Grand Soleil GS 44, Shakespeare on board

Barche a Vela

Per la regata o per la crociera, ma pur sempre veloce. L'ultima nata di Grand Soleil è stata progettata da Matteo Pelli e da Nauta Design

by Niccolò Vignoli - photo by Carlo Borlenghi

RACE 0 PERFORMANCE? **Matteo Pelli**, l'architetto incaricato insieme a **Nauta Design** del progetto del nuovo 44 ed, come un novello Aristeo, ha cercato una risposta soddisfacente per il **Cantiere del Pardo**. La domanda, in fondo, non è particolarmente originale: più crociere o più regata? Le scelte fatte dal glissare progettista e un po' diversa dal solito e infatti le due versioni disponibili si chiamano Race e Performance che, tradotto, significa che vi troverete chi il fatto che vanno veloci. La navigazione lenta non è contemplata. Ma una volta stabilito che il GS 44 è nato per andare di corsa, rimane da decidere se veloce in crociere o in regata. Entrambe le opzioni sono possibili, meglio sarebbe decidersi prima.

Meno volume nelle superfici immerse serve per stringere di più la bolina, ma l'opera viva lo consente senza penalizzare troppo la stabilità di forma

Quello che abbiamo avuto a disposizione per la prova a Lavagna è il GS 44 versione Race, ma con alcuni elementi Performance, ovvero più indicati per gli amanti della crociera veloce. Il dislocamento è quasi di 10 tonnellate, ma volendo una versione Race ancora più "tirata" si può evitare la coperta in teak e il pagliolato in ogne sottocoperta. Mastieri e longheroni sono in composito e anche la paralia massima può essere realizzata in carbonio, per il resto, la scelta è in vetro vinilestere. Tra le due versioni cambia anche l'attrezzatura di coperta. Gli armanti della regata avranno sei winch a disposizione, una coppia sulla fuga volante al tambuccio, un'altra in prossimità delle ruote del timone e la terza coppia sul paranze. In versione Performance, invece, si accontenta di quattro winch. Anche i carrelli sono diversi, nel senso che, chi la desidera, può aggiungere quelli per la regolazione del fiocco. Scegliendo per tempo una delle due versioni, quindi, è possibile avere una barca più portata alla crociera veloce oppure più rivolta-ta per vincere in regata. Le linee d'acqua, ovviamente, non cambiano.

Lo scafo progettato da Matteo Pelli ha volumi piuttosto contenuti nella parte immersa e più generosi invece nell'opera morta, soprattutto a prua. Il vantaggio di questa soluzione sottoscritto si ha un'abitabilità più che adeguata per le esigenze dei crocieristi, ma, al tempo stesso, contenere le superfici bagnate serve per migliorare le performance settimelle. In particolare nella opposizione di stringere il vento, che è il limite più ostinato della barca da crociera. Qui, invece, è un po' come se si avesse l'opera viva da regata e l'opera morta da crociera: infatti coperta sono stati realizzati con linee tese e, a poppa, la falchetta è molto bassa per agevolare anche questa volta. La coperta, oltre alle aperture tra linea e fiorentinata di cui abbiamo parlato, offre una buona soluzione per lo sistema di salvataggio. L'ampio pozzetto a quipo dedicato, infatti, è facilmente raggiungibile anche quando la piattaforma bascularle è aperta. Dovendo immaginare l'eventualità di un'avaria, non solo il facilmente raggiungibile, ma, rimanendo sulla piattaforma di poppa aperta, è facile immaginare che sia semplice anche buttarla in acqua per attivarla.

Sottocoperta c'è tutto quel che serve per la crociera senza rinunce. Il layout prevede una cabina armatoriale a prua e due matrimoniali a poppa con due bagni.

