

New Grand Soleil 65 LC - Windelo 55 - Yyacht Y8 - Sunbeam 29.1 - Maxus

Panama Editore - mens - Poste It sped. in abb. Aut. n. 1164 - periodica ROC - Estero D. 613/00 - Cfr. 13/00 C.F.

IL GIORNALE DELLA

VELA

n. 05/024

Giugno € 7,50

www.giornaledellavela.com



**Numero doppio
NOLEGGIARE
2024**

**L'UNICA GUIDA
ALL'AFFITTO DELLA
BARCA PER L'ESTATE**

**OCCASIONI
USATO**
ECCO COME
FAR VALERE
DI PIÙ UNA
CLASSIC BOAT

**CHE TEMPO FARÀ
QUEST'ESTATE
IN MEDITERRANEO**
COSA FARE
PER PREVEDERE
SITUAZIONI ESTREME

ANTEPRIMA
Abbiamo provato
il nuovo Grand Soleil
65 LC. Com'è andata
da pag. 102.

GRANDI MARINAI

BECCARIA & TITA I SUPEREROI DELLA VELA ITALIANA
RAUL GARDINI VITA SEGRETA DEL RE DEI MORO
ADRIAN NEWAY DALLA FORMULA 1 ALLA FERRARI DI SOLDINI
VELISTI DELL'ANNO LE STORIE ESEMPLARI DEI VINCITORI



Le piccole grandi Classic Boats degli anni '90

Dal piccolo Mumm 30, al mastodontico Swan 80, vi sblocchiamo sette ricordi: sette barche mitiche dai "nineties" che hanno fatto la storia



Firmato da Bruce Farr, il Grand Soleil Maxi One è uno dei grandi classici del Cantiere del Pardo anni '90. Coperta semi-flush e linee slanciate ne fanno un 64 piedi elegante e marino, capace al contempo di performance d'eccezione.

Guardando al passato, osservando l'eredità lasciata dalla cantieristica del secolo scorso, sono tantissimi i progetti eccezionali, gli scafi splendidi ed elegantissimi che ancora sanno far sognare. Ma ci si concentra spesso, su quei modelli dal sapore più "classico", su quegli scafi dalle linee sinuose che caratterizzarono la progettazione e la cantieristica anni '60 e '70. Un focus che, di per sé, non avrebbe nulla di cui esser criticato, anzi, ma che, in realtà diventa un limite, talvolta distraendo da altrettanti grandi progetti appartenenti, però, a periodi storici più vicini. Un esempio? Gli anni '90. Dai più piccoli monotipi fino ai grandi Maxi, anche durante i "nineties" cantieri e progettisti hanno saputo infatti creare piccole meraviglie, scafi ineccepibili e tutt'oggi attuali. Perfette Classic Boats. Firmati Tripp, Frers, Farr e Rolland, tra i tanti, questi classici hanno ben poco da invidiare ai precedenti, sposando performance, tecnologie e filosofie innovative proprio con quelle qualità tanto apprezzate nelle precedenti. In quest'ottica, a render giustizia ad un periodo storico spesso sottovalutato, abbiamo scelto di guardare a 7 grandi scafi progettati e prodotti proprio negli anni novanta.

POGO 6.50

Pogo Structures; 6,50 x 2,97 m; 1994; Pierre Rolland

Aprifila, in quest'ottica, un piccolo capolavoro, una chicca firmata da Pierre Rolland. È il Pogo 6.50, uno scafo "mignon", se vogliamo, ma davvero grande per performance e concezione. Un vero fuoriclasse.

La Mini Transat del 1995 è vinta da Amnesty International, un prototipo che si rivela subito un progetto di enorme successo. Veloce e versatile, è uno scafo eccellente che annienta la competizione. Verrà subito proposto in una prima piccola serie, appena 25 scafi: nasce il Pogo 6.50. Grazie ad una seconda serie, diventeranno 124, trasformando il piccolo Pogo 6,50 in uno dei progetti più noti sul fronte Mini anni '90.

