



Istanbul Express

testo di David Glenn

I *cruiser-racer* leggeri si sono già imposti all'attenzione generale nel Mediterraneo occidentale ed ora stanno dimostrando tutte le proprie potenzialità anche più ad est, grazie alle prestazioni di un eccellente 80 piedi progettato da Sweden Yachts che naviga nella acque sud occidentali della Turchia. *Yachting World Italia* è andato a Gocek per vedere questo nuovo gioiello da vento leggero e, ovviamente, per navigarci un paio di giorni.





Foto: Danyel Gilera/ANSA

Visto il regime dei venti sulle coste sud-occidentali della Turchia, non c'è da meravigliarsi del fatto che nei porti locali siano ormeggiati moltissimi yacht a motore: quando in estate il Meltemi trova il ritmo giusto, navigare a vela diventa un'impresa proibitiva, mentre per il resto dell'anno il vento è appena sufficiente e costringe i velisti a stare fermi in barca a morire di caldo, con nessuna migliore opzione all'orizzonte che premere il pulsante di avviamento del motore.

Un facoltoso uomo d'affari che risiede ad Istanbul, però, ha voluto scommettere sul fatto che, anche in presenza di venti debolissimi, i nuovi *cruiser-racer* leggeri, facili da gestire e, letteralmente, "più veloci del vento", possano permettere di navigare con enorme soddisfazione lungo le incantevoli coste della Licia e della Caria. Il risultato è questo Sweden Yachts 80 che viene tenuto ormeggiato a Goçek, nell'angolo nord-occidentale di Fethiye Bay su una delle linee costiere più affascinanti d'Europa, dove l'armatore, che in Turchia è professionalmente coinvolto in attività di diverso tipo e dunque preferisce restare anonimo, passa i propri fine settimana.

Goçek è un piccolo villaggio di pescatori che la classe dirigente di Istanbul ha eletto a luogo ideale dove trascorrere i week-end, un po' come è accaduto in Francia a Saint Tropez negli anni sessanta, tanto che Goçek è già diventata una cittadina elegante e ricca di innegabile charme.

Goçek si raggiunge facilmente con un breve volo da Istanbul a Dalaman (250 km) e poi percorrendo 20 minuti di strada in auto: tenere uno yacht ormeggiato qui, dunque, rappresenta un modo comodo e rilassante per sfuggire alla canicola della capitale turca. Infatti, durante l'estate Fethiye Bay pullula di yacht a motore e, grazie alle innumerevoli baie appartate che si possono scovare anche in alta stagione, questa è diventata anche una delle destinazioni preferite da molte celebrità. "Jodie Foster si trova da queste parti" ci ha rivelato il nostro skipper Mesut Sarol, mentre siamo diretti verso Skopea Limani, una baia lunga e stretta fiancheggiata da isolette e da incantevoli insenature. Lungo la costa gli yacht a motore all'ancora sembrano delle torte nuziali che, di tanto in tanto, emettono qualche sbuffo di fumo prima di muoversi rumorosamente verso un'altra destinazione. Ma per

l'armatore del primo Sweden Yachts 80 il piacere della navigazione è di tutt'altra specie: consiste nello 'scivolare' in silenzio sull'acqua con la soddisfazione di vedere il Raytheon ST80 multiview registrare otto nodi di velocità della barca con solo cinque nodi di reale. Basta tenere un dito sul timone e un altro sul pulsante del winch primario, e il gioco è fatto.

Non dite "quella" parola

Il nuovo 80 dei cantieri Sweden Yachts è completamente diverso, tante per intenderci, dal 370, dal 390, dal 45 e dal 42 che verrà varato a breve, anche se il veloce 45, varato nel 1999, può essere considerato un test abbastanza indicativo in vista di questo ultimo *cruiser-racer*.

I cantieri Sweden Yachts, noti per la costruzione di barche di qualità superiore alla media, quest'anno festeggiano i 25 anni di attività essendo stati fondati per costruire il 12 metri *Sverige*, l'imbarcazione con cui la Svezia ha partecipato alla Coppa America nel 1981.

Song of Nike, un 70 metri dalle linee tradizionali, progettato da Peter Norlin e Jens Östmann nel



Lo Sweden Yachts 80 ancorato a President Bay, uno dei molti ancoraggi lungo le coste di Skopea Limani, al largo del Golfo di Fethiye. Notate l'ampio boma in stile Park Avenue sul quale la randa può essere serrata.



foto: David Clemp/MPX

Istanbul Express

A lato: il dispositivo di avvolgi fiocco Reckmann scompare nel ponte di prua; notate l'attrezzatura per accogliere il salpa ancora rimovibile. Sotto: la piattaforma comandata elettricamente chiude un ampio garage di poppa.



foto: David Clemp/MPX

Viaggiando sotto gennaker relativamente stretti al vento, con otto nodi di reale e la barca a quasi 11 nodi di velocità, il timone non ha mai dato nemmeno minimamente l'impressione di poter cedere,

1995/96, li aveva messi sulla buona strada per la costruzione dell'80. Anche *Song of Nike* era destinato ad un armatore turco il quale, guarda caso, è amico dell'armatore del nuovo 80. *Song of Nike* era uno yacht molto piacevole, facile da portare e con molto stile: quello che gli mancava, invece, erano la leggerezza e la velocità del nuovo 80. Il primo nome che mi è venuto in mente, percorrendo la passerella che porta allo straordinario ponte in teak dell'80, è Wally. Jens Östmann, che per Sweden Yachts è responsabile del progetto e dello styling del nuovo scafo, mi ha immediatamente guardato di traverso per questa osservazione, ma ha anche ammesso che effettivamente questa nuova tipologia di imbarcazioni minimaliste e potenti può essere esemplificata dal marchio Wally.