Sottocoperta, invece, il lavoro di Nauta si approzza soprattutto nella cabina di prua e nella zona salottiga che si trova sulla dritta, proprio vicino all'ingresso della cabina di prua. È una soluzione ben riuscita perché con il minimo "consumo" di spazi, sono riusciti ad ottenere tutto quel che serve. Ci sono pure un paiolet della dimensione che solitamente si può immaginare a bordo di un 44 piedi e altri appariati, come i WC, sono stati collocati dietro le schienale del dinamatto lineare di entra, molto vicino alla timoniera. Insomma, tutto a portata di mano e c'è posto per tutto quel che serve, almeno di essenziale, in una zona cartaggio, ma lo spazio dedicato è assai contenuto. Dato che abbiamo detto che l'anima di questo 44' è consolo, quello che conta sono le performance.

A Lavagna il vento varia tra dieci e tredici nodi e la sensazione è quella di una barca fatta per planare. Prende facilmente il suo passo, non vuole a decelerare. Unico accortezza è quella di evitare di stringere esageratamente la bolina per evitare di "toccarla". Con il Code 0 arriviamo a ben 9 nodi di velocità. L'andatura ideale con questa vela è quella con 60° di apparente, perché c'è che più apparente è la stabilità sia di rotta sia se rinforza e molla il vento. E GS 44 non è mai "nervoso" per quanto è semplice da condurre.

Anche un timoniere da crociera, una di quelli che non passa il tempo a scrutare l'orizzonte alla ricerca di possibili salti di vento, può navigare a lungo in modo rilassato. Il timone è ben dimensionato e la barca non tende la stabilità della pressione. Siamo passati dal genoa al Code 0 con un vento che è variato da 10 a 13 nodi e, nonostante questo, le velocità che abbiamo registrato in bolina sono sperate da 7,2 a 8 nodi. La costanza nelle prestazioni accentua la sensazione di semplicità nella conduzione.

Accendendo il motore le prestazioni si sono mantenute sorprese, anche se c'è da segnalare un minore grip rispetto alla versione standard, dovuto al maggiore dislocamento. Quanto basta per costringere alla virata larga se si vuole una manovra precisa in caso di ormeggio stretto. Volvo Penta da 75 cv che ci ha fatto raggiungere gli otto nodi e mezzo. Con sei 2000 giri si naviglava a ben 7 nodi, una velocità che permette di navigare velocemente anche quando si devono compiere lunghe traversate a motore.

Barre performance sottovela e semplicità di conduzione, così si soddisfano le esigenze di chi ama la crociera veloce e di chi vuole vincere in regata.

Cantiere del Pardo
Via Fratelli Lumière 34
I-47522 Pievesestina (FC)
T. +39 0543 782404
info@grandsoleil.it
www.grandsoleil.it

PROGETTO: Matteo Pelli (Architettura navale) • Nauta Design (Interior ed exterior design)

SCAFO: Lunghezza fuori tutto standard 14,39 m • Lunghezza scafo 13,40m • Lunghezza fuori tutto versione Race 15,91m • Baglio massimo 4,30m • Pescaggio standard 2,60m • Pescaggio optional 2,40m oppure 2,85m • Dislocamento a vuoto 9.500 kg • Zavorra 2.700 kg • Serbatoio carburante 170 l • Serbatoio acqua 300 l • Randa 59 m² • Fiocco 70(80) 53 m² • Gennaker 170 m² • Fiocco autovirante 47 m²

MOTORI: Volvo Penta D2-75 • Potenza 55 kW (75 cv) • Ciclo operativo 4 tempi • Alesaggio per corsa 84mm x 100mm • 4 cilindri • Cilindrata 2,2 l • Rapporto di compressione 23,5:1 • Regime di rotazione massimo 2700-3000 giri/min

CERTIFICAZIONE CE: CE CAT A

PREZZO: 319.000 €, Iva Esclusa

(Grand Soleil GS 44, Shakespeare on board - Barchemagazine.com – Febbraio 2021)

TAILORED BEST

nanni

© Copyright 2020 - International Sea Press Srl - Viale Elvezia 17 - 20831 Seveso (MB) - Tel +39 0362 548151 - Fax +39 0362 73765 - P.IVA 04282810960