MUMM 30

Carroll Marine / Ovington; 9,42 x 3,08 m; 1995; Bruce Farr

Al Pogo segue subito un altro piccolo grande prodigio, uno 9.4 metri dalle qualità sopraffici-



Il Pogo 6,50, uno dei progetti più noti sul fronte dei Mini Transat anni '90. Ne furono prodotti ben 124.

ne, bello e veloce. È il Mumm 30, anche noto come Farr 30, una chicca della vela mondiale. La firma, neanche a dirlo, è quella di un gigante, Bruce Farr. Poppa aperta, pozzetto enorme, un accenno di tuga e performance da vendere. Con il MUMM 30 si entra in un mondo spaccato tra linee pulitissime e capacità sopra la norma. Si tratta infatti di uno scafo raro: è piccolo, è agile, è piacevole e, semplicemente, vola. È un vero missile a vela, un progetto estremo come un'auto da pista e affascinante come un classico contemporaneo.

FARR 40

Carroll Marine; 12,41 x 4,03 m; 1997; Bruce Farr

Negli anni '90 Bruce Farr è inarrestabile. Due anni dopo il piccolo MUMM e figlio delle esperienze e delle lezioni apprese sui mitici Flash e Rush (prototipi di FARR 39 IMS), nel 1997 l'archistar darà vita ad un ulteriore capolavoro, un racer purissimo: il FARR 40. Bello, slanciato e pulitissimo nel design, quello del 40' è un progetto brillante fin da subito, la classe monotipo d'eccellenza per quasi un decennio.

Non per nulla, la maggior parte dei campioni odierni ci è passata sopra. È un oggetto fuoriserie unico e tutt'oggi sa dire la sua. C'è poco da fare, con il FARR 40 nasce un picco-



lo capolavoro, difficilmente eguagliabile.

BALTIC 50

*Baltic Yachts; 15,24 x 4,34 m; 1998;
Tripp Design & Vismara*

Sul finire degli anni '90 il colosso nordico Baltic Yachts si affida ad un dream team eccezionale per far nascere una barca eccellente. Con l'italiano Alessandro Vismara e lo statunitense Bill Tripp alle redini Baltic da vita a 11 scafi semplicemente brillanti, senza tempo e splendidi: nasce il BALTIC 50, facilmente una delle più belle barche di fine secolo. Le linee sono pulitissime, la coperta è perfetta, razionale, sgombra. Il risultato è uno scafo elegante, semplicemente bello. Ma l'estetica non è tutto e il 15 metri di Tripp e Vismara lo sa bene. Sotto il galleggiamento la carena è potente e la barca è veloce. È uno scafo che ha tutto, uno sposalizio di comfort, estetica e performance che non ha nulla ad invidiare con il contemporaneo, anzi.

SWAN 57 CC

*Nautor Swan; 17,76 x 4,85 m; 1990;
Germán Frers*

Germán Frers è uno dei colossi della vela, uno dei più grandi progettisti di sempre. Ed è lui che, nel 1990, firma una delle barche più eleganti del decennio a venire. È lo Swan 57CC, uno scafo fuori dagli schemi, dimen-



1. Il Farr 40 è stato il monotipo d'eccellenza, oggi è anche un oggetto fuoriserie come una Porsche d'epoca. 2. Il Baltic 50 di Vismara e Tripp è un esempio di barca senza tempo. 3. Lo Swan 80 fu l'icona di fine secolo. Firmato Frers, lo scafo è slanciato, elegante, la coperta pulitissima, ovviamente flush. 4. Il Mumm 30 fu la classe monotipo sotto i 10 m più riuscita degli anni '90. 5. Lo Swan 57 CC, del 1990, aveva la particolarità del pozzetto centrale.

tico della regata ma forte di una classe a suo tempo quasi perduta.

Le linee sono eccezionali, tipicamente Swan, la coperta è pulitissima, di classe, e le linee sotto il galleggiamento sono spinte, corsaiole, ma l'attitudine da cruiser la fa da padrona. Frers, con il 57CC, firma un capolavoro, un cruiser che non bada ai rating, ma che guarda al piacere stesso della navigazione. È una barca per andar per mare, e il pozzetto centrale ne è sicuramente uno statement. Un cult, semplicemente splendido.

