



IL NUMERO DI NOVEMBRE
È IN EDICOLA

Vela e MOTORE

Dal 1923 scritto da chi naviga per chi ama il mare



MENU



RIVISTE



LOGIN



CONTATTI



SHOP



USATO

Cerca



» » PROVE » BARCHE A VELA

di Alberto Mariotti - 30 October 2018

Grand Soleil 48 Race, un racer cruiser per dominare in regata e godersela in crociera

Tre costruzioni diverse e due versioni, Performance e Race, per il nuovo GS 48 di Cantiere del Pardo disegnato da Lostuzzi e Nauta Yachts, che ha disegnato coperta e interni. A pochi giorni dal varo la barca ha vinto il nostro Premio Barca dell'Anno ed è stata nominata tra i Performance Cruiser dell'European Yacht of the Year. Abbiamo provato la versione Race con 18/22 nodi di vento e mare formato



Commenti

0

Le ult

Tempest 50 e Ya Offshore, accopp
24 October 2018

Come eravamo: j
18 October 2018

Marshall M4 e M
15 October 2018

Invictus 240 FX, versioni: pesca e
02 October 2018

Le ult



Full carbon o fibra di vetro, infusione o laminazione manuale, resina epossidica o vinilestere. La tecnica di costruzione variabile è il punto di forza del Grand Soleil 48 (disponibile in versione Race e Performance), ultimo yacht varato da Cantiere del Pardo di cui Luigi Servidati e Fabio Planamente sono i nuovi soci di maggioranza: il primo è presidente del consiglio di amministrazione, il secondo amministratore delegato.

Una barca, tre costruzioni diverse

Le differenze sono tanto costruttive quanto funzionali: ponte di coperta, armo e rigging, appendici e interni cambiano a seconda del programma di navigazione scelto dall'armatore. Lo scafo può essere costruito con tecniche differenti, ed è questa una delle maggiori sfide per un cantiere che deve (dovrebbe) costruire in serie.

Lo scafo della versione Performance è in fibra di vetro laminata a mano con resina vinilestere, quello della Race è invece in infusione con fibra di vetro o carbonio e resina epossidica. Una soluzione che permette alla Race di essere più leggera di circa 1.000 kg.

Con il GS 48 il cantiere ha fatto l'operazione inversa a quella più diffusa: ha cioè progettato e costruito un modello per la regata ottimizzandolo in seguito anche per la crociera.

La prima barca a scendere in acqua è stata infatti Athyris, un 48 nella versione Race in vetroresina/epossidica per Sergio Taccheo e Oriana Perco, gli armatori "zero" con cui il cantiere ha iniziato a mettere a punto il progetto. A Genova era esposto anche un 48 Performance, mentre a breve toccherà alla versione Race full carbon dell'armatore romano Enrico De Crescenzo.

Ad oggi il cantiere ha venduto dieci barche, tre nella versione Race e sette in quella Performance, numeri che, nel rendere bene l'idea del successo di questo modello, forniscono anche un'indicazione sulle necessità e sui gusti più diffusi tra gli armatori di oggi. Il 48 Race, soprattutto quello costruito in carbonio, è un racer dalle grandi capacità ma con un mercato forse più limitato, e che potrebbe invogliare a buttare uno sguardo verso il mondo dei super racer monotipi stile TP 52.



L'armatore: una barca per vincere

Sergio Taccheo ci ha raccontato che *«questo è il nostro quarto Grand Soleil, tutti acquistati nuovi. Dopo due yacht a motore siamo passati alla vela nel 1998 con il GS 37. Non avendo fatto derive da giovani, per recuperare il tempo perso abbiamo iniziato a fare regate e nel 2002 abbiamo preso un GS 40 Race e nel 2007 il 43 progettato da Botin. Con questa barca ci siamo resi conto che era inutile avere vele di livello senza il supporto di un'attrezzatura altrettanto valida come l'albero di carbonio. Dopo aver speso circa due anni a metterla a punto abbiamo finalmente ottenuto vittorie importanti. Oggi iniziamo una nuova avventura e parteciperemo solo ad alcune regate, e lo faremo con un solo obiettivo, il podio. Non ci interessa più essere presenti, vogliamo vincere. Saremo a Sebenico, in Croazia, per il mondiale ORC e a Crotone per gli Italiani. Poi faremo qualche lunga come La 200 e la Trieste - S. Giovanni in Pelago-Trieste».*

La moglie dell'armatore, Oriana Perco, ci spiega invece che *«volevamo una barca race ma anche ben rifinita all'interno, perché la usiamo molto anche in crociera, noi due da soli. Abbiamo scelto quindi interni moderni, sobri ed essenziali. Volevamo grandi volumi, sottolineati dal bianco e da una grande quantità di luce».*



In navigazione, la prova di Toby Hodges di Yachting World

Sfortuna ha voluto che durante le prove dell'EYOTY a Port Ginesta, Barcellona, a causa del maltempo sia saltato proprio il nostro turno di prova. Riportiamo quindi i commenti di tre membri della giuria che hanno invece avuto la chance di saltare a bordo con l'armatore e tutto il team di Cantiere del Pardo, tra cui anche il progettista.

