

INNOVATIVO SISTEMA DI FISSAGGIO DELLA CHIGLIA.



Paolo Cori è uno dei maggiori esperti al mondo di barche a vela e da regata.

Questa soluzione, **punto forte e distintivo dei progetti degli ultimi venti anni dello Studio Cori**, consiste nel fissare la lama della deriva (che sorregge alla sua estremità inferiore la zavorra in piombo), scatolata come le ali degli aeroplani non solo sul fondo, come in tutte le altre imbarcazioni disponibili sul mercato, ma anche in coperta e nella paratia dell'albero. Dove la chiglia è fissata in coperta lì è fissato l'albero. Con la lama di deriva fissata in più punti il carico è meglio distribuito tra fondo, scafo e coperta e non è concentrato solo sul fondo; la lama stessa diventa parte integrante della struttura e si sono così potuti eliminare gran parte dei madieri e della struttura del fondo, con un consistente risparmio di peso dell'insieme scafo-coperta-struttura e una riduzione dell'altezza dei madieri sul fondo rimanenti di 30 cm. Questo permette: di abbassare i paioli verso il fondo dello scafo di 30 cm, di avere altezze in cabina negli standard senza dover ricorrere ad una esagerata e poco marina opera morta, un notevole abbassamento dei baricentri della coperta e delle relative attrezzature, una linea dello scafo e della coperta più filante e meno frenata al vento. Con la lama di deriva passante si è potuto ridurre il peso totale dell'imbarcazione senza compromettere la sua robustezza anzi aumentandola; anche in caso di incagliamento si è raggiunto un grado di sicurezza introvabile su altri progetti disponibili sul mercato. Nel 1993, durante una regata in Grecia, Moonshine II (Cori 52), realizzata con questa soluzione, ha superato senza nessun danno un incagliamento su uno scoglio alla velocità di 13 nodi sotto spinnaker.

Sfruttando il concetto della deriva passante, mantenendo le stesse caratteristiche di solidità e leggerezza è possibile installare una deriva mobile con una escursione di circa 0,85 metri che permette di ridurre il pescaggio a soli 1,80 m per entrare in qualunque porto. E' altrettanto possibile, mantenendo le stesse disposizioni e geometrie degli interni e caratteristiche di solidità e leggerezza della barca, installare una chiglia basculante a "leva lunga" che permette una sostanziale riduzione dello sbandamento in navigazione e un aumento delle prestazioni con vento fresco.

E' uno dei progettisti delle barche da regata Open più innovative degli ultimi 20 anni del panorama velico internazionale ed è il precursore dell'attuale trend dominante nonché indiscusso padre del dislocamento leggero.

Al timone dei suoi rivoluzionari ed inediti progetti come Rimini-Rimini, Pegaso, Italia 93, Moonshine II, Carondimio per citarne alcune, ha vinto le più prestigiose regate d'altura Open del Mediterraneo come la Rimini-Corfù-Rimini, l'AdriaS' Cup, la Giraglia, la Barcolana, e Open Europee come la Centomiglia del lago di Garda, il Bol D'Or del lago di Ginevra e molte altre.

Come già sottolineato il Cori 47 Europe è una barca **sicura, facile**, dalle prestazioni elevate, **senza rivali tra le barche da crociera della sua taglia**.

"**Uno scafo agile e veloce sia a vela che a motore** – afferma Paolo Cori, il suo designer – che unisce l'esperienza maturata con i miei precedenti progetti in quasi venti anni di vittorie nelle regate Open d'altura alla ricerca della funzionalità in navigazione e comfort negli interni. Una barca facile dal dislocamento leggero, con carichi contenuti e manovre semplificate. Il Cori 47 Europe è un concept d'avanguardia che unisce in un'unica barca tre valori fondamentali: **robustezza, prestazioni e comfort**.

Il Cori 47 Europe è commercializzato da
CORI SAIL
via Flaminia, 508 - 60015 Falconara Marittima
Ancona Italy
Tel. +39 0719161913-0719160701
mobile 337646641
E mail paolo@paolocori.com
website www.paolocori.com

CORI 47 Europe
THE PURE PLEASURE OF SAILING



INNOVATIVO
SISTEMA DI FISSAGGIO
DELLA CHIGLIA

La crociera veloce secondo Paolo Cori

Il **Cori 47 Europe** rappresenta la sintesi di oltre venti anni di vittorie delle barche di Paolo Cori nelle competizioni Open d'altura internazionali.