GS64/ GRAND SOLEIL MAXI ONE

*Cantieri del Pardo; 19,5 x 5,35 m; 1992;
Bruce Farr*

Con il sesto e penultimo scafo si passa al reame dei Maxi all'italiana. La firma è di nuovo quella del mitico Bruce Farr, ma dietro alla costruzione, in questo caso, ci sono attitudini e savoir faire nostrani, la qualità al top del Cantieri del Pardo anni '90. Il risultato è un capolavoro, il Grand Soleil 64, noto anche come Maxi One. Coperta semi-flush e linee slanciate ne fanno un 64 piedi elegante e marino, comodo sotto coperta e capace al contempo di performance d'eccezione. Il doppio pozzetto, centrale e di timoneria, ne sottolineano l'attitudine crocieristica, offrendo comfort e protezione. Ma il complesso è anche corsaiole, per uno scafo che sa dire la sua in ogni contesto.

SWAN 80

*Nautor Swan; 24,9 x 5,82 m; 1999;
Germán Frers*

Torna Frers a chiudere questa rassegna, e lo fa con un secondo Swan, questa volta datato 1999. È lo Swan 80: appena sotto la soglia dei 25 metri di LOA, fu l'icona del suo tempo. Con i suoi oltre 310 mq di superficie velica tra randa e genoa, fu una macchina pensata per ibridare comfort e lusso con il massimo della performance. Lo scafo è slanciato, elegante, la coperta pulitissima, ovviamente flush. Un'icona di fine secolo, un treno una volta lanciato. Bellissimo. *Doi De Luise*



Chi è il progettista più vincente degli ultimi 10 anni, ci siamo chiesti in redazione mentre stavamo decidendo a chi assegnare il premio Innovation del Velista dell'Anno? Matteo Polli è la risposta.

Goriziano di nascita (avvenuta nel 1980), Polli cresce velisticamente nel Golfo di Trieste, uno dei tempi della vela mondiale: è un buon velista, Matteo (da giovane entra a far parte della Nazionale di Laser), ma capisce presto che quello che lo intriga, più che timonare le barche, è capire come funzionano.

Si iscrive l'Istituto Tecnico Nautico con indirizzo costruttore navale, poi è a Southampton dove si laurea con il massimo dei voti in Yacht and Powercraft Design. Si fa le ossa nello studio Starkel, poi nel 2005 viene assunto come yacht designer al cantiere Zemmamarine, seguendo il progetto di barche a vela di successo come l'M37. Assieme a Maurizio Cossutti poi ottimizza le prestazioni di numerose barche per le regate a compenso ORC e IRC. Il nome di Polli inizia a circolare come quello del "mago dell'ORC". Nel 2011 passa a Italia Yachts come chief designer e project manager firmando le linee scafo dell'Italia 15.98, dell'Italia

12.98, dell'Italia 9.98 e dell'11.98. Barche velocissime che vincono ancora oggi campionati internazionali. Nel 2018 prosegue la sua carriera come progettista indipendente, fondando la Matteo Polli Yacht Design. Uno dei suoi grandi clienti è Grand Soleil per il quale oggi è il principale progettista (sia delle gamme Performance

che Long Cruise, dal piccolo 30 piedi Blue fino al mastodontico 72 piedi). Il Grand Soleil 44 Performance non ha smentito la sua nomea di "mago dell'ORC": ha vinto tre volte di fila di Mondiali ORC, nel 2021, 2022 e 2023 (oltre che gli Europei nel 2023). Nel suo palmares, da progettista, ci sono altri sei mondiali ORC (Italia 998 e 11.98) e innumerevoli altri titoli.



Il GS 44 domina da tre anni i Mondiali ORC in Classe B (2021, 2022, 2023). Lo ha progettato il vincitore del Velista dell'Anno "Innovation" Matteo Polli (foto in alto).

