

A vele spiegate

Tante novità per il prossimo anno: per tutti i gusti e per tutte le tasche. Segno che il comparto è vivo e reagisce bene alle difficoltà degli scorsi anni
di Nicolò Volpati

È come la riabilitazione di un malato, per fortuna non terminale, ma con una seria malattia. La vela non è l'unico degente dell'ospedale. Molti settori industriali sono stati colpiti dai crolli delle borse del 2008 e dalle conseguenti crisi economiche sparse un po' dappertutto nel mondo occidentale. Anche la nautica ha pesantemente patito le conseguenze del "mondo che ha fatto crack", come titolavano i giornali di sei anni fa. La differenza tra motore e vela, forse, è che quest'ultima si è ammalata prima e anche cure e riabilitazioni sono in corso da più tempo. Probabilmente per questo motivo gli effetti benefici iniziano già a manifestarsi. La caduta degli ordini è stata piuttosto

improvvisa e verticale, ma fino a poco prima, complici leasing, agevolazioni fiscali e charter, le barche si vendevano come noccioline. I cantieri, soprattutto quelli che producevano barche a motore, hanno così goduto di un paio di anni di bonus, cioè di ordini da evadere. Non sempre è andato tutto liscio, visto che molti armatori si sono tirati indietro e hanno preferito pagare la penale anziché finire di pagare la barca. I numeri della vela erano decisamente più contenuti, quindi, niente bonus. Erano poche le barche già vendute e ancora da consegnare. Quelli subito dopo il 2008 sono stati i mesi più difficili. I dati Ucina ci rivelavano che le barche a vela immatricolate, quindi più lunghe di dieci metri, vendute in un anno in tutta Italia, erano solo sessanta. Numeri impietosi, soprattutto se confrontati con quelli precedenti al 2008. Era lecito pensare che il malato fosse terminale. E invece...



Vismara Marine V80 Easy Sailing

Lo dice anche il nome, l'ultimo modello di Alessandro Vismara fa della **facilità di conduzione** un imperativo. Del resto, questa era la richiesta precisa dell'armatore che è stata soddisfatta anche grazie ai sistemi di controllo e monitoraggio, alla domotica e agli strumenti di navigazione in prossimità delle ruote con tutti i dati di navigazione necessari. Il **carbonio**, così come vuole la tradizione Vismara Marine, la fa da padrone. Il dislocamento complessivo, infatti, è di 36.000 Kg con 318 mq di vele per 24 metri di lunghezza dello scafo. Molto personalizzati pure gli interni dove si fa notare un quadrato con area living tutto spostato verso poppa. www.vismaramarine.it

Jeanneau 64

Tanto spazio e nessuno spreco. Questo è il modo di interpretare il comfort in crociera del cantiere francese. Poco più di venti metri di lunghezza fuori tutto, sfruttati sempre razionalmente. La coperta ne è un esempio. Panche e quadrato molto confortevoli per i passeggeri anche perché non c'è trasto di randa e nemmeno paranco in pozzetto: tutto si trova sopra il rollbar. A poppavia del quadrato tanto spazio per le manovre, non solo per il timoniere, ma anche per l'equipaggio. All'estrema poppa è stata installata la **piattaforma basculante che garantisce un facile accesso al mare** durante le soste in rada e nasconde anche un garage per il tender. Le versioni degli interni, curati da Andrew Winch si sprecano. Ce ne sono ben quattro, da tre fino a sei cabine. www.jeanneau.it

Per fare il check up e verificare le condizioni di salute del paziente abbiamo percorso le banchine dei saloni autunnali, in particolare Cannes e Genova. Diciamo subito che, senza sottovalutare la serietà della malattia, la riabilitazione ci sembra stia dando buoni risultati. Il nostro ottimismo è dovuto al fatto che i **cantieri della vela hanno ricominciato a "sfornare" novità in quantità significative** con modelli che si rivolgono a diverse tipologie di armatori. Ce n'è per tutti i gusti e per tutte le tasche, dai luxury yacht con scafi dalle misure importanti, ai fast cruiser, alle barche per la crociera in famiglia o con gli amici. In questo scenario, oltre ai grandi cantieri francesi e a quelli del centro Europa, anche i produttori italiani si sono ritagliati una fetta importante di mercato.

