



SN

solovelanet

**Avere una barca
vintage**

Storia

**I rischi delle
regate offshore**

Regate

**Rifare il
pagliolato**

Tecnica

**La strana mossa
di Elan**

Economia

Navigare

**Il portolano
di Vulcano**

Tecnologia

Comunicare in barca

Navigazione

**Attraverso il canale
di Corinto**

Dietro le quinte di Del Pardo

Quest'anno il Cantiere del Pardo lancerà due nuovi performance, il 52P e il 65P, noi siamo andati in cantiere a vedere la lavorazione del Grand Soleil 52P.

di Chiara Anzilotti

Ai Cantiere del Pardo l'attività è ai massimi livelli. Ovunque ci sono barche a diversi stadi di costruzione pronte a partire per tutto il mondo una volta complete. Qui il rumore tipico del cantiere non disturba e non richiede particolari regolazioni ai microfoni per il nostro video.

Tra tutte queste barche, il nostro interesse si concentra sul Grand Soleil 52P, il motivo per cui siamo venuti qui a Forlì al cantiere del Pardo. Il cantiere ci ha invitato a documentare in esclusiva l'avanzamento dei lavori del nuovo modello e a presentarlo al nostro pubblico ancor prima che tocchi l'acqua. Il Grand Soleil 52P è uno dei due modelli a vela che il Pardo lancerà quest'anno, l'altro è il Grand Soleil 65P. Il Grand Soleil 52P, come fu nel 2011 con il Grand Soleil 39 e nel 2017 con il Grand Soleil 34, porta con sé tutta la nostalgia dei modelli che hanno reso celebre questo cantiere. In particolare, richiama alla mente il Grand Soleil 52 disegnato da Germán Frers, una delle barche che contribuì a creare il mito Grand Soleil. Il Grand Soleil 52 di Frers fu varato nel 1987, 37 anni fa. Dopo 37 anni, le barche sono cambiate radicalmente. Oggi le poppe sono larghe, anzi larghissime; quella del nuovo Grand Soleil 52P supera i cinque metri, mentre il modello di Frers a stento arrivava a quattro metri. Con un baglio massimo di 4,72 metri contro gli attuali 5,15, e un dislocamento di oltre ventimila chili rispetto ai 16.500 chili del nuovo modello, il Grand Soleil 52P è un mondo a parte rispetto al suo predecessore.

Un altro mondo, un altro modo di navigare. In questi 37 anni è cambiato tutto, anche il modo di costruire. Quando siamo arrivati in cantiere, Gigi Serdivati, presidente e product manager del cantiere, ovvero l'uomo che pensa e realizza i modelli, non ci ha portato nel reparto produzione, ma nell'ufficio tecnico, dove lavorano quindici persone tra ingegneri, architetti e designer.



▶ Per approfondire è possibile vedere il video pubblicato su Solovelanet



► In alto, Maurizio Anzillotti durante la visita a Forlì al Cantiere del Pardo. Qui sopra, il Grand Soleil 52, ultimo nato di questa fortunata serie e destinato a durare nel tempo

Una volta in un cantiere c'era poca matematica e tanta resina, oggi la matematica è diventata fondamentale nell'attività di una industria nautica. Molti mesi addietro rispetto alla stesura della prima stuoia del nuovo Grand Soleil 52P, il team dell'ufficio tecnico, guidato dall'ingegnere capo Vincenzo Candela, sapeva già quanta resina, quanto legno e quante viti sarebbero serviti.

Nel 1987, anche sapere con esattezza quanto era costata una barca alla fine della costruzione era un'impresa quasi impossibile.

Una volta entrati nei grandi capannoni dove avviene la produzione, abbiamo visto un Grand Soleil 52P che promette di essere una barca molto bella. Se la sua estetica e la sua capacità di navigare la vedremo nel dettaglio nelle prossime visite e, soprattutto, nella prova in mare che faremo come questa andrà in acqua, qui oggi vogliamo capire com'è costruita.

A colpirci sono alcuni dettagli: anzitutto l'organizzazione con cui le maestranze del cantiere si muovono; dietro ogni lavorazione, ogni azione, si percepisce che c'è un grande lavoro di pianificazione in modo che nessuno perda tempo e tutto venga ottimizzato.

Altra cosa che ci ha colpito favorevolmente è la qualità del laminato. Partendo dal concetto che l'infusione ha come primo obiettivo la velocizzazione del processo di laminazione, il Pardo ha optato per laminare le sue barche a mano, nella convinzione che, ad oggi, questo sia il miglior modo per garantire la massima qualità del prodotto.

Ci hanno colpito anche le strutture. Sia quelle del ragno, ovvero i longheroni e i madieri, sia le paratie, generalmente o sono incollate allo scafo o sono laminate a questo con un sistema che si chiama fazzolettatura. Al Pardo i due processi sono sommati, strutture e paratie prima sono incollate e poi fazzolettate allo scafo.

In ultimo, un'idea che ci è piaciuta è trasformare la falchetta laminata nello scafo in un elemento strutturale. La falchetta, o sarebbe meglio chiamarla il capo di banda, è una struttura a U rovesciata che corre lungo tutto il perimetro della barca e la irrigidisce evitando i momenti di torsione quando la barca scende dall'onda.

Ogni visita al Pardo rivela l'attenzione ai dettagli e l'impegno per la qualità che caratterizzano questo storico cantiere. Il Grand Soleil 52P è una testimonianza dell'evoluzione costante e della passione che animano il team del Pardo.

Non vediamo l'ora di osservarlo in acqua e di raccontarvi le sue performance. ☀