Perché ha vinto: Matteo Polli, 44 anni, è il progettista più vincente del mondo negli ultimi anni. Dal

2015 ad oggi le sue barche hanno vinto nove titoli mondiali ORC, quattro europei e ottenuto tantissimi piazzamenti di rilievo a livello internazionale. Ma Polli non è solo il "mago dell'ORC". Lavorando con Grand Soleil ha dimostrato di sapere progettare barche belle. Senza mai tradire il suo DNA "corsaiolo".

PROVATA PER VOI

GRAND SOLEIL 65 LC

Il bluewater che insegue le brezze

Non solo comodo, il 65 LC è una barca che non tradisce le qualità veliche ma anzi le esalta anche nella versione meno sportiva del progetto

di Mauro Ciuffrè

In un'epoca dell'industria nautica a vela guidata dal mantra della ricerca degli spazi a ogni costo, ci sono barche da crociera che in un certo senso vanno controcorrente e continuano a mettere al primo posto le priorità progettuali della qualità della navigazione a vela. Non è un esercizio semplice realizzare una barca larga quasi 6 metri, con volumi interni importanti e accessoriata di ogni comfort, eppure riuscire a renderla anche piacevole alla ruota e rapida quando si issano le vele. Uno dei maghi nella ricerca di questo equilibrio è senz'altro Matteo Polli, che con il nuovo Grand Soleil 65 LC, e prima ancora sul GS 72, dimostra di sapere portare su barche di grandi dimensioni la sua capacità di realizzare carene veloci senza compromettere gli spazi abitativi dello scafo. Il tutto armonizzato dalle linee di coperta e degli interni di Nauta Design, l'altra firma sul progetto del 65 LC. Siamo stati a Palma di Maiorca per provare il nuovo Grand Soleil 65 LC, una barca che doveva nelle nostre aspettative confermare quanto di buono fatto vedere già con il 72, ovvero un progetto pensato per le lunghe navigazioni ma con spiccate capacità veliche anche nelle brezze. Per realizzare una barca del genere, senza fare troppi compromessi sui volumi interni che sul 65 sono estremamente generosi, bisogna lavorare su altri elementi, in particolare su chiglia, piano velico e timone. La scelta della pala singola in questo senso, accoppiata con un pescaggio di 3,5 metri, fa del 65 Long Cruise (la barca è disponibile anche in una versione Performance di cui vi racconteremo a breve le caratteristiche) un progetto che dietro il look del cruiser puro da lunghe navigazioni nasconde un DNA da sportiva. La pala singola dà meno trascinamento in acqua e con vento medio leggero fa la differenza, e al tempo stesso ha un profilo





I NUMERI

DEL G5 65

Lungh. fuoritutto: 21,60 m

Lunghzza al gall.: 18,20 m

Lunghzza scafo: 20,10 m

Larghezza max: 5,9 m

Pescaggio std: 3,50 m

Disloc. std: 26.000 kg,

(Performance) / 26.500 kg

(Long Cruise);

Motore: 110 cv

Serbatoio carburante: 900 lt

Serbatoio acqua 900 lt

Progetto:

Matteo Polli/Nauta Design

www.grandsoleil.net



PROVATA PER VOI



ELEGANZA MEDITERRANEA

1. Vista di lato in navigazione la barca mostra una delle peculiarità della versione Long Cruise, la tuga panoramica. 2. Il pozzetto servito dal tavolo, tutte le manovre sono rinviate a poppa. 3. A poppa la firma stilistica del progettista Matteo Polli, con le forme morbide e il ginocchio dolce e alto sull'acqua.

mediamente più stretto, lungo ed efficiente rispetto a quelli tipici delle doppia pale. Grazie a questo e al baricentro basso che il pescaggio a 3,5 metri garantisce, il 65 LC si è rivelata come vi racconteremo una barca efficace anche nell'andatura che solitamente è un Tallone d'Achille per i cruiser puri, la bolina.

La poppa è invece la firma stilistica del progettista, con il ginocchio morbido e alto sull'acqua, che a barca sbandata si immerge e allunga la lunghezza al galleggiamento della barca. Lo scafo è realizzato con infusione di resina vinilestere in fibra di vetro biassiale e tessuti di carbonio unidirezionali. Le strutture longitudinali e trasversali, così come le aree portanti dello scafo, sono laminate in vetroresina ed irrigidite con rinforzi in carbonio unidirezionale.

