

CRUISER TEST



Grand Soleil 34.1

Linee sportive e costruzione tradizionale: questi i temi sviluppati dal Grand Soleil 34,1. Nel test, i pro e i contro di questa barca "innovativa" per il Cantiere Del Pardo.

di **CRIS BORDIGNON**

Il progetto del nuovo Grand Soleil 34,1 è caratterizzato dalla decisione del cantiere di Forlì di realizzare un'imbarcazione per vincere le regate nella categoria Ims e che, nel contempo, fosse anche vivibile in crociera. Già dalla scelta del progettista, Alessandro Vismara, appare evidente che l'imbarcazione ha un'impostazione più sportiva che crocierista. Lo scafo è caratterizzato da linee di care-

na molto arrotondate e da sezioni ad U che determinano una piccola superficie bagnata, che diminuisce ulteriormente con la barca sbandata. Gli slanci sono ridotti al minimo e ciò genera una elevata lunghezza al galleggiamento a favore delle prestazioni e dei volumi interni. La larghezza massima è piuttosto arretrata, proprio per incrementare le prestazioni e la stabilità. Un'attenzione particolare è stata posta nel favorire i fattori determinanti un rating Ims il più basso possibile e, più precisamente, la superficie bagnata del bulbo e del timone, le tecnologie e i materiali di costruzione.

Il risultato è quello di un'imbarcazione che, se ben condotta, può essere estremamente competitiva in tutte le condizioni avendo un Gph molto equilibrato. Questo dato consente di avere un mezzo competitivo in quasi tutte le condizioni, senza trarre particolari vantag-

gi da condizioni estreme e neanche penalizzazioni troppo consistenti. Il design è quello proprio di un moderno cruiser/racer con gli slanci ridotti al minimo, il cavallino ben avviato e la tuga profilata. Molta cura è stata riservata a numerosi dettagli, come la mancanza di spigoli che favoriscono anche la facilità in manovra, riducendo così la possibilità di farsi male. Possiamo affermare che il design, oltre a generare una bella barca, in questa circostanza è governato soprattutto dall'ottenimento di un'imbarcazione funzionale. Il piano velico è stato studiato all'insegna della praticità di utilizzo e della sua efficienza aerodinamica. Nonostante l'armamento sia in testa d'albero, la base del triangolo di prua è relativamente stretta J 3,90 metri, mentre la randa ha una E di ben 4,50 metri. Questi sono rapporti tipici in imbarcazioni con armamento frazionato e generano in un armo in



In apertura, il Grand Soleil 34,1 di bolina stretta con vento fresco. Sopra, la dinette vista dall'entrata.

PRO & CONTROL

La filosofia progettuale sviluppa molto bene il concetto di imbarcazione sportiva. Efficiente per il controllo della randa il trasto montato sul coronamento. Gli interni, esuberanti per un'imbarcazione da regata, sono un po' sacrificati per la crociera. La costruzione è pesante per una barca con la pretesa di vincere in regata, mentre soddisfa pienamente chi sia interessato ad acquistare l'imbarcazione per la crociera.

Il pozzetto è ampio per il suo utilizzo in crociera, mentre risulta lievemente sacrificato durante le manovre in regata. Gli interni prevedono due comode cabine doppie, una prua e una a poppa, oltre alla dinette che ha uno sviluppo longitudinale. La zona cucina, con la sua forma a elle, è sul lato sinistro della barca ed è composta da un frigo, un fornello a tre fuochi e due lavelli. Il bagno è ricavato sempre sul lato dritto dell'imbarcazione, tra la zona del carteggio e la cabina di poppa. La disposizione simmetrica degli interni permette di utilizzare paratie e mobilia come strutture, con un risparmio sul peso totale della barca. La costruzione dello scafo è in solid con tessuti unidirezionali e biassiali di vetro E in matrice di resina poliester.

Questa scelta, apparentemente contraddittoria rispetto alla filosofia dell'imbarcazione che è studiata per regatare, trova la sua giu-

Costruzione

Scafo: solid di vetroresina: resina poliester tessuti di vetro E.

Coperta: sandwich di balsa con le pelli in resina poliester e fibra di vetro E.

Timone: asse in acciaio inox con le pale in resina poliester e fibra di vetro E.

Bulbo: piombo con gabbia di acciaio inox affogata nella fusione.

Albero: lega di alluminio anodizzato con due ordini di crocette aquartierate verso poppa.

Sartiam: geometria discontinua in cavo spiroidale 1x19 fili.

Strutture scafo: vetroresina.

Interni: Mogano tinto ciliegio.

Motore: Yanmar

stificazione nella maggiore durezza che, in teoria, dovrebbe avere una costruzione in pieno rispetto ad una in sandwich. Il cantiere nel scegliere materiali e tecnologie costruttive è voluto rimanere nell'ambito della sua consuetudine. Linee innovative, e tentare di entrare nel mercato delle regate, al Cantiere del Pardo per il momento deve essere risultato abbastanza.

