

YACHTUPSTREAM

BY



SUPPLEMENTO DI WWW.SUPERYACHT24.IT | 3 / 2025

COVER STORY

**TANKOA DIAMOND
BINTA**

PEOPLE

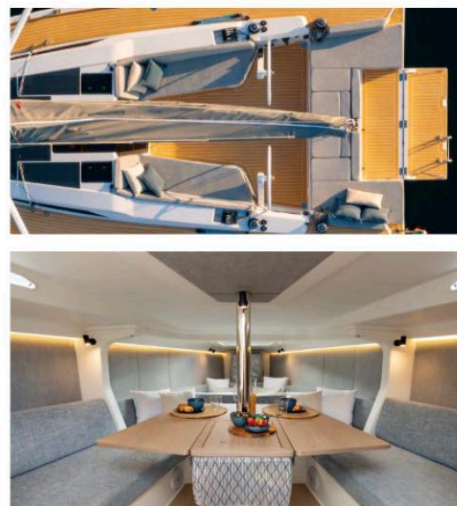
**CAPT. LUCA MOSCA
MAPEI - SIMONA GIORGETTA**

FOCUS

**INNOVATION & SUSTAINABILITY
LUXURY TENDER & MAXI RIB**

TEST

**AZIMUT SEADECK 7
LUCIETTA BY REPOWER
WALLYROCKET51
GRAND SOLEIL BLUE**



LUNGHEZZA SCAFO DI 9,99 METRI, MOTORE ELETTRICO E COSTRUZIONE CON RESINA TERMOPLASTICA PER ESSERE RICICLABILE A FINE VITA. LA PROVA DI SUPER YACHT 24 A MALCESINE, SUL LAGO DI GARDA

HULL LENGTH OF 9.99 METRES, ELECTRIC MOTOR AND CONSTRUCTION WITH THERMOPLASTIC RESIN TO BE RECYCLABLE AT THE END OF ITS LIFE. THE SUPER YACHT 24 TEST AT MALCESINE ON LAKE GARDA

SUPER YACHT 24 ha navigato con il Grand Soleil Blue, il primo weekend/daysailer di Cantieri del Pardo. La barca è firmata da Matteo Polli, Nauta Design e NiComp, la startup italiana che ha collaborato alla sua costruzione dello scafo riciclabile. Il Blue ha una lunghezza di 9,99 metri e una larghezza massima di 3,70 metri, vista dalla banchina fa impressione, sembra molto più grande di quanto lo sia in realtà. E anche in navigazione somiglia più a un maxi che a un natante. Il Blue si aggiunge alle gamma Performance e Long Cruise diventando di fatto una terza linea, con l'idea di un mezzo facile e pronto all'uso da tenere in banchina per divertirsi nell'arco di uno o due giorni di navigazione costiera o, come nel caso del test a Malcesine, sul lago. Ma il Blue non è solo un natante o un daysailer, ma un progetto speciale che porta con sé una discreta dose d'innovazione, tanto nella costruzione quanto nella progettazione.

La barca viene definita riciclabile. Perché? Cosa la rende più e meglio riciclabile delle altre? Sono due gli aspetti principali: la progettazione e la costruzione. Partiamo da quest'ultima. Scafo e coperta sono costruiti con normali fibre di vetro, un'anima in rylAtlas (che contiene una percentuale di materiale riciclato) e il tutto è infuso con una resina di tipo termoplastico e non termoindurente, come si

usa nella costruzione tradizionale. La resina termoplastica è la Elium prodotta dall'azienda francese Arkema e al contrario della termoindurente può tornare al suo stato originale, liquido. A fine vita lo scafo viene smantellato, fatto a pezzi e tramite un processo chimico chiamato pirolisi è possibile separare le fibre di vetro dalla resina. Mentre la resina può essere riutilizzata per costruire un'altra barca, le fibre di vetroresina, che sono state tranciate e quindi sono corte, tornano utili per costruire componenti di vario genere dalle dimensioni minori (non lo scafo, che richiede invece fibre lunghe).

