

**Finalmente qualcuno
l'ha fatto! Da anni
aspettavamo una barca
veramente classica
prodotta tutta in Italia.
Ci ha pensato un
cantiere che, di barche
"all'antica", se ne
intende. Ecco a voi
il nuovo ma
classicissimo Este 72**

di **VANNI GALGANI**

In giro per il mondo, specie nell'Europa del Nord e sulla East Coast degli Stati Uniti, alcuni cantieri, talvolta storici talvolta di nascita recente, si dedicano totalmente alla produzione di barche dall'aspetto rétro, ricche di slanci e di bompressi, con armi e carene sia moderni che tradizionali. In alcuni casi le barche sono dei "replica", cioè riproduzioni fedeli di antichi e gloriosi velieri. Una nicchia di mercato, legata anche al recupero di barche d'epoca "vere" e alla nascita di importanti manifestazioni dedicate, in continua crescita che ha suscitato un tale interesse da generare un mondo a sé, con progettisti specializzati, aziende di attrezzatura e velerie che hanno in catalogo prodotti ad hoc, pubblicazioni periodiche specifiche. In Italia, una delle patrie dello yachting classico, ricco di cantieri veramente storici, nessuno ci ha pensato, e non certo per scarso interesse da parte degli armatori (basti pensare al meraviglioso *Antonisa* del pugliese Natuzzi). Nessuno fino ad ora: eccovi l'imponente Este 72, classico all'italiana.

Este 72





FOTO DE MARIA



Si possono amare o no gli oggetti storici, si può essere o no d'accordo con alcune scelte stilistiche, ma nessuno può affermare di rimanere indifferente nel guardare queste immagini. Linee slanciate, vele abbondanti, teak a perdita d'occhio. E tanta potenza. La storia di *Ester* nasce dal progetto di *Latifa*, storico yawl bermudiano di William Fife III, classe 1936. Franz Maas, noto designer olandese molto attivo negli anni '70, lo ha "attualizzato" allargando leggermente lo scafo e, soprattutto, modificando il piano velico in un performante e gestibile cutter. **Le linee d'acqua** sono quindi sostanzialmente le stesse partorite dal mitico progettista scozzese, così

descritte dal comandante Flavio Serafini sul suo libro "Vele d'epoca" (ed. Gribaudo): «le linee (di *Latifa*, ndr) appaiono purissime... gli slanci sono molto accentuati e marini con sezioni a V profonde, che gli consentono di fendere agevolmente le onde e si ricordano dolcemente alla possente sezione maestra, che lo fa galleggiare come un gabbiano». La forma dello scafo sull'acqua risulta elegante e molto slanciata, con cavallino pronunciato e piccolo specchio di poppa a triangolo. La forma **delle appendici** è assolutamente fedele allo stile di una volta: chiglia lunga con timone attaccato sul bordo di poppa, quindi con asse molto inclinato e totalmente privo di compenso. Que-

sto, come vedremo, comporta un modo di portare la barca completamente diverso da come siamo abituati oggi. **Il piano velico** e la relativa distribuzione delle manovre sono studiati per consentire la gestione dell'abbondante tela a un equipaggio anche di due sole persone. L'armo è a cutter "vero", cioè con yankee e trinchetta autovirante, quindi con il triangolo di prua ben frazionato e di facile controllo. Lo strallo dello yankee è murato sul bompresso in carbonio (ancorato alla prua con ben quattro tiranti in dyform inestensibile) e in testa d'albero, quindi la notevole distanza dalla trinchetta agevola ulteriormente le virate. Le volanti si usano solo con vento forte e con onda, e servono a

Foto 1: l'incredibile prospettiva del teak esalta l'estrema pulizia della coperta. **Foto 2, 5:** il pozzetto comprende una zona operativa e un'area dedicata agli ospiti. **Foto 3:** tutte le manovre corrono sottocoperta e sono rinviate ai due winch elettrici. **Foto 4:** la prua è dominata dal grande bompresso in carbonio. Eleganti e funzionali i due occhi di cubia in acciaio per gli ormeggi.

contrastare lo strallo di trinchetta. **La costruzione** prevede vetro e resina vinilestere per lo scafo (su stampo femmina), con rinforzi in acciaio nei punti di attacco delle lande; la coperta, di cui non c'è lo stampo per lasciare piena libertà di personalizzazione, ha una