Iniziamo dall'inglese Toby Hodges di Yachting World: «mi sono goduto due belle ore in condizioni ideali. Questo è un vero e proprio moderno yacht da regata. È ben attrezzato per sfruttare al meglio le condizioni, in particolare la barca in prova con la lunga lista di optional tra cui albero e rigging in carbonio. Abbiamo iniziato con una lunga bolina in 7/11 nodi di vento navigando a 6,5/7. Lo yacht è ben bilanciato e mi è piaciuta la dotazione di vele e piano velico e l'attrezzatura di coperta stile regata con otto winch e un paterazzo sdoppiato che funziona come le sartie volanti. Anche il trasto di randa funziona bene, così come il posto davanti alle ruote per un randista. Ma c'era molto attrito di bolina nelle timonerie, penso che il problema fosse dovuto a un'eccessiva tensione nel sistema dei cavi della timoneria Jefa.

Abbiamo poi fatto una bella discesa sotto Code 0 navigando a 8,5/9 nodi, il GS 48 ha dimostrato di avere molta potenza e un ritmo veloce facile da mantenere costante. Abbiamo quindi issato un gennaker per un lungo lasco toccando i 9,5/10,5 nodi in 10/15 nodi d'aria a 90-100°; il GS 48 inizia a planare a circa 10 nodi.

Non è la velocità di punta a impressionare, ma la facilità con cui può mantenere una velocità media elevata. Abbiamo quindi concluso con un ultimo bordo di bolina larga navigando a 8,5/9,3 nodi in 12/15 nodi di vento a 60°».



Il GS 48 Race per Lori Schüpbach di marina.ch

Per Lori Schüpbach, caporedattore ed editore della rivista svizzera marina.ch *«Cantiere del Pardo è noto per gli yacht veloci: con il nuovo Grand Soleil 48 fa un ulteriore passo in avanti. Invece della frequente operazione di trasformazione di un cruiser di razza in uno yacht da regata con riduzioni di peso e successive modifiche, Marco Lostuzzi e i tecnici di Cantiere del Pardo sono andati in senso opposto. Il GS 48 è concepito come uno yacht puro da regata, ma può anche essere un cruiser per weekend sportivi e vacanze.*

Il layout del pozzetto è ergonomico e tecnicamente eccellente, la barca è molto sensibile alle regolazioni e questo è forse l'unico "punto debole" del GS 48 come yacht da crociera. Gli interni possono essere adattati ai desideri dei clienti: semplici e funzionali o versatili e pratici. In ogni caso, il GS 48 è una vera risorsa nel mercato dei cruiser veloci - o meglio nel mercato dei racer confortevoli».



Il parere di Jochen Rieker di Yacht

Il tedesco Jochen Rieker di Yacht ha invece raccontato *«ho navigato con le vele di trasferimento più piccole (la randa era quella dell'ex Brava e aveva dimensioni simili alla standard con una mano di terzaroli, il Genoa aveva invece la superficie di un fiocco 4). Navigando solo con randa abbiamo toccato i 6,5/6,8 nodi di bolina a 50/55° TWA (True Wind Angle, angolo al vento reale, n.d.r.) mentre issando anche il fiocco abbiamo navigato tra 7,8 e*

8,2 a 40° TWA.

Una prestazione notevole, soprattutto perché la randa, vecchia e ormai quasi a fine vita, non aveva più la forma piatta necessaria con le condizioni che abbiamo incontrato: 18/22 nodi di vento con raffiche fino a 25.

Al lasco abbiamo raggiunto punte di 10/11 nodi a 120/135° TWA randa e fiocco. Complessivamente il GS 48 in configurazione da regata è reattivo ed esuberante in tutte le raffiche. Le timonerie avevano un po' di resistenza, soprattutto quella di dritta. Marco Lostuzzi mi ha detto di aver poi allentato la tensione sui cavi. Il mio collega Michael Good aveva notato lo stesso problema qualche settimana prima. A parte questo, ho trovato troppo piccoli i winch della randa: ci vorranno due trimmer per portare abbastanza velocemente il boma al centro durante una strambata con vento forte».