

Vela



Navigare in grande

Dallo Swan dotato di foil alle barche di successo rivisitate, dal lusso più attento all'impatto ambientale ai cruiser veloci e versatili, la nostra panoramica sulle barche che verranno.

di Emanuela di Mundo



Che cosa hanno preparato i grandi cantieri in vista degli appuntamenti con i saloni autunnali? Ecco qualche anticipazione, tra barche performanti destinate ai professionisti e nuovi modelli destinati al diporto.

Che lo Swan 78 sia una barca a vela che molti sognano, per esempio, è quasi scontato. Ed è per questo che incuriosisce, tra i recenti progetti del cantiere di Pietarsaari (Finlandia), lo **Swan Club 36**: il primo che monta i foil e destinato a velisti esperti o professionisti. Nel ventesimo compleanno della gestione di Leonardo Ferragamo, si guarda al passato, allo storico 36 Taran-tella, per proiettarsi nel futuro. La barca è un concentrato di tecnologia e anche se questi foil non sono pensati per "volare sull'acqua", bastano a sollevare lo scafo quel tanto che possa ridurne la resistenza idrodinamica. La prua è inversa, il ponte svasato e la linea è generosa nelle sue forme arrotondate, per dare la massima efficienza al piano velico. Il progetto, che porta la firma di Juan Kouyoumdjian, pesa solo 2 500 kg e ha doppio timone.

Dal fronte della ricerca avanzata arriva anche, grazie alla collaborazione tra il Cantiere del Pardo, Nauta Yacht Design e Marco Lostuzzi, il **Grand Soleil 48**. Il cantiere ha dedicato a questo modello due anni di studi simulando 120 diverse forme di carena, con analisi fluidodinamica CFD, per arrivare a realizzare uno scafo per i campi di regata di tutto il mondo. Tra le sue caratteristiche, un piano di coperta ottimizzato per le regate, laminazione con

materiali custom, tra i quali resina epossidica e fibra di carbonio, interni con legni alleggeriti che consentono un risparmio di peso del 30-40%, paratie fazzolettate a scafo, ragno strutturale in composito. La chiglia ha lama d'acciaio, siluro in piombo con tre metri di pescaggio e il timone a pala singola in carbonio. È possibile scegliere la tipologia e i materiali di costruzione, la coperta è trasformabile da Performance a Race. Negli interni, tre cabine e due bagni con docce separate, facilmente smontabili nella versione Race.

La vela si fa "ibrida"

Perini Navi ha intrapreso la strada dell'entry level per aprire le porte agli armatori che un giorno penseranno forse a un 60 e più metri del cantiere. Dalla collaborazione con lo studio americano Reichel Pugh nasce infatti la linea **S/Y E-volution**: 42 m di eleganza, dove però la E sta per "elettrico". È italiano il primo fortunato che prenderà il largo con questo gioiello armato a sloop e realizzato in alluminio, piano velico potente, vele laminate e albero, boma e sartie in fibra di carbonio.

L'innovazione sta (anche) nello sviluppo del nuovo sistema di propulsione ibrida, che combina il motore diesel principale, con uno elettrico, a tutto vantaggio dell'ecosistema marino. Per chi cerca performance e prestazioni veliche, è in grado di affrontare lunghe traversate.



3 domande a Fabio Planamente

General manager di
Cantiere del Pardo.

The Good Life: *A quattro anni dall'acquisizione da parte della famiglia Trevisani, oggi Cantiere del Pardo è tra le più importanti realtà produttive italiane, per la vela e non solo. Dopo alcuni momenti difficili, quali sono i numeri attuali?*

Fabio Planamente: Nel 2018 registriamo il terzo anno con un bilancio positivo, in forte crescita rispetto al 2017 e con un bilancio chiuso al 31 agosto di oltre 32 milioni di euro.

TGL: *Che cosa avete cambiato nella produzione?*

F.P.: Prima di tutto abbiamo delineato le nuove linee di produzione: Grand Soleil Race, Grand Soleil Long Cruise, Custom Line per le imbarcazioni oltre i 60 piedi e Pardo per il motore, dove abbiamo esordito con un 43 piedi. Per dare il giusto risalto ci proponiamo un modello nuovo all'anno per ogni brand. Seguendo questa strategia siamo cresciuti velocemente e i numeri ci confortano nelle nostre scelte. Quindi proseguiamo sulla rotta tracciata.

TGL: *Quali sono i vostri mercati più promettenti?*

F.P.: Nella vela, il fatturato più alto è all'estero. Ma se prendiamo come riferimento il numero di barche vendute, allora l'Italia primeggia, mentre il motore al momento ha più successo all'estero, in particolare negli Stati Uniti. ■