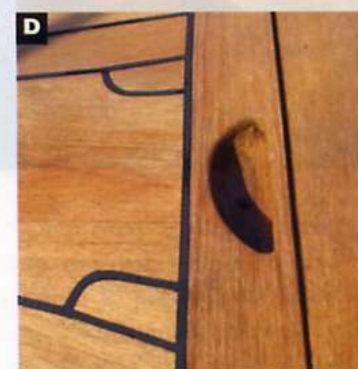
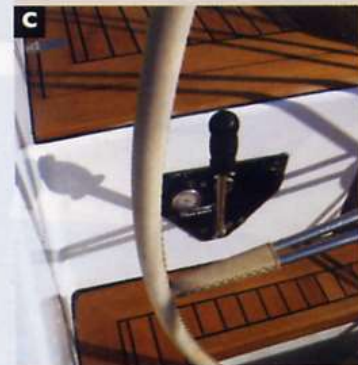
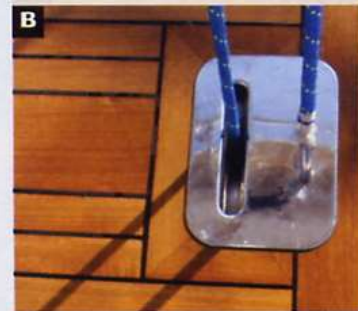


Foto 6: la tughetta sotto cui si trova la sala di comando può non risultare in tema con il progetto ma offre una grande visibilità. **Foto 7:** rispetto allo scafo originale di Latifa, con poppa a canoa, è stato ricavato un piccolo specchio dalla forma accattivante. **Foto 8:** la rotaia della trinchetta autovirante. **Foto 9:** la grande ruota è la protagonista indiscussa della coperta

struttura di bagli in legno, uno strato di compensato e quattro strati di fibre unidirezionali di vetro. Veramente impressionante il piano di coperta, dominato dallo splendido teak ben lavorato e curvato sulle forme dello scafo. L'unico elemento che può lascia-

re perplessi è il disegno della tuga e dei successivi paraonde. La forma scelta, piuttosto moderna e aerodinamica, può non risultare perfettamente in tema con le linee classiche, anche se rappresenta una lettura moderna e coraggiosa, supportata anche dall'imponente ruota, di segni antichi difficilmente aggiornabili. Ma, come dicevamo, la coperta (come gli interni) è completamente custom, ogni armatore ha la piena libertà di scegliere lo stile e il disegno che preferisce. La distribuzione delle manovre risulta perfettamente funzionale: la drizza di randa, tutte le scotte, le mani di terzaroli e le volanti sono rinviate, in alcuni casi sottocoperta, per ricomparire davanti ai quattro grandi winch elet-

trici, ai lati della parte di pozzetto dedicata alle manovre, per poi essere riposte in un piccolo gavoncino ad hoc. Chi domina veramente la scena, però, è la grande ruota da 200 cm. di diametro, alta dal pavimento ben 155 cm. Tenerla in mano vi farà sentire un re. Unico difetto, i paraonde si interrompono prima dello spazio dedicato al timoniere che, qualora salisse acqua in coperta, si bagnerà i piedi e non solo (mancano anche gli ombrinali ai lati del pozzetto, con ristagno d'acqua a barca sbandata). Per il resto enormi spazi prendisole, come la grande terrazza a poppa, e tanto, tanto teak, interrotto solo dai numerosi osteriggi. Abbondanti i gavoni, molte le raffinatezze nelle lavorazioni.