La sostenibile leggerezza dell'80

Non per niente proprio German Frers, responsabile di molti progetti Wally (ancora "quella" parola...), è stato scelto per disegnare la linea del nuovo Sweden Yachts 80 e il suo inconfondibile stile è riconoscibile sia sopra che sotto la linea di galleggiamento. I suoi tratti caratteristici compaiono nel-

le sezioni di prua decisamente stellate, nella bellissima entrata, nella notevole lunghezza al galleggiamento e nelle profonde appendici. Il bulbo a siluro da 11 tonnellate è sospeso a una deriva leggermente inclinata in avanti mentre il timone ad alto *aspect ratio* con l'estremità sagomata è stato progettato per garantire il massimo controllo anche quando la barca è molto sbandata.

Nella progettazione di questo yacht, destinato a navigare tranquillamente in acque piatte, una delle principali necessità era quella di contenere i pesi. Senza carburante, acqua o equipaggio, il dislocamento finale è di circa 28.500 kg. Con i serbatoi mezzi pieni, l'equipaggio a bordo e la barca pronta a salpare, sale a più o meno 33.900 kg. Quindi, per quanto non si tratti certo di uno yacht ultraleggero, è quanto di più diverso si possa immaginare da un peso massimo. Costruito con tecnologia sandwich in E Glass, fibra di carbonio, Kevlar e Divinylcell, lo scafo è stato irrigidito utilizzando una serie di robusti elementi longitudinali e trasversali mentre le paratie strutturali sono in sandwich con anima in schiuma e pelli in fibra di carbonio sotto l'elegante rivestimento in ciliegio.

Semplicità prima di tutto

La seconda caratteristica fondamentale del progetto è la facilità d'uso. L'80, pur essendo nella realtà gestito da un equipaggio di due persone a tempo pieno, potrebbe essere manovrato anche da una persona sola grazie al *bow thruster*, al fiocco avvolgibile ed ai winch Lewmar elettrici. L'unica manovra un po' scomoda consiste nell'ammainare e serrare sull'ampio boma in stile *Park Avenue* la randa completamente racchiusa tra i *lazy jack*. L'armatore avrebbe potuto optare per un avvolgibile sul boma o sull'albero, ma non è stato disposto a penalizzare a tal punto le prestazioni della barca.

Detto che il ponte dell'80 è abbastanza tradizionale e mi permetto di fare alcune osservazioni pur sapendo che passerò per un tipo un po' pignolo. Per conto mio ci vorrebbe proprio un passaggio più agevole dal pozzetto alla eccellente piattaforma elettrica di poppa, mentre è irritante che i timonieri non riescano a raggiungere agevolmente il pulsante elettrico del winch della scotta di randa.

Il ponte e i pozzetti sono talmente essenziali, tal-



Grazie al fiocco che si sovrappone e alla randa completamente steccata, in acque piatte questa barca relativamente leggera può superare la velocità del vento reale.



Pura semplicità: il pozzetto per gli ospiti è ben separato dal pozzetto del timoniere e dai winch ancora più a poppa.

mente privi di dispositivi, da dare l'impressione che manchi qualcosa di fondamentale: ad esempio, tutte le galloce, quando non vengono usate, spariscono sottocoperta e non ci sono nemmeno i passacavi (cosa che, in realtà, si è rivelata problematica). A noi sarebbero serviti, ad esempio, dei piccoli armadietti dove riporre macchine fotografiche, cappelli e creme solari, mentre ho notato che non c'era nemmeno un posto sicuro dove appoggiare un bicchiere. Per certi versi, dunque, il minimalismo imposto potrebbe essersi rivelato un po' radicale.

In navigazione

Nel porticciolo di Goçek è praticamente impossibile non notare lo Sweden Yachts 80 con il suo albero in carbonio con quattro ordini di crocette. Infatti, tutte le altre barche sono yacht a motore, ciascuno col proprio pontile privato, che gli armatori hanno trasformato in una sorta di prolungamento dello yacht e che utilizzano alla stregua di una veranda (come fanno certi camperisti nei campeggi attrezzati! ndr). E sto parlando di vere e proprie verande, complete di piccoli giardini, sofisticati barbecue e persino di zone destinate al riposo con amache appese all'ombra. Solo i dischi delle parabole satellitari, i cui cavi portano agli yacht, guastano un panorama del tutto casalingo.

Appena saliti a bordo dell'80, con l'aiuto dell'elica prodiera del Lewmar 10 hp, lo skipper Mesut ha posizionato la barca prua al vento, perlomeno a quel poco vento che c'era. Feridun Batmaz, membro dell'equipaggio di Mesut, ha dovuto assolvere il complicato compito di premere un pulsante ed ecco che, nel giro di pochi secondi, la penna della randa North Spectra era già in testa d'albero.

Il mare era liscio come l'olio e io cominciavo a chiedermi se non stessimo perdendo il nostro

tempo, quando Mesut ci ha rassicurati dicendo che era un giorno perfetto per navigare e che col passare delle ore il vento termico si sarebbe alzato. In