Mylius Yacht 76 DS

La novità di Mylius Yacht misura 23,25 metri, ha una **superficie velica complessiva di 280 mq** e un dislocamento di 31.500 kg. Il progetto è sempre firmato da Alberto Simeone e rappresenta una sorta di rivisitazione del deck saloon. Sulla tuga c'è più vetro che a Burano per garantire tanta luce naturale nel salone centrale. Sempre all'insegna dell'easy sailing, l'attrezzatura di coperta contempla un fiocco auto virante. www.mylus.it

Le nuove tendenze sono orientate verso **allestimenti modulari** che consentono di **riconvertire** rapidamente il layout degli interni e passare da una versione della stessa barca a **4 cabine a una versione a due cabine**, lo spazio diventa modulare.



Italia Yachts 15.98

Vada per il cruiser, ma senza scordare il fast. Il design e lo styling sono di Tommaso Spadolini, mentre Maurizio Cossutti ha curato le strutture. L'obiettivo di questo nuovo modello, che dispone di due metri in più di quello precedente, è accontentare un po' tutti. Prestazioni da fast cruiser, ma costruzione solida di tipo oceanico; linee classiche, ma al tempo stesso originali e versioni standard con possibilità di personalizzare. Persino le appendici si possono scegliere tra una chiglia a T con il siluro e un pescaggio di 2,90 metri e uno scarponcino a L che si ferma a 2,60 metri. In coperta la zona a poppavia del tambucio è dedicata ai passeggeri ed è quindi libera da manovre, rinvii, winch e scotte. In prossimità dei timoni invece si concentra tutta l'attrezzatura e all'estrema poppa, grazie anche alla piattaforma basculante, si ha un'area relax con facile accesso al mare. A prua ci sono due gavoni distinti: uno per l'ancora e un calavele. **Ottima razionalizzazione degli spazi sottocoperta.** A poppa ci sono due cabine matrimoniali, verso prua ci sono l'armatoriale e un altro piccolo locale con due letti sovrapposti. All'estrema prua, si trova la cabina per l'equipaggio. www.italiayachts.it

Il progetto è di German Frers, la coperta è pulita, senza cime e drizze, la tuga è poco pronunciata e la sezione di prua è piuttosto magra. **È realizzata in infusione con resine vinil-estere per garantire robustezza e leggerezza allo stesso tempo.** Per l'albero si può scegliere tra l'alluminio e il carbonio con randa avvolgibile su albero o boma. La delfiniera consente di armare un gennaker o un Code 0, sempre all'insegna della semplicità di conduzione anche con equipaggio ridotto. www.euphorayacht.com.tr

Oceanis 60

Il nome è ormai sinonimo di crociera. Oceanis è da sempre la gamma cruiser di Bénéteau. Il nuovo 60 ha una coperta molto originale, frutto del lavoro di Nauta Design che firma anche gli interni, mentre la coperta è stata affidata anche questa volta a Berret Racoupeau. L'originalità si trova nel **quadrato del pozzetto che è stato spostato verso prua.** Si potrebbe quasi definire una sorta di pozzetto centrale. In questo modo a poppavia delle due ruote del timone si libera un nuovo spazio che è stato allestito come area prendisole. Per una coperta sgombra, visto che Oceanis non ha ambizioni da regata, è stato collocato il rollbar con il paranco della scotta di randa. Il paterazzo è sdoppiato così il pozzetto è pulito e l'accesso a poppa è privo di ostacoli. La piattaforma basculante, oltre all'accesso all'acqua, chiude anche il garage per il tender. Per gli interni esistono due layout a tre o a quattro cabine, entrambi con la cabina per l'equipaggio all'estrema prua. www.beneteau.it (segue)

Euphoria 54

Il cantiere che la realizza è Sirena Marine con sede in Turchia, lo stesso degli Azuree. La caratteristica di questo modello è quella di rivolgersi a un armatore esigente che oltre alle performance pretende comfort e lusso, anche se il 54 è il più piccolo della gamma Euphoria.

Il design attuale nel diporto vede un **processo di osmosi tra la barca a vela e la barca a motore** con molte **SOLUZIONI** utilizzate su una tipologia che passano all'altra e viceversa.





La pulizia e la funzionalità di interni e coperta sono tratti distintivi molto comuni nelle barche di oggi.