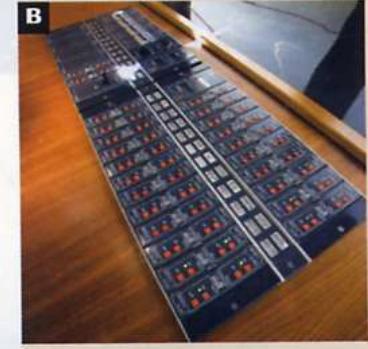
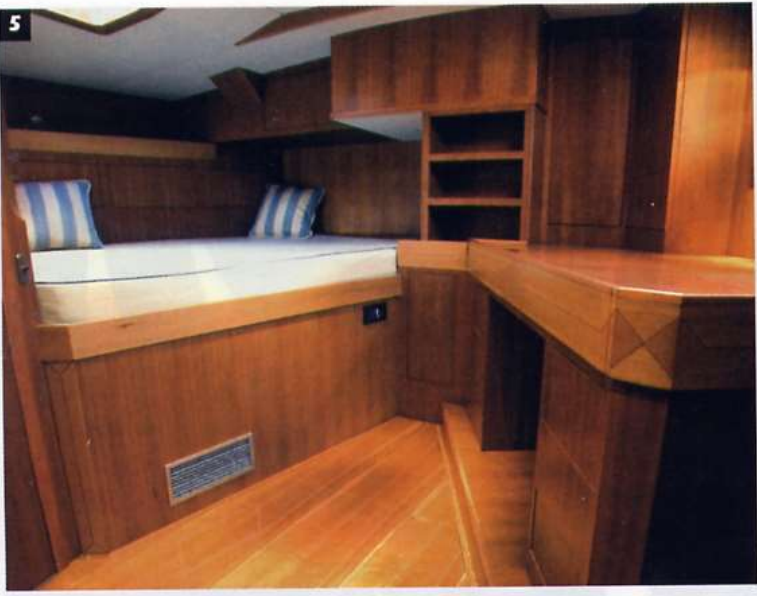
Foto A: persino gli stopper, su cui arrivano tutte le manovre correnti, sono integrati nella coperta con un rivestimento in teak. **Foto B:** questo è tutto ciò che, in coperta, si vede della scotta di randa: il grande vang ha consentito l'eliminazione del trasto. **Foto C:** la centralina idraulica è messa in una posizione infelice che costringe chi manovra a infilarsi tra i raggi della ruota. **Foto D:** le maniglie dei gavoni, uno dei tanti particolari originali di grande pregio.

T E S T E S T E 7 2



E T E T T

T E T T



ha una scrivania dentro la quale l'armatore ha installato un pianoforte elettronico. Foto 6: i bagni sono realizzati tutti con gli stessi materiali e stile; qui vediamo quello dell'armatore, l'unico con un vano separato per la doccia. Foto 7: una delle cabine ospiti, tutte con letti a castello (tranne quella di prua, dedicata all'equipaggio, dotata di letti a V).

La distribuzione di spazio è veramente notevole. Inoltre, nonostante la scarsità di luce, il colore chiaro dei legni restituisce una discreta luminosità. La dinette vera e propria è divisa in una zona pranzo, con sei posti a tavola usando le sedie regista (riponibili dentro il basamento del tavolo), e in una zona

di conversazione, dotata di tavolino basso. Oltre ai vari armadi/librerie, vi trovano spazio anche un potente impianto stereo e una televisione. Andando verso poppa si trova la cucina a sviluppo lineare, dotata di pregevoli componenti della Alpes Inox da casa, come il grande forno incassato. Vi sono due ampi frigo a pozzetto e abbondante spazio di stivaggio. La cabina armatoriale, che si trova in estrema poppa, ha un buon calpestio, è dotata di un grande e regolare letto e di una vera scrivania con libreria. Il relativo bagno, completo di box doccia separato, è arricchito, come tutti, di un rivestimento alle pareti in preziose mattonelle 30x60 di gres porcellanato. Le

tre cabine ospiti, due gemelle a prua dotate di bagni dedicati più una verso poppa, hanno letti a castello e un discreto spazio di stivaggio. In estrema prua, accessibile solo dalla coperta, vi è la cosiddetta cabina equipaggio: cosiddetta perché, in realtà, è arredata e confortevole esattamente come le altre. Piuttosto scarsa ovunque, come dicevamo, la luce e l'aerazione, affidata spesso a un solo osteriggio per ambiente, anche se non si ha quasi mai un senso di soffocamento. Le finiture non sono tutte perfette, come spesso accade per i prototipi, ma le lavorazioni dei legni sono sempre curate con particolari di pregio, come il disegno degli spigoli e dei fregi.

Foto A: la scala di accesso ha una forma dal disegno accattivante ma poco pratico: i gradini non sono sagomati ai lati, non hanno materiale antisdrucciolo e, almeno per i primi, le pedate sono troppo corte (18 cm). Foto B: il prezioso e altamente tecnologico quadro elettrico della RB elettronica consente il controllo dell'impiantistica anche tramite computer. Foto C: un esempio del design interno, geometrico ma prezioso. Foto D: il sistema custom ad asse diagonale per far basculare il pregiato fornello Alpes Inox