Per quanto riguarda il piano velico, di 278 mq nella versione con fiocco autovirante, l'albero è in posizione arretrata per massimizzare la dimensione del triangolo di prua. Una scelta che sarà stata sicuramente un po' più complessa per il Cantiere dal punto di vista costruttivo e di organizzazione degli interni, dato l'albero passante,

ma che risulta fondamentale per poter garantire un piano velico con una buona spinta, soprattutto perché nella versione di serie la barca è con fiocco autovirante.

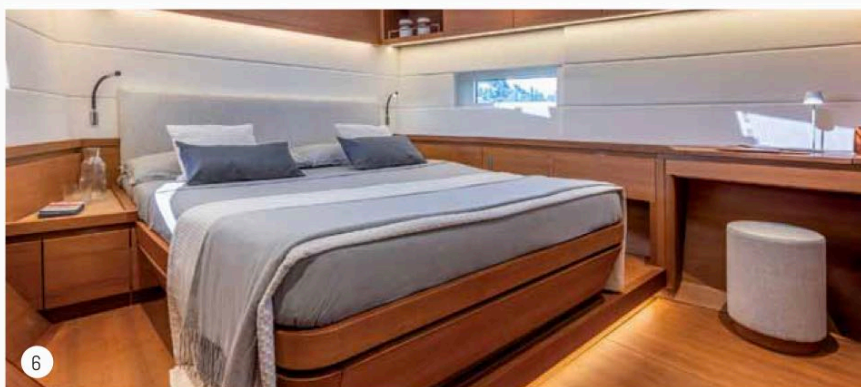
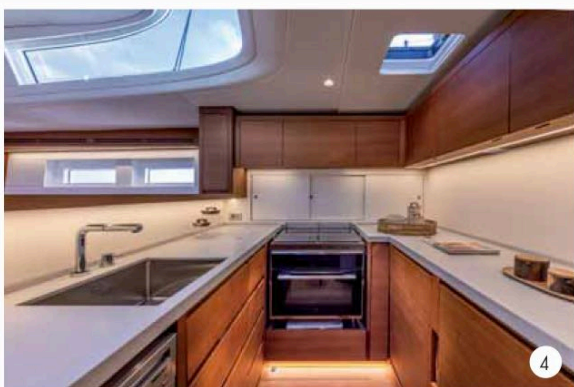
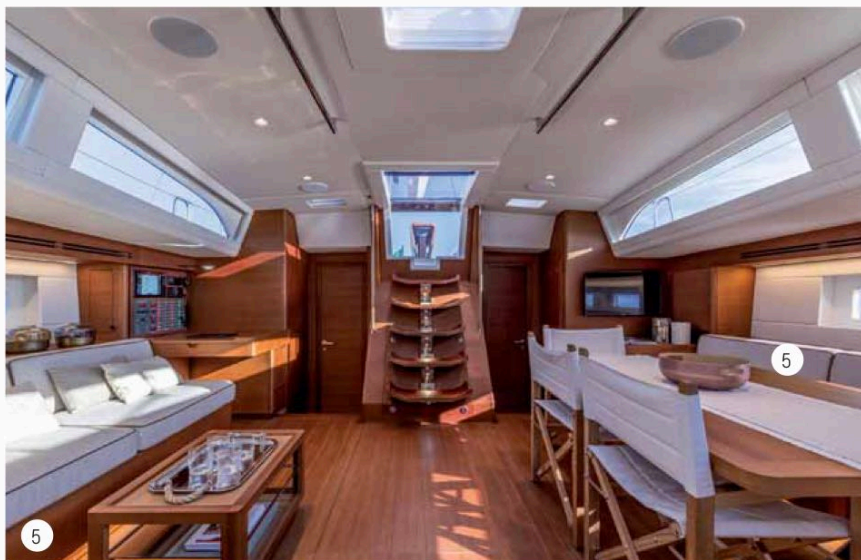
LA PROVA IN MARE