La tecnologia è stata sviluppata, sperimentata e applicata da NiComp che in passato l'ha sperimentata per il suo Ecoracer 25, il prototipo da regata che per primo ha visto l'utilizzo della resina termoplastica, in quel caso accoppiata a fibre di lino, un materiale naturale più sostenibile. La resina termoplastica funziona anche con fibra di vetro e carbonio, più adatte alla costruzione di imbarcazioni dalle dimensioni maggiori. Inoltre, le caratteristiche meccaniche di questa resina hanno richiesto l'utilizzo del processo di infusione al posto della tradizionale laminazione a mano che usa il cantiere sugli altri modelli. La barca ha un dislocamento a secco di 3.500 kg, quella su cui navighiamo raggiunge i 4.200 kg (è ben accessoriata con quattro winch elettrici Harken

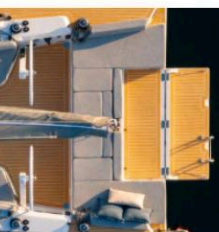
SUPER YACHT 24 sailed with the Grand Soleil Blue, the first weekend/daysailer from Cantieri del Pardo. The boat is designed by Matteo Polli, Nauta Design and NiComp, the Italian startup that collaborated on the construction of the recyclable hull. The Blue is 9.99 meters long and has a maximum width of 3.70 meters, seen from the dock it is impressive, it seems much larger than it actually is. And even when sailing it looks more like a maxi than a vessel. The Blue joins the Performance and Long Cruise ranges, effectively becoming a third line, with the idea of an easy and ready-to-use boat to keep on the dock for fun over the course of a day or two of coastal navigation or, as in the case of the test in Malcesine, on the lake. But the Blue is not just a vessel or a daysailer, but a special project that brings with it a fair amount of innovation, both in construction and design.

The boat is defined as recyclable. Why? What makes it more and better recyclable than others? There are two main aspects: the design and the construction. Let's start with the latter. The hull and deck are built with normal glass fibers, a core in rylAtlas (which contains a percentage of recycled material) and the whole thing is infused with a thermoplastic resin and not a thermosetting one, as is used in traditional construction. The thermoplastic resin is Elium produced by the French company Arkema

and unlike the thermosetting one it can return to its original, liquid state. At the end of its life the hull is dismantled, broken into pieces and through a chemical process called pyrolysis it is possible to separate the glass fibers from the resin. While the resin can be reused to build another boat, the fiberglass fibers, which have been cut and are therefore short, are useful for building various smaller components (not the hull, which instead requires long fibers).

The technology was developed, tested and applied by NiComp, which in the past tested it for its Ecoracer 25, the racing prototype that first saw the use of thermoplastic resin, in that case coupled with flax fibers, a more sustainable natural material. Thermoplastic resin also works with glass and carbon fibers, more suitable for the construction of larger boats. Furthermore, the mechanical characteristics of this resin required the use of the infusion process instead of the traditional hand lamination that the shipyard uses on other models. The boat has a dry displacement of 3,500 kg, the one we are sailing on reaches 4,200 kg (it is well equipped with four Harken electric winches and synthetic teak) with a weight surplus due to the type of construction calculated at about 5% compared to a standard process.

The idea of a more manageable end of life is also found in the design approach defined as "design for disassembly", which allows for



e teak sintetico) con un surplus di peso dovuto al tipo di costruzione calcolato in circa il 5% rispetto ad un processo standard.

L'idea di un fine vita più gestibile si ritrova anche nell'approccio progettuale definito come "design for disassembly", che consente di separare più facilmente gli accessori e i componenti dell'imbarcazione, in modo simile alle pratiche dell'industria automobilistica. Questo processo garantisce che ogni parte possa essere smontata e riciclata con il processo visto prima.

La barca monta inoltre un motore elettrico da 6 kW con trasmissione diretta pod drive di E-Propulsion con pacco batterie da 8 kW a 48V e sistema fotovoltaico Solbian con una potenza di circa 340

W integrato nella tuga, calpestabile e dotato di finitura antiscivolo. L'impianto ricarica non solo le batterie del motore, ma può trasferire l'energia in eccesso a quelle dedicate ai servizi di bordo. Inoltre, in navigazione grazie all'idrogenazione il motore elettrico consente di ricaricare le batterie permettendo una ricarica minima di 250 W già a una velocità di circa 6 nodi.