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

Benvenuti a bordo

La navigazione a bordo di Ester è stata un'esperienza incredibile. Intanto va detto che timonare una barca a chiglia lunga è completamente diverso da quello a cui siamo abituati. In qualunque situazione ci si trovi, sotto raffica, soprainvelati, con mare formato, la barca va dritta e non necessita

dell'uso del timone per contrastare la tendenza all'orza. Avete capito bene, va sempre e comunque dritta, potete anche lasciare la ruota. Noi abbiamo provato l'Este 72 con vento spesso sopra i 20 nodi, non abbiamo mai ridotto la tensione sulle scotte (con tutta la tela a riva) mettendo anche la falchetta in acqua che, con un baglio di 5,20 m, non è uno scherzo (d'altronde queste barche nascono per navigare sbandate). Ebbene, la ruota l'abbiamo usata solo per cambiare direzione, mai per andare dritti. Questa è una sensazione fantastica, ti fa sentire la barca sempre sotto controllo, è come se, nelle situazioni più scabrose, ti dicesse: "non ti preoccupare, ci penso io". A proposito di ruota, avete mai provato a tenerne in mano una da 2 metri di diametro? Altro che doppia timoneria, che oggi va tanto di moda: viva la ruota singola, il più grande possibile! E su una barca come l'Este 72 ci vuole tutta, che quando si gira il timone, enorme e privo di compenso, si fa decisamente sentire. Ma veniamo alle prestazioni: dalla bolina stretta al lasco, dai 15 ai 22 nodi, abbiamo camminato quasi sempre sopra i 10 nodi, con una sen-

saione di potenza mai provata, derivante dall'abbondante superficie velica e dall'inerzia di ben 40 tonnellate. Fare 10 nodi su una barca così è una sensazione ben diversa dal planare con un veloce racer. Ti sembra che nulla possa fermarla e che passerebbe anche sopra un'isola senza rallentare. E poi l'insospettabile agilità con cui accelera nelle raffiche, l'estrema facilità con cui, tramite i potenti e veloci winch, si gestiscono le manovre, la sicurezza con cui si cammina in coperta, protetti dalla falchetta alta, l'emozione da J Class che si prova a stare seduti sulla terrazza di poppa, la fantastica sensazione data dai movimenti lenti e pacati, degni di una barca ben più grande. Una "macinamiglia" incredibilmente divertente e di soddisfazione. In coperta, come abbiamo già detto, funziona tutto bene, lo yankee si manovra agilmente e la trinchetta vira da sola; mancano solo i puntapedi per il timoniere e un riparo dall'acqua per la sua postazione. Nonostante la mole e la forma della carena, assolutamente inadatta per le manovre in acque ristrette e in retromarcia, pur essendo alla prima esperienza abbiamo manovrato agilmente. Il segreto sta, manco a dirlo, nell'estrema efficienza della potente elica di prua. Basta presentarsi allineati con il proprio posto barca e dare motore indietro, controllando se necessario col joystick. Questo è utile anche se si deve uscire con forte vento al traverso: non potendo spostare la poppa, vi consente di tirare su la prua. Insomma, anche se non potrete avere l'Este 72, vi auguriamo anche solo di provarlo: noi non saremmo voluti più scendere.

S C H E D A T E C N I C A

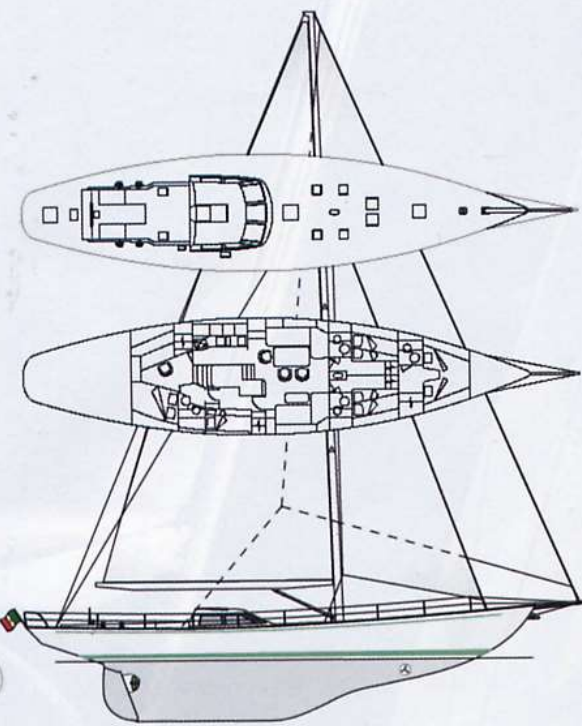


FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	120x64 cm
Spazio tra panche	90 cm
Prendisole pozz.	255x180 cm
Prendisole poppa	270x245 cm
Tavolo dinette	135x90cm
Tavolo carteggio	125x73 cm
Letto arm.	190x156+134 cm
Letti osp. sup.	180x78 cm
Letti osp. inf.	190x107+68 cm
Letti cab. eq.	210x76+50 cm
Larghezza porte	50 cm

DEDICATO A...