Un fattore di sicuro pregio è rappresentato dalla metodologia di accoppiamento tra scafo e coperta che, oltre ad essere sigillato, è collegato anche per mezzo di bulloni e dadi che stringono lo scafo e la coperta tra la falchetta e una contropiastra in alluminio affogata nella vetroresina. Per quanto riguarda le prestazioni, fin dalle prime uscite la barca ha dimostrato la sua impostazione, mostrando notevoli spunti di velocità e ben figurando alle manifestazioni a cui ha preso parte. ■

testa, per altro senza volanti, maneggevolezza e facilità di manovra. Si può così portare una grossa randa steccata, mentre genoa e spinnaker avranno superfici piuttosto ridotte e quindi semplici da controllare. L'albero è passante, è armato in testa ed è attrezzato con due ordini di crocette aquartierate verso poppa, per evitare l'uso dello stralutto e delle volanti; il sartiam è a geometria discontinua, realizzato in cavo spiroidale uno per diciannove, di acciaio inossidabile Aisi 316. Tutte le manovre relative all'albero e al boma sono rinviate in pozzetto e sono gestite da due verricelli auto strozzanti, a monte dei quali sono montate due batterie di stopper per il bloccaggio delle manovre.

La ferramenta di coperta è in acciaio inossidabile Aisi 316, mentre la falchetta, parte strutturale per l'accoppiamento tra scafo e coperta, è in alluminio anodizzato.

CRUISER TEST



coperta

Foto 1 - Vista della tuga e della zona di prua dell'imbarcazione: da osservare la posizione della rotatia del genoa molto interna e la larghezza delle passeggiate a fianco della tuga.

Foto 2 - Il gavone per l'ancora e il musone di prua: da osservare l'assenza di rulli passacatena a favore di una maggiore leggerezza dell'estrema prua.

Foto 3 - Versione con lo specchio di poppa chiuso che denota un'impostazione regatistica della barca. In primo piano la pompa idraulica integrale per la regolazione del paterazzo.

Foto 4 - Versione con la poppa "attrezzata": il gradino consente di risalire dall'acqua con una scaletta del tipo asportabile.

Foto 5 - La base dell'albero con tutti bozzelli per il rinvio delle manovre in pozzetto.

Foto 6 - L'albero visto dal basso: da questo punto di vista si può vedere l'angolazione delle crocette.

Foto 7 - Particolare del trasto della randa sulla versione con lo specchio chiuso: in questa circostanza per ottimizzare il controllo della randa, la coda della manovra gode di un ulteriore paranco posto a metà del boma che, essendo fissato sul fondo del pozzetto, ha come inconveniente quello di dividerlo a metà.

Foto 8 - L'immagine mostra la soluzione scelta per la scotta della randa nella versione con lo specchio di poppa con il gradino: in questo caso, con un paranco multivie che insiste direttamente sul trasto all'estrema poppa, è risolta la regolazione della scotta randa; c'è più cima in giro, ma il pozzetto è sgombro.

Foto 9 - Il vang rigido con un paranco sterno a quattro vie per la regolazione.

Foto 10 - Vista da poppa del tambuccio d'entrata.

Grand Soleil 34.1

Progettista Alessandro Vismara

Cantiere Cantieri Del Pardo

Lunghezza	9,980	m
Lunghezza gall.	8,867	m
Larghezza	3,262	m
Immersione standard	2,030	m
Dislocamento standard	4.871	kg
Superficie bagnata	22,560	mq
IG	14,685	m
J	3,950	m
P	13,000	m
E	4,220	m
Sup. randa	32,80	mq
Sup. genoa 135%	40,85	mq
Sup. genoa 3	29,60	mq
Sup. tormentina	9,62	mq
Sup. spinnaker	96,91	mq
Sup. bolina randa + genoa 135%	73,65	mq
Sup portanti	129,71	mq
Motore Yanmar		
Forza elettromotrice	12 V 140Ah	
Riserva nafta	70	lt
Riserva acqua	150	lt

Albero alluminio anodizzato

Boma alluminio anodizzato

Vang rigido con paranco a 4 vie

Armamento sloop con due ordini di crocette acquarterate verso poppa senza volanti strutturali con genoa massimo al 135% della J

Sartiame spiroidale

Attrezzatura di coperta Harken

Vele Zaoli

Elica a due pale abbattibili

Ancora 12 kg mod. Cqr

Costruzione scafo: solid di vetroresina

Costruzione coperta: sandwich di fibra

di vetro con anima in balsa

Per informazioni:

Cantieri Del Pardo

Via Selva, 10 - Zona Industriale

47100 Villa Selva - Forlì

Tel. 0543 782404 - Fax 0543 782405

interni

Foto 1 - Primo piano sul tirante di collegamento tra l'attacco delle sartie in coperta e la landa ancorata su una serretta, dietro lo schienale del divano della dinette.

Foto 2 - La cabina di prua: essenziale con i due porta-oggetti a murata, riflette la filosofia sportiva dell'imbarcazione che, nonostante la costruzione classica (in solid), dove può tende a risparmiare peso.

Foto 3 - La zona della cucina con un doppio lavello con vasche in inox e la macchina del gas con tre fuochi più forno. Sullo sfondo le stipettature per le stoviglie e i cibi.

Foto 4 - La cabina di poppa.

Foto 5 - Il bagno con il wc marino e il lavabo incassato.

Foto 6 - Il tavolo da carteggio con il quadro elettrico e il vhf.