Gli interni hanno un'altezza di circa 1,40 metri, non si può quindi stare in piedi ma offrono spazio per quattro persone, una cucina con ghiacciaia e un bagno. La cuccetta a V di prua può essere trasformata in zona divano grazie a una coppia di elementi poggiaschiena. Il vento sul lago di Garda è una certezza e dopo pranzo si alza l'Ora che soffia da sud toccando punte di 17/19 nodi, condizioni perfette che esaltano la carena disegnata da Matteo Polli. La barca in prova è attrezzata con albero Selden senza paterazzo e vele OneSails in 4T Forte, anche queste realizzate con materiali termoplastici: colle, resine e solventi tradizionalmente utilizzati nel processo di fabbricazione sono stati sostituiti da un processo di fusione a caldo, mentre il polimero di base è riciclabile al 100% attraverso i normali processi di smaltimento della raccolta differenziata. Il modello in prova ha una chiglia di 2,20 metri di profondità con lama in scatolato d'acciaio rivestito in vetroresina e siluro in piombo mentre è in fase di studio una versione meno profonda e leggermente più pesante. La barca è divertente e reattiva, con il gennaker fissa la velocità massima di giornata a 10,5 nodi sotto una bella raffica con il gennaker. Di bolina, a barca sbandata, si sente l'esigenza di un puntapiè di per il timoniere.



the easier separation of accessories and components of the vessel, similar to practices in the automotive industry. This process ensures that each part can be disassembled and recycled with the process seen above.

The boat also mounts a 6 kW electric motor with direct transmission pod drive by E-Propulsion with 8 kW 48V battery pack and Solbian photovoltaic system with a power of about 340 W integrated in the deckhouse, walkable and equipped with non-slip finish. The system recharges not only the engine batteries, but can transfer excess energy to those dedicated to on-board services. Furthermore, during navigation thanks to hydrogenation the electric motor allows to recharge the batteries allowing a minimum recharge of 250 W already at a speed of about 6 knots.

The interiors have a height of about 1.40 meters, so you cannot stand up but they offer space for four people, a kitchen with icebox and a bathroom. The V-berth in the bow can be transformed into a sofa

area thanks to a pair of backrest elements. The wind on Lake Garda is a certainty and after lunch the Ora blows from the south reaching peaks of 17/19 knots, perfect conditions that enhance the hull designed by Matteo Polli. The boat being tested is equipped with a Selden mast without a backstay and OneSails sails in 4T Forte, also made with thermoplastic materials: glues, resins and solvents traditionally used in the manufacturing process have been replaced by a hot fusion process, while the basic polymer is 100% recyclable through normal waste sorting disposal processes. The model tested has a 2.20 meter deep keel with a steel box blade covered in fiberglass and lead torpedo while a less deep and slightly heavier version is being studied. The boat is fun and responsive, with the fixed gennaker the maximum speed of the day is 10.5 knots under a nice gust with the gennaker. When sailing upwind, with the boat heeled, you feel the need for a toe clip for the helmsman.



DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA FT. | LENGTH O.A. 11,3 M
LARGHEZZA | BEAM 3,70 M
PESCAGIO | DRAFT 2,2 M
DISLOCAMENTO | DISPLACEMENT 3.500 KG
CERTIFICAZIONE | CERTIFICATION CE CAT C
PROGETTO | PROJECT POLLI-NAUTA DESIGN
PIANO VELICO | SAIL PLAN
RANDA | MAINSAIL MQ 38
FIOCCO AUTOVIRANTE | SELF TECKING JIB MQ 26
GENNAKER MQ 100

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

METEO | WEATHER
LUOGO | PLACE
MALCESINE SUL GARDA
CONDIZIONI | CONDITIONS
ACQUA PIATTA | FLAT WATER
VENTO | WIND 17/19 KTS



PRESTAZIONI | PERFORMANCE

TWS True wind speed (kts)	Velocità barca Boat Speed (kts)	Angolo vento AWA	Vele Sails
11,5	6,5	43°	RANDA/FIOCCO MAIN/JIB
15,0	7,0	41°	RANDA/FIOCCO MAIN/JIB
15,8	7,3	41°	RANDA/FIOCCO MAIN/JIB
18,0	9,2	142°	RANDA/GENNAKER MAIN/GENNAKER
16,8	8,8	129°	RANDA/GENNAKER MAIN/GENNAKER
17,6	9,2	127°	RANDA/GENNAKER MAIN/GENNAKER
19,0	10,5	130°	RANDA/GENNAKER MAIN/GENNAKER
15,5	8,7	137°	RANDA/GENNAKER MAIN/GENNAKER



CANTIERE | SHIPYARD
CANTIERE DEL PARDO
INFO@CANTIEREDELPARDO.COM
WWW.CANTIEREDELPARDO.COM

SCHEDA TECNICA
TECHNICAL DATA

VIDEO TEST



SCAN ME