

SCHEDA TECNICA

SPECIFICHE TECNICHE

Grand Soleil 56 Race

X-Sport - ITA 149

Lunghezza scafo	17,40	m
Larghezza	4,145	m
Immersione	3,404	m
Dislocamento	14.883	kg
Sup. velica	204,64	m ²
P	23,80	m
E	8,743	m
I	22,255	m
J	6,370	m

ATTREZZATURA

- Albero in fibra di carbonio con 2 ordini di crocette acquistierate, verso poppa
- Sartieme in tondino a geometria discontinua
- Vang rigido in fibra di carbonio
- Winch Harken
- Stopper Spinlook
- Timoneria con due ruote in fibra di carbonio

CONSTRUZIONE

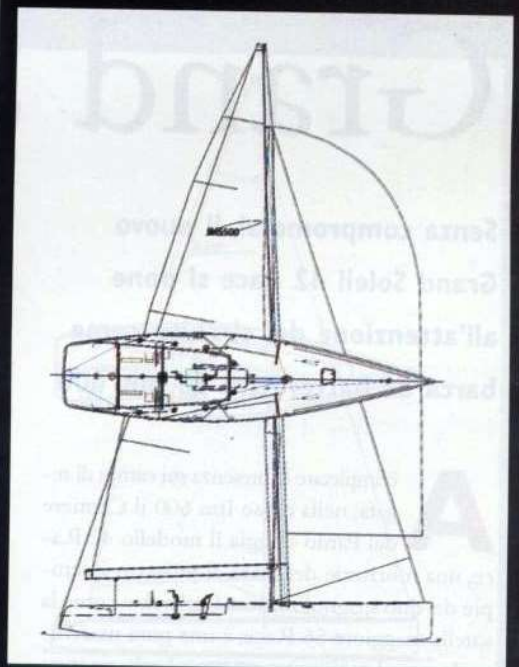
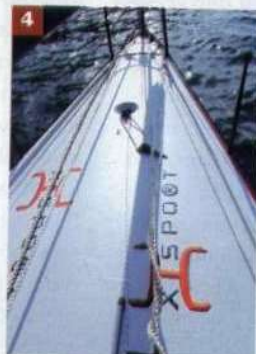
- Scafo in sandwich con pelli in prepreg di fibra di carbonio E in matrice di resina epossidica e core in foam
- Coperta in sandwich con pelli in prepreg di fibra di carbonio in matrice di resina epossidica e core in foam
- Bulbo in piombo
- Timone in carbonio



1. Vista della coperta: da osservare il verricello incassato per la regolazione del carrello della randa.
2. Primo piano sul winch della randa assistito da un coffe grinder.
3. La timoneria in carbonio



4. Il triangolo di prua.
5. Le crocette angolate a forma di ala di gabbiano.
6. I ripetitori jumbo a base d'albero.
7. Serie di strozzatori incassati per la regolazione della bugna del genoa



ARMATORE Stefano Spangaro

TEAM MANAGER Furio Benussi

PER INFORMAZIONI

Cantieri del Pardo

Via Fratelli Lumiere, 34 - 47100 Forlì

Tel 0543782404 - Fax 0543782405

www.grandsoleil.net



Grand Soleil 56 Race

La barca vincente dell'attuale stagione d'altura, è un progetto al massimo della categoria Ims 500

Un mostro da competizione. Il massimo della tecnologia e del design per trasferire, poi, sulle imbarcazioni di serie, le soluzioni che, dopo una stagione di regate, si saranno dimostrate vincenti. Questo lo scopo del nuovo Grand Soleil 56 Race. La barca è un progetto 2003 del duo spagnolo Botin-Carkeek: a vederla in banchina mostra già tutta la sua aggressività per linee e costruzione. 56 piedi di lunghezza con una larghezza di appena 4,145 metri, la fanno somigliare più ad un siluro che ad una vera e propria barca a vela. I bordi liberi sono alti e le sezioni a U marcato hanno le murate che entrano verticali in acqua. Il dritto di prua è a piombo e il flessio si collega alle sezioni prodire con un angolo che lascia intuire un puntale marcato. Le uscite

di poppa sono piatte con lo spigolo inferiore dello specchio a circa 40 centimetri dall'acqua, a garanzia di una scia senza turbolenze anche con vento forte. La coperta è flush deck, con un pozzetto al massimo delle dimensioni per quanto permesso dal regolamento Ims. Un dato interessante è rappresentato dalla larghezza al galleggiamento sulla sezione massima, di poco inferiore a quella misurabile in coperta. Le linee d'acqua si ispirano a quelle di *Caixa Galicia*, progetto bomba del 2001 ovviamente ottimizzate e raffinate da due anni di studi e per il nuovo regolamento 2003. Raggruppando tutte le informazioni di cui sopra, la considerazione più evidente è che il 56 Race assomiglia di fatto più ad un piccolo classe Coppa America che ad un progetto Ims standard. Il dato interessante è che date le dimensioni e la geometria delle sezioni, la stabilità è tutta garantita dal peso, che a differenza di un Iacc è sulla lama di deriva invece che sul siluro terminale. Ovviamente non siamo in presenza di una prua a ginocchio, ma in tutti i casi la lunghezza al galleggiamento "statica" è di gran lunga inferiore a

quella dinamica, al pari di quanto avviene per gli Iacc. Il piano velico presenta una randa molto grande e vele di prua limitate dalle lande a murata, che seppur a poppavia dell'asse dell'albero non consentono sovrapposizioni superiori al 110%. Le crocette acquistate, due ordini solo, sono frutto del regolamento che avvantaggia questo genere di configurazioni, al pari dell'assenza di volanti e della sola presenza del paterazzo per la regolazione longitudinale dell'albero. La costruzione è estremamente sofisticata per i processi realizzativi: molti componenti in materiali compositi godono dei benefici di essere realizzati da attrezzature costruite a controllo numerico. I materiali per la costruzione di scafo e coperta sono il top a disposizione sul mercato: pre pregi di carbonio. Il timone è uno dei pochi pezzi in carbonio, oltre all'albero, realizzato in autoclave con materiali ad alto modulo, necessari per soddisfare le sollecitazioni a cui è sottoposto data la sua geometria estremamente sottile. Gli interni sono spartani ma di ottima fattura a dimostrare una costruzione impeccabile.