

**ANTEPRIMA**

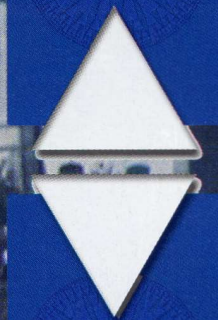
# Grand Soleil 44

Arriva per vincere sui campi di regata e sul mercato. E' un racer/cruiser Ims nato dalla collaborazione tra Judel & Vrolijk e Felci. Ottimi i primi risultati, interni eleganti.

di Luca Sordelli



- Veloce in regata già alle prime uscite
- Piano velico efficiente
- Interni confortevoli



- Manca un posto comodo per la zattera
- Soffre sotto i 6-7 nodi di vento

**N**ella lotta tra cantieri per il dominio nel mondo dei regata/crociera gli italiani, colpo su colpo, rispondono allo strapotere nordeuropeo. A marzo alla settimana di Alassio era stata vittoria per il

Canard 41 *Aurora*, disegnato da Massimo Paperini, nel Trofeo Accademia Navale di Livorno è poi arrivato il momento dei due nuovissimi Grand Soleil 44, primo *Finmek Alexandra*, varato giusto il giorno

prima dell'inizio delle regate, e secondo *Wind*. Ed è questa barca, il GS 44, la vera novità del momento.

I team impegnati sulle due imbarcazioni pilota del Cantiere Del Pardo fanno parte dei

# ANTEPRIMA GRANDSOLEIL 44



**1.** La coperta, la cui geometria si rifà alle dimensioni minime richieste dal regolamento. Le drizze sono rinviate in pozzetto e corrono lateralmente al tambuccio sulla tuga.

**2.** La ruota è molto grande e offre al timoniere ottima visibilità verso prua.

**3.** Il tambuccio con i winch e gli stopper.

**4.** La centralina idraulica Navtec per il paterazzo.

principali equipaggi italiani in acqua in questa stagione: *Finmek Alexandra* ha al timone e alla randa gli olimpionici Sandro e Paolo Montefusco ed è armato da Giuseppe Scirè, mentre *Wind* ha come armatore-timoniere il pluridecorato Lorenzo Bressani e l'olimpionico Matteo Ivaldi alla tattica. La grande battaglia sarà con i nuovi Imx 45 e, visti gli ultimi brillanti risultati, anche con lo Swan 45 disegnato da German Frers. Con il Grand Soleil 44 il Cantiere Del Pardo ha preso una decisione strategica forte con importanti investimenti nel prodotto regata. Questa barca, infatti, si differenzia parecchio dalla produzione cui il cantiere forlivese ci ha abituato: è nata e studiata per vincere in Ims. Tutto è pensato per ottenere un buon rapporto prestazioni-rating, il progetto della carena e del piano velico esce dallo studio tedesco Judel & Vrolijk, sinonimo di garanzia di risultati vista la loro pluriennale

esperienza. Rolf Vrolijk attualmente è impegnato nella progettazione di *Alinghi*, la barca dello svizzero Ernesto Bertarelli per la sfida di Coppa America e l'esperienza di Judel in fatto di Ims e stazze è ben conosciuta in Europa. La vera gestione della commessa è stata però affidata ad Umberto Felci alla Felci Yachts, che, oltre alla progettazione della coperta e degli interni, ha anche ricoperto il complesso ruolo di project manager.

## Progetto

«Al momento del primo incontro tecnico Vrolijk, Felci Yachts, Cantiere Del Pardo, sul tavolo avevamo già il depliant dell'Imx 45: un anno da recuperare e soli 10 mesi davanti a noi prima del Trofeo Accademia di Livorno. L'impresa sembrava impossibile e la nostra prima vittoria è stata quella di avere due imbarcazioni in ottime condizioni al Trofeo Accademia» dichiara soddisfatto Umberto

Felci durante una chiacchierata su questo nuovo progetto e continua: «Tra le scelte di base fatte in fase preliminare quella di non forzare la progettazione della carena allontanandola da quella che Judel & Vrolijk ritenevano la carena Ims ideale, pur mantenendo il più possibile intatta l'immagine tradizionale di Grand Soleil».

Il risultato è un corpo canoa con murate alte e verticali, entrate di prua sottili, poppa piuttosto piena, e una sezione maestra generosa, piuttosto tondeggianti. In pratica una carena che non si discosta molto da quella di un moderno "racer" Ims e di conseguenza dotata di un ottimo passaggio sull'onda e di una discreta stabilità di forma. A renderla leggermente diversa da altre concorrenti dirette un certo cavallino sull'acqua, con le estremità sollevate. Come invece impone ormai l'Ims dal lontano 1993 il dislocamento è piuttosto alto (ovviamente parlando di racer/cruiser,



