116.200 + Iva
 versione cruise euro 129.114 + Iva
 versione charter euro 126.531 + Iva
 versione elite euro 147.190 + Iva

I dati

Lungh. f. l. m 10,90 – largh. max m 9,45 – largh. min m 4,00 – pesc. con deriva e timoni retratti m 0,50 – pesc. con deriva e timoni estesi m 1,90
 2 serb. carb. da lt 52 – 2 batterie da 100 Ah – 8 posti – omolog. CE cat. A.

Piano velico

Altezza albero m 14,40 – randa mq 39,00 – trinchetta mq 10,00 – drifter mq 42,00 – gennaker mq 75,00 – spinnaker asimmetrico mq 90,00

Dotazioni standard

Versione base: sistema di articolazione dei bracci per la

ritrazione dei galleggianti laterali derive e timoni pivotanti – fuoribordo da 25 cv 2 tempi – serbatoio carburante lt 23 – serbatoio acqua lt 300 – toilette marina – due bussole in pozzetto – due batterie da 70 Ah cucina a due fuochi a Gpl e lavello antivegetativa sui tre scafi – serbatoio scarico acque nere.

Dotazioni optional

Spi asimmetrico con calza mq 91,00 (euro 2.247) – Ups gennaker avvolgibile mq 75 (euro 2.169) avvolgitore per genoa (euro 1.291) avvolgitore gennaker (euro 413) supplemento motorizz.: due f/b 9.9 cv 4t (euro 2.050); due f/b 15 cv 2t (euro 2.117); due f/b 15 cv 4t (euro 2.737) – tender 230T con f/b 4 cv (euro 1.188) – strumenti speed/Depth/Wind Raymarine ST60 (euro 2.022) – autopilota Raymarine (euro 651) – Chartplotter Raymarine (euro 987) – caricabatterie 220V per 2 batterie (euro 310) – salpaancora (euro 1.250) – autogonfiabile entro 12 miglia (euro 236) – zattera di salvataggio in valigia rigida (euro

1.785) – tendalino/copertura per il pozzetto (euro 775).

I motori della prova

2 fuoribordo Yamaha 4 tempi da 15 cv ciascuno – 2 cilindri in linea alessaggio x corsa mm 59 x 59 cilindrata cc 323 – rapporto di trasmissione 13:27 – potenza albero dell'elica 11 kW – 1 carburatore.

Indirizzi

Cantieri Magazzù
 Marina di Villa Igjea,
 Palermo
 Tel/fax 091
 91223715
 yachting@magazzu.com
 www.magazzu.com

In sintesi

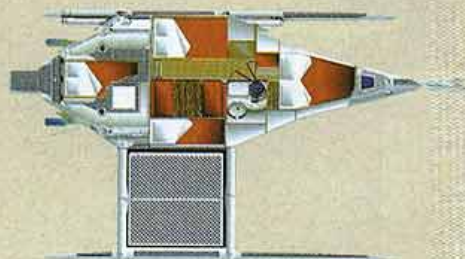
Il Tris 10 è un trimarano disegnato per la crociera. Il progetto rivela una grande cura degli spazi interni, alla velocità e soprattutto alla sicurezza. Deriva centrale e timone sono pivotanti, il pescaggio raggiunge la profondità minima di 50 cm ed è quindi in grado di spiaggiare. L'adozione di due motori fuoribordo 4 tempi assicura facilità di manovra e velocità di crociera elevate. Grazie alle linee di carena, ottime sono le prestazioni a vela. L'assenza di zavorra, la compartimentazione con doppi fondi dello scafo centrale e le riserve di aria dei galleggianti laterali lo rendono inaffondabile. La randa può essere controllata elettronicamente.

Le prestazioni a vela

| Andatura (nodi) | intensità vento (nodi) | velocità barca (nodi) |
|-----------------|------------------------|-----------------------|
| bolina 40° | 12 | 7.5 |
| bolina 60° | 12 | 7.8 |
| traverso 90° | 12 | 9.0 |
| lasco 110° | 12 | 10.0 |

a motore

| giri/min. | velocità | rum (dbA) | | |
|-----------|----------|-------------|------------|-------------|
| | | in pozzetto | in dinette | cabina prua |
| 1000 | 2 | 68 | 53 | 50 |
| 1500 | 2.4 | 70 | 53 | 50 |
| 2000 | 2.8 | 73 | 55 | 52 |
| 2500 | 4.6 | 74 | 56 | 53 |
| 3000 | 6.3 | 74 | 60 | 57 |
| 3500 | 7.1 | 75 | 63 | 60 |
| 4000 | 8.5 | 77 | 65 | 63 |
| 4200 | 9.20 | 77 | 70 | 65 |



che di questo trimarano, leggero e con una linea idrodinamica molto pulita. Al timone non sembra di essere al comando di uno scafo dalla lunghezza di 10,90 metri fuori tutto ma piuttosto di un'agile deriva. Impressionante l'accelerazione sotto raffica. Le versioni Elite e Cruiser del Tris 10 sono attrezzate (è la prima volta) con un sistema elettronico di controllo della scotta della randa che ne consente il rilascio automatico nel caso in cui lo sbandamento raggiunga un certo valore limite definibile a piacere. Il rilascio avviene tramite un pistone idraulico posto sotto il boma, sensori posti sui galleggianti laterali inviano i dati di sbandamento ad una centrali-

na collocata in consolle. Un sistema automatico provvede alla richiusura del cilindro idraulico una volta cessata la condizione di pericolo. Questa funzione consente di navigare sulla condizione limite impostata con un continuo rilascio e ritensione della scotta della randa. Il sistema è comandato da una centralina elettronica che provvede anche a visualizzare costantemente il carico rilevato dai galleggianti oltre che ad emettere allarmi acustici all'approssimarsi di condizioni critiche di navigazione. La versione base e quella per il charter sono predisposte per tale sistema che però è optional. In considerazione delle esigenze di leggerezza

e manovrabilità, la propulsione è affidata ad uno o due fuoribordo, sistema che offre il migliore rapporto peso/potenza. Completamente sollevabile durante la navigazione a vela, i fuoribordo consentono una notevole pulizia idrodinamica, superiore a quanto si avrebbe con assi ed eliche (anche se abbattibili) in acqua, la cui resistenza - alle velocità raggiungibili sotto vela dai multiscafi - risulterebbe penalizzante. La soluzione bimotores, grazie alla notevole distanza tra i due propulsori, consente buoni livelli di manovrabilità. La configurazione consigliata è composta due 4 tempi 9.9 cv, la massima potenza installabile è pari a 50 cv.

3. Il bagno è di fronte alla cucina. E' dotato di lavabo e doccia.
4. La cuccetta di prua a V ospita due persone. Nella cabina si trovano anche una panca e un piccolo armadio.