Palma ci ha accolto con un'insolita primavera fatta di temporali, pioggia e poco vento, che hanno contraddistinto l'inizio della nostra uscita con il GS 65 LC. Un po' di fortuna ci è però venuta in aiuto e nel pomeriggio il sole ha bucato le nuvole facendo entrare una bella brezza sui 12-13 nodi. Condizioni in cui abbiamo potuto testare il nuovo LC al massimo delle sue potenzialità e dei suoi "cavalli". Il modello in prova era equipaggiato con una randa full batten avvolgibile sul boma, un fiocco avvolgibile a moderata sovrapposizione (disponibile anche l'autovirante con la sua rotaia), e una vela tipo A0 per il lasco. Il maltempo purtroppo ha condizionato comunque in parte la nostra prova, perché a causa di una serie di temporali elettrici passati su Palma il giorno prima, non abbiamo potuto rilevare i dati sul vento, angolo e intensità, per alcuni problemi tecnici che il cantiere stava nel frat-



GLI INTERNI: COSA C'È SOTTOCOPERTA

4. Nei layout proposti la cucina è in due possibili posizioni: la classica alla sinistra del quadrato, oppure come in quella della nostra prova tra il quadrato e la zona cabine di prua 5. Il quadrato nella versione LC è rialzato per sfruttare la tuga panoramica. 6. L'armatoriale sfrutta il baglio generoso della barca.



tempo risolvendo. Abbiamo navigato quindi ascoltando la barca e le nostre sensazioni, con un occhio alla velocità GPS per ogni andatura. Cercando di stringere al massimo la bolina senza penalizzare la velocità della barca abbiamo registrato una velocità di punta di 9,7 nodi. Buone le sensazioni sul timone, basta cazzare pochi centimetri di scotta randa per sentire il mordente crescere sulla pala, con la barca che tende a orzare in modo naturale e graduale. Sensazioni che non ci aspettavamo così nette da un Long Cruise.

Non appena abbiamo poggiate e issate l'asimmetrico, una vela comunque magra per navigare al lasco-traverso e non profondi in poppa, la velocità è schizzata sopra i 10 nodi, arrivando a sfiorare i 12 in alcune occasioni, con un'andatura stimata al lasco stretto. La barca è risultata tutt'altro che compassata, ma dimostra di avere sempre la capacità di accelerare negli aumenti di pressione senza mai diventare difficile da condurre. Anche al lasco stretto, a barca sbandata, il timone singolo fa il suo dovere restituendo un controllo preciso, senza che la barca dia mai la sensazione di "scappare" di mano.

GLI INTERNI

Vi abbiamo accennato al fatto che il GS 65 viene declinato in due versioni, la Performance e la Long Cruise, due varianti del medesimo progetto che tuttavia oltre alle differenze hanno anche diversi elementi in comune.

La carena e il piano velico per esempio sono i medesimi, i cavalli complessivi della barca sono quindi gli stessi, cambia invece la tuga, che nella performance è quasi flush deck, e gli interni, in particolare il quadrato.

All'interno infatti il Grand Soleil 65LC differisce leggermente rispetto alla versione Performance per l'altezza del quadrato: il salone nella LC è in posizione rialzata. Questo per sfruttare la tuga, che nella LC è panoramica e offre una visuale a 270 gradi verso l'esterno.

Il Grand Soleil 65LC prevede la cucina a centro barca, creando così un unico grande open-space unito alla zona giorno e viene proposto a 3 o 4 cabine, con diverse finiture per gli interni.

Stessi layout che vengono proposti anche nella versione Performance, che tuttavia è complessivamente più leggera di 500 kg.

I CONCORRENTI

ADVANCED A66:
Lungh. f.t.: 20,46 m
Largh.: 5,40 m
www.advancedyachts.com

MYLIUS 66 RS:
Lungh. f.t.: 20,40 m
Largh.: 5,73 m
www.mylus.it

SOLARIS 64 RS:
Lungh. f.t.: 19,40 m;
largh.: 5,40 m;
www.solarisyachts.com