Dehler 46

Modificare alcuni dettagli senza stravolgere. La base di partenza è buona ed è sempre la stessa: fast cruiser. Per questo motivo non ci si può permettere cose molto bizzarre. Il pozzetto serve come area living, ma anche per le manovre, così le due ruote si trovano tutte spostate verso poppa in modo da avere più spazio al centro del quadrato. La doppia pala garantisce sempre a uno dei due timoni di essere ben immerso e quindi la barca è sempre maneggevole anche quando è ben sbandata di bolina. Gli interni sono sempre razionali con l'ottima soluzione, già adottata per altri modelli, di risparmiare il numero di porte dei locali. Quella del bagno, per esempio è una sola e serve, di fatto, due locali. La si può chiudere e quindi tutto il bagno è isolato dal quadrato della dinette oppure la si può tenere aperta verso l'interno e in questo caso la stessa porta serve per chiudere il locale wc. www.dehler.it

Azuree 46

Navigare in crociera non significa per forza essere un "chiodo". Azuree ha nel suo DNA la realizzazione di barche performanti, perché il comfort in navigazione si ha anche con spostamenti rapidi sottovela. Gli spigoli su questo nuovo 46 ci sono sempre, anche se appaiono un po' meno pronunciati rispetto ad altri

modelli del cantiere. In generale le linee appaiono meno estreme e più docili. Il progetto è curato da Rob Humphreys, noto per il disegno di carene di barche molto veloci, sia in campo regata pura, sia in quello dei crociera/regata. Le performance sottovela quindi non possono deludere e si hanno sia con andature portanti, sia con il vento in faccia. **Le linee, infatti, sono state studiate per rendere questo nuovo 46 un po' più "boliniero".**

www.azuree.com.tr

Aureus XV Absolute

Interpreta il concetto di lusso all'ennesima potenza. Non è enorme, perché misura 15 metri di lunghezza fuori tutto. C'è carbonio e fibra di vetro e una costruzione in infusione sottovuoto tra scafo e coperta. La coperta è davvero particolare perché molto pulita. Tutte le manovre sono comandate da pulsanti e piccole leve. Tutto a bordo è elettroidraulico, perfino la fuoriuscita dell'ancora, con musone annesso, dal gavone di prua. Il fiocco è auto virante e **le prestazioni davvero notevoli**, sia di bolina, sia con andature portanti. A cosa serve? A permettere a una persona sola di poter navigare in tutta tranquillità. Basta prendere in mano la ruota del timone e, al massimo, premere qualche pulsante o azionare qualche piccola leva, per cazzare, lasciare e regolare. www.aureus-yachts.fr (segue)





Hanse 455

La proprietà è la stessa di Dehler e forse questa caratteristica ha prodotto una sorta di contaminazione tra i due marchi. Hanse 455 è stato varato la scorsa estate e poi ha fatto bella mostra di sé nei saloni di Cannes e Genova. È senza dubbio una barca da crociera con doppia ruota, ma una sola pala del timone, manovre rinviate in pozzetto vicino alle due timonerie e fiocco auto virante. Tutto all'insegna della crociera e della facilità di conduzione. **Non disdegna comunque le performance sottovela e la dimostrazione è una superficie velica non troppo risicata.** Nonostante il fiocco auto virante, infatti, l'albero è piuttosto ampio e la superficie della randa compensa la tela in meno della vela di prua. Anche sotto la linea di galleggiamento il cantiere tiene conto di diverse esigenze. Le opzioni

per chiglia e bulbo sono addirittura tre: A T, a L e a L con pescaggio ridotto.