La **particolarità** di questo inedito progetto fast-cruiser è di unire ottime prestazioni a vela a comodi interni da crociera, attuabili grazie all'applicazione di innovative soluzioni concettuali e strutturali (come il sistema di fissaggio della chiglia, che non è solo fissata sul fondo, come in tutte le altre imbarcazioni disponibili sul mercato, ma anche nella paratia e in coperta e l'alta ottimizzazione del dislocamento) studiate e testate da Paolo Cori con successo nei suoi prototipi vincenti in migliaia di miglia in venti anni di regate d'altura nelle più dure condizioni di mare e vento. Prestazioni da racer puro, affidabilità, confort in navigazione e abitabilità e negli interni per la crociera di gran lunga superiori alle barche della stessa taglia, ne fanno senza dubbi, una barca innovativa ed unica nel suo genere.

Cori 47 Europe, è il progetto con il quale Paolo Cori interpreta il concetto di fast cruiser: **leggera, stretta, lunga al galleggiamento con un alto rapporto di zavorra** per garantire una elevata stabilità a vela. Ha un look grintoso ed essenziale, il baglio massimo è arretrato, il dritto di prua quasi verticale, con linee d'acqua che si avvicinano a quelle di un racer puro, semplici ma molto equilibrate nelle geometrie e nei volumi.

Per raggiungere alte prestazioni a vela, una barca a vela deve avere un basso dislocamento e una notevole stabilità trasversale in navigazione, senza compromessi con la robustezza strutturale. Minor dislocamento, cioè minor peso totale della barca, significa minore freno all'avanzamento a vantaggio delle prestazioni raggiungibili con minore superficie velica e conseguenti minori carichi sull'attrezzatura, che diventa anch'essa più leggera, sicura e facile da condurre anche con equipaggio ridotto.

"Il **Cori 47 Europe** è un concept d'avanguardia che unisce in un'unica barca tre valori fondamentali: **robustezza, prestazioni e comfort**, ignorando i freni imposti dai regolamenti di regata a formula o handicap. L'unico regolamento che la condiziona sono le leggi della natura, immutabili e fuori da ogni politica."

Uno scafo agile e veloce sia a vela che a motore che permette una crociera facile, comoda e divertente, riscoprendo il piacere della pura navigazione a vela in massima sicurezza anche con equipaggio ridotto.

Minore dislocamento vuol dire anche migliori prestazioni a motore con minore potenza impiegata e minore dispendio di carburante: con la motorizzazione Yanmar 55hp la barca supera comodamente i 10 nodi.

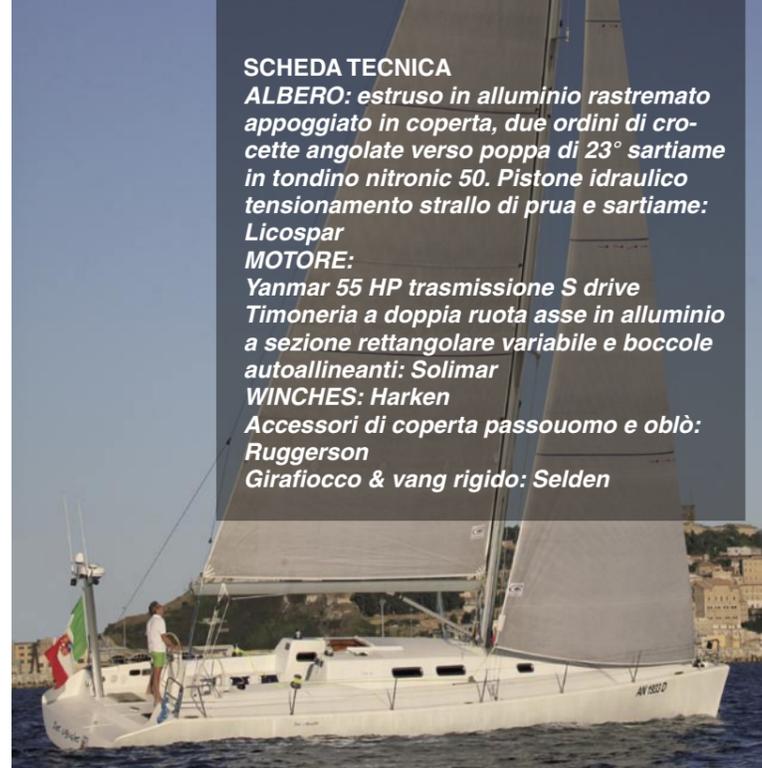
DATI TECNICI

Lunghezza fuori tutto	14.48 m
Lunghezza al galleggiamento	14.30 m
Larghezza massima	3.90 m
Pescaggio	2.65* m <small>*(2.65-1.80) con deriva mobile</small>
Dislocamento	7000 kg
Zavorra	3000 kg
Superficie randa	69 mq
Superficie fiocco	44 mq
Superficie Code 0	78 mq
Superficie Gennaker-MPS	195 mq