e non in assoluto). Una forte caratteristica di questo progetto leggermente fuori dallo standard può poi essere ritrovata nelle appendici. Si è scelto di utilizzare una chiglia ellittica, senza siluro, dalle dimensioni generose. Questa chiglia, realizzata a controllo numerico e unita a un timone dalla superficie piuttosto ampia, permette di avere un ottimo "lift" complessivo e quindi buone prestazioni di bolina senza penalizzare le andature portanti (soluzione già adottata da Felci su *Photogenika* e su altre barche vincenti in passato come il Farr 50 e il *Flash*). Il timone ha un allungamento non eccessivo, viste le nuove penalità previste per appendici dall'alta aspect-ratio. I pesi sono tutti concentrati a centro barca, con molti chili in sentina. Lo scafo, la coperta e le strutture sono realizzate sfruttando al massimo il regolamento. La rigidità dell'insieme è assicurata da un guscio, una coperta e una struttura prin-

cipale in composito, ottenendo di conseguenza anche un'ottima concentrazione di peso grazie a una esasperata cura del particolare.

## Coperta

Il piano velico segue le tendenze che sono risultate vincenti durante la passata stagione. In particolare la randa è percentualmente importante e il genoa è solamente al 108%, senza sovrapposizione. L'albero, con due ordini di crocette acquartierate, è di carbonio, dimensionato e strutturato in modo da non presentare sartie volanti. Il frazionamento è elevato e le dimensioni della sezione sono state studiate al fine di ottenere il massimo vantaggio nel rapporto rating-prestazioni. Albero e boma sono della Sparcraft.

La geometria del ponte e del pozzetto si rifà alle dimensioni minime richieste dal regolamento per approfittare appieno dell'abbuono offerto alle imbarcazioni

Cruiser-Racers (si chiama Dynamic Allowance, percentualmente influente in termini di rating e che su questa barca in particolare arriva al 0.33% del gph).

Questa scelta ha come effetto finale un pozzetto con grandi panche e discreti poggia-schiena, insomma comodo e vivibile in crociera ma anche consono a un equipaggio di professionisti in regata.

L'ampio pozzetto aperto a poppa è pensato, infatti, per agevolare i movimenti dell'equipaggio durante le regate, la grande ruota del timone rende forse difficoltoso il passaggio ma è indispensabile per garantire al timoniere una buona visibilità della vela di prua. Sotto i piedi del timoniere un ampio gavone dal quale è possibile ispezionare i frenelli della timoneria e l'eventuale pilota automatico (manca però lo spazio per collocare l'autogonfiabile). Il lungo trasto della randa è sistemato subito davanti alla timoneria e poggia sulle

**1.** Il pozzetto, dalle panche ampie e comode, è aperto verso poppa anche per agevolare i movimenti dell'equipaggio. Sotto i piedi del timoniere è ricavato un grande gavone.  
**2.** Il vang idraulico e i ripetitori degli strumenti del vento posti a piede d'albero. L'oblò è però poco utilizzabile perché vi passano alcune manovre correnti.  
**3.** L'attacco delle lande sui passavanti. Le sartie sono di tondino. Si nota la scotta di randa che corre a scomparsa.

# ANTEPRIMA



1

2



3

4



**1.** Il quadrato è abbastanza "da crociera", solo l'assenza di controstampi e di ciellini imbottiti tradisce l'esigenza di contenere i pesi. I divani si possono usare come cuccette.

**2.** Il carteggio è ampio, con un buon spazio riservato al navigatore.

**3.** La classica cucina a L.

**4.** Il doppio ingresso alla cabina di prua.

due panche laterali, alle estremità i due winch per la regolazione della scotta di randa che corre sotto il ponte. Poco più avanti quelli delle scotte del genoa e sulla tuga gli ultimi due verricelli per le drizze e le scotte spi. Le drizze sono rinviate in pozzetto e corrono lateralmente al tambuccio ed esterne sulla tuga, rendendo forse poco pulito il piano di coperta, mentre i controlli veloci degli inner barber del fiocco, della mura di randa e del cunningham corrono sopra un oblò che diventa però inutilizzabile e di possibile intralcio. Albergo, boma e tangone sono di carbonio, mentre le sartie sono in tondino. Il paterazzo di poppa, vitale per la

conduzione della barca, è idraulico e gestito da due centraline a doppio effetto per una maggiore rapidità nella esecuzione.

## Interni

Due sono gli allestimenti possibili; quello scelto dai due team, in quanto più vantaggioso in termini di distribuzione dei pesi, prevede la classica cabina a V di prua e una doppia a poppa sulla sinistra, mentre sulla destra l'unico bagno di bordo. Il quadrato ha il tavolo centrale con due ampi divani affacciati sfruttabili come cuccette. L'area dedicata al carteggio, a destra scendendo sottocoperta, è ampia come necessario in una barca

da regata dove il posto per il navigatore deve essere ben studiato. Di fronte la classica cucina a L.