www.hanseyacht.com

Advanced A44

Difficile non notarlo già dalla banchina. Sarà perché è ormeggiato di poppa e quindi si mostra per quella che è una caratteristica che lo distingue dal resto del coro. Il baglio è proprio tanto. **A 44 è una barca larga ben 4,25 metri per uno scafo che ne misura poco più di tredici.** Praticamente è largo un terzo della sua lunghezza. Non solo, ma è particolare anche perché ha più o meno lo stesso baglio da centro barca fino a poppa. La logica conseguenza è una sorta di "piazza d'armi" in pozzetto, ma anche delle performance molto particolari. Trovato il suo angolo e poggiatisi sullo spigolo, la barca ha delle **accelerazioni sorprendenti.** Queste sono merito del progettista Biscontini che vanta una lunga esperienza nel mondo delle regate, dalla Coppa America alla Volvo Ocean Race. Interni e coperta, comunque, sono stati influenzati anche dalle esigenze dell'armatore che, a differenza di quello che si potrebbe pensare per una modello del genere, è alla sua prima barca a vela e non è necessariamente appassionato di regate. Ha voluto quindi uno scafo semplice da condurre. In pozzetto, infatti, non c'è il trasto per la randa, ma un paranco fisso. Anche il boma è piuttosto corto e, di conseguenza, la randa ha meno tela a disposizione, perché l'armatore voleva un **pozzetto facilmente vivibile** e non complicato. Nonostante queste scelte, le performance sono davvero esaltanti, sia di bolina, sia con le portanti. Preso il passo giusto, la barca accelera e mantiene l'andatura anche una volta corretta la rotta.

www.advancedyachts.it

(segue)

➤ Sono sempre di più le **barche con linee di carena estreme**, tughe basse, **poppe aperte** e scafi super tecnologici in materiale composito, perché il numero di **armatori che amano fare regate** è in aumento.





Impression 35

Il cantiere è stracollaudato. Altri non è che **Elan** che quest'anno punta decisamente a promuovere la gamma Impression e si lancia nella sfida delle entry level con il 35 piedi. La concorrenza è agguerrita, ma il cantiere sloveno sa il fatto suo. Con uno scafo di meno di 9,99 metri di lunghezza, quindi un natante, si possono ottenere buone prestazioni sottovela a tutte le andature. Per quanto riguarda l'ottimizzazione degli spazi, sia in coperta, sia negli interni, i progettisti sembrano aver fatto miracoli. In pozzetto le due ruote in carbonio sono standard e non si tratta sono di un particolare prezioso, perché **la doppia timoneria consente di avere un accesso verso poppa davvero sgombro.** Sottocoperta si possono avere fino a nove cuccette: due cabine matrimoniali a poppa, una a prua e altri tre posti letto in dinette, sfruttando divanetti e tavolo da pranzo ad altezza regolabile.
www.adriaship.it

Le barche sono **sempre ben bilanciate** per essere **più veloci e sicure.**

I piani velici e di deriva appaiono **equilibrati.**

Oceanis 35

Il primo fu il 38, presentato solo un anno fa. Il cantiere, del resto, è un colosso. Uno di quelli che può permettersi di sviluppare ben più di un progetto all'anno. Questo nuovo 35 è un natante che riassume le caratteristiche della sorella maggiore. L'allestimento degli interni e della coperta è quanto mai versatile: **day sailer**, senza paratia a prua e con una sorta di open space sottocoperta, **weekender**, con le cabine per una crociera a corto e medio raggio e **cruiser** con tutti gli optional per le navigazioni più impegnative. La particolarità è che tutte queste versioni non si devono scegliere una volta per sempre. **L'Oceanis 35 è come la famosa banca online: costruita intorno a te.** L'allestimento studiato da Bénéteau, infatti, prevede la possibilità di iniziare con una versione day cruiser a cui, per esempio, si può aggiungere l'occorrente per passare al weekender e qualche anno dopo al cruiser, magari perché si è cresciuti, si tiene famiglia e le esigenze sono mutate.
www.beneteau.it



Shipman 59

Shipman Carbon Yacht è il nome per esteso del cantiere. E in effetti il carbonio è stato studiato, maneggiato e lavorato in tutti i modi. Il risultato è un know-how difficilmente eguagliabile nell'uso di questo materiale, che svolge sempre lo stesso "sporco" lavoro. Gli armatori vogliono barche facili da gestire e confortevoli, ma non hanno intenzione di rinunciare alle performance. Per questo le manovre devono essere semplificate in modo da evitare equipaggi numerosi. Ecco allora che la riduzione del peso risulta un elemento non negoziabile per garantire ottime velocità sottovela.

L'altra caratteristica di questa barca è un **sistema ibrido/solare che fornisce 14 kW per la propulsione e 7 per i servizi grazie ai pannelli collocati in coperta.** Sul ponte, a pruvia dell'albero, è stato ricavato un prendisole. I carrelli del genoa corrono a lato della cuciniera così i passavanti laterali rimangono assolutamente sgombri.
www.shipman.dk