SCHEDE TECNICHE

ALBERO: estruso in alluminio rastremato appoggiato in coperta, due ordini di crocette angolate verso poppa di 23° sartiame in tondino nitronic 50. Pistone idraulico tensionamento strallo di prua e sartiame: **Licospar**

MOTORE: Yanmar 55 HP trasmissione S drive
Timoneria a doppia ruota asse in alluminio a sezione rettangolare variabile e boccole autoallineanti: Solimar
WINCHES: Harken
Accessori di coperta passouomo e oblò: Ruggerson
Girafiocco & vang rigido: Selden



ALBERO E PIANO VELICO.

La posizione dell'albero è arretrata per aumentare la superficie del triangolo di prua.

Lande e crocette sono angolate verso poppa di 23° e larghe fino alla falchetta: questo permette una elevata stabilità longitudinale dell'albero con una notevole riduzione dei carichi di trazione sul sartiame stesso e di compressione sul profilo dell'albero, con una vistosa riduzione del dimensionamento e un vantaggiosissimo risparmio di peso "in alto" dell'intero sistema albero e sartiame. Il rig è semplice e pulito caratterizzato da soli due ordini di crocette e un paterazzo che garantisce la stabilità nei casi estremi.

Un pistone idraulico sullo strallo di prua, collocato all'interno del gavone, permette il tensionamento del sartiame senza intervenire sullo stesso.

IL PIANO VELICO

prevede una randa steccata, fiocco al 110% con girafiocco su strallo frazionato e la possibilità di montare una trinchetta su stralzo mobile per bolinare con vento forte ed equipaggio ridotto. Una ricercatezza dell'armo è il girafiocco incassato nell'apposito vano in coperta per non perdere superficie preziosa in base e avere la corretta efficienza della vela di prua.

Il gennaker-mps è facilmente murabile sulla prua o, per i più esigenti, è utilizzabile con il tangone.

PIANO DI COPERTA

Il piano di coperta volutamente essenziale e funzionale prevede un passavanti di dimensioni molto generose, un esteso pozzetto con panche e paramare con tre ampi gavoni, timoneria con doppia ruota, due winch per drizze, terzaroli e scotta randa e due winch per genoa/gennaker. Tutte le drizze e la scotta della randa passano sottocoperta lasciando sgombra e pulita la tuga.

COSTRUZIONE

Scafo, coperta e strutture sono realizzati in composito a sandwich sottovuoto su stampi femmina con tessuti biassiali e unidirezionali di vetro S e rinforzi locali in unidirezionali di carbonio anima in pvc espanso a cellula chiusa a densità variabile e resina vinilestere.

La giunzione scafo-coperta è in laminato pieno con la flangia di raccordo di 60 mm di raggio, con incollaggio mediante sigillante strutturale.

ZAVORRA

Lama di deriva in scatolato di acciaio ad alta resistenza passante con flangia e controflangia di fissaggio sul fondo dello scafo, perni passanti di fissaggio in tuga e in paratia, siluro in piombo antimonio 4%. Finitura superficiale: primer, rivestimento superficiale con tessuti di vetro e resina epossidica, vernice epossidica.

INTERNI

All'interno l'atmosfera è calda ed accogliente, grazie all'arredamento realizzato in essenza di ciliegio con rifiniture di pregio. (prevista anche una versione in composito) Gli interni assai curati nei dettagli, ricalcano una disposizione e un design classici; sono disponibili due allestimenti rispettivamente con uno o due bagni. La tuga garantisce altezze abbondanti sino a prua dell'albero. La cabina di prua e le due matrimoniali di poppa sono comode e i bagni spaziosi. Il layout del quadrato, comodo per otto persone, è semplice e tradizionale, nonostante un baglio massimo di soli 3,90 metri.