Riscoprire come si naviga su una barca a linee classiche ci ha fatto riflettere. Diversamente da moltri altri settori, come le automobili, la tecnologia non è detto che faccia sempre bene: se i nostri vecchi, che sul mare ci vivevano e sulle barche a vela ci lavoravano, navigavano con chiglie di questo tipo, pur conoscendo e avendo sperimentato forme simili a quelle che adottiamo oggi, un motivo ci sarà. Se è vero che, con la leggerezza, si risparmiano tante cose, è anche vero che l'inerzia è in mare uno degli elementi più convenienti, specie per il comfort. Noi non abbiamo preso mare con l'Este 72, ma chi l'ha provata in condizioni dure ci ha garantito che è in quei casi che dà il suo meglio, e non abbiamo difficoltà a crederlo. L'Este 72 è il primo esempio italiano di barca classica, nata per soddisfare chi ama il mondo rétro, ma realizzata tenendo conto dell'abitabilità e delle prestazioni: se nel primo caso il compromesso ci sembra più che accettabile, nel secondo possiamo dire che ci siamo veramente divertiti. In Cantiere ci hanno detto che sono allo studio barche analoghe, ma di taglie più accessibili, che costituiscano una linea "classica": ce lo auguriamo di cuore.



FOTO DE MARIA

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUR.VEL.	PREZZO
Little Zaca 73	De Gier & B.	22,35	5,69	52.000	270,70	-
Hinckley 70	Hinckley	21,41	5,33	42.200	213,00	-
Sweden 70	Sweden Y.	21,25	5,18	31.000	260,00	-
Solaris 72	SeRiGi	21,50	5,64	40.000	230,00	-

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: W. Fife III/F. Maas/A. Vallicelli	
Lunghezza scafo	22,00 m
Lunghezza gall.	17,00 m
Larghezza	5,20 m
Immersione	2,50 m
Dislocamento	40.000 kg
Zavorra	14.000 kg
Sup. vel. (randa + yankee + trinchetta)	300,00 mq
Motore Yanmar	198 hp
Serb. nafta	1.200 l
Serb. acqua	1.700 l

ATTREZZATURA

- Albero Tibermast alluminio 3 crocette in linea, sartie in spiroidale discontinuo, sartie basse sdoppiate, sartie volanti (non strutturali)
- Bompreso in carbonio fisso
- Rollafiocco e rollatrinchetta elettrici Arte Bamar
- Idraulica Bamar per paterazzi, vang e base
- Winch Harken 4x980 elettrici + 2x44 manuali all'albero
- Stopper (6) Spinlock
- Timoneria Solimar, ruota in acciaio \varnothing 200 cm
- Attrezzatura di coperta Harken/Antal
- Manovre in spectra

COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich con fibre vetro E e termanto, resina vinilestere; rinforzi in prossimità delle lande a Ω in acciaio; zavorra in piombo con gabbia d'acciaio inox
- Coperta: struttura con bagli in legno, copertura in compensato, 4 strati di vtr unidirezionale

DOTAZIONI

- Coperta rivestita in teak
- Elica Max Prop tre pale
- Telecomandi motore elettronici Tfx
- Bow Thruster Tfx 18 hp
- Osteriggi (12 + 2 maxi) Gojot
- Salpancore elettrico Quick 2.000 w
- Cabestano Quick 1.000 w
- Frigo/freezer a pozzetto 160 + 120 l Frigomatic
- Batterie 24 v/1.300 Ah + 12 v/200 Ah
- Generatore Kohler 10 kw
- Impianto di climatizzazione Climma 40.000 btu
- Wc elettrici Vacuflush
- Strumenti vento, log, eco, pilota Raymarine
- Fornello, forno e cappa aspirazione Alpes Inox
- Impianto stereo e TV

METEO DELLA PROVA

Vento: da 14 a 22 nodi reali
Mare: poco mosso

PREZZO

Este 72 € 1.300.000

Optional: il cantiere si riserva di allestire la barca secondo le preferenze del cliente

Prezzi f.c.o cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Cantieri Navali d'Este
Viale Traiano, 182 - 00054 Fiumicino, Roma
Tel: 06 6505864 - Fax: 06 6505004
www.cantierinavalideste.it
info@cantierinavalideste.it