La sua semplicità garantisce efficienza e "pulizia" durante le regate senza comunque dimenticare le esigenze della crociera. Certo non sono gli interni di una charter boat, ma chi cerca delle soddisfazioni navigando a vela in barche di queste dimensioni è sempre disposto a qualche piccola rinuncia nel comfort (si fa sentire, ad esempio, vista la necessità di avere entrate di prua fini, l'assenza di qualche centimetro utile per la cuccetta di prua). Di ottima qualità tutte le rifiniture, a cominciare dalle belle lavorazioni in legno. L'assenza di

# GRANDSOLEIL 44 ANTEPRIMA IN CIFRE

## Progetto

Judel & Vrolijk/Felci Yachts

## I dati

Lungh. fuori tutto **m 13,1** - baglio max **m 3,85** - dislocamento da **8.1 t** a **8.6 t** a seconda degli assetti superficie velica randa **m<sup>2</sup> 66,9** - sup. genoa al 108% - **m<sup>2</sup> 47.2** - sup. spinnaker **m<sup>2</sup> 140,5** - gph ai mondiali 2002 584 L ims 11.830 - B ims 3.450 - Rm da 226 a 214 a seconda degli

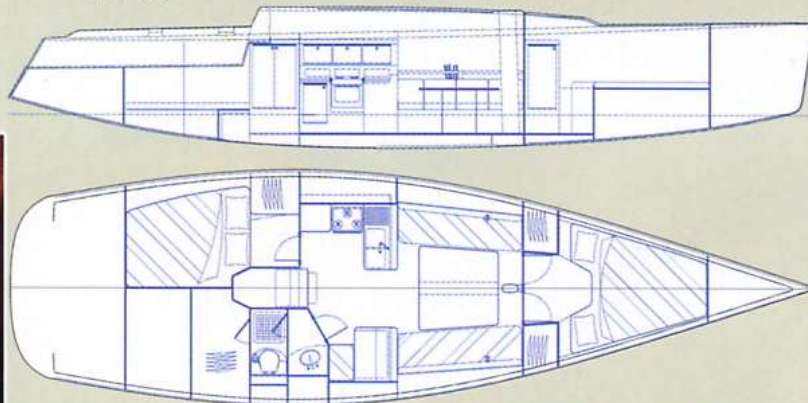
assetti - chiglia ellittica senza siluro, in piombo con anima in acciaio motore entroborde **Yanmar 56 cv** modello **4JH3CE** - **4 cilindri** in linea - alesaggio x corsa **mm 84 x 86** - regime **3.800 giri** peso **223 kg** - trasmissione **Sail Drive** - equipaggio da **10 a 12**

persone default crew weight **900 kg** - costruzione: sandwich di vetro resina epossidica - interni di compensato marino come da regulations - **due** cabine separate e un locale bagno - attrezzatura: Harken, albero e boma della Sparcraft in carbonio.

## Indirizzi

Costruttore  
**Cantiere del Pardo**  
via F.lli Lumière 34  
47100 Forlì (FC)  
tel. 0543/782404  
fax 0543/782405  
www.grandsoleil.net

Progetto  
**Felci Yachts**  
vai Marconi 57  
25080 Padenghe (BS)  
tel. 030/9908841  
fax 030/9903583  
info@felciyachts.com  
www.felciyachts.com



versione di interni prevede invece due cabine doppie a poppa e il bagno a prua con accesso anche dalla dinette. Caratteristica particolare è l'assenza di ciellini e contro-stampi di copertura al fine di alleggerire al massimo la parte alta della barca, rifinita mediante verniciatura satinata.

## In acqua

Le prime impressioni in acqua del Grand Soleil 44 ce le racconta direttamente Sandro Montefusco, timoniere di *Finmek Alexandra*.

«La barca fin dalle prime impressioni mi è apparsa brillante e semplice in manovra, specialmente quando il vento supera gli 8 nodi.

Grazie anche alla grande pinna, che dà portanza, si riesce a tenere un buon angolo di bolina, mediamente migliore di quello degli avversari. Inoltre la pinna senza scarpone rende la barca più morbida al raddrizzamento. Momento critico invece è quando il vento cala, la barca tende a diventare più sorda e si sente la mancanza di un vero genoa (il fiocco è al 108%). Mancanza che si sente anche quando si ha bisogno di accelerazione e di un buono spunto dopo una virata o in partenza. Avendo solo il fiocco diventa importante giocare d'anticipo. In poppa la barca è veloce e con lo spi e sempre molto manovrabile.

La scelta di utilizzare un fiocco al 108% si ispira all'esperienza passata dei Sinergia 40, dove una barca pesante e con poca superficie velica ottiene un buon rating».

Le velocità medie che questa barca riesce a tenere sono impressionanti, di bolina con aria medio leggera sui 10-11 nodi si parla di un passo di poco superiore ai sette nodi, in poppa già con questa intensità di vento lo scafo riesce a portarsi al limite della velocità critica. Quando l'aria cala sui 5-6 nodi la vmg è di 3,77 nodi, per un passo reale di circa 4,8. Nel vano motore sotto la scaletta è alloggiato lo Yanmar 4 cilindri da 56 cv che pesa appena 223 kg.



Attualmente navigano in Italia due GS 44, *Wind* e *Finmek Alexandra*, qui fotografato al Trofeo Accademia. Nel dettaglio in alto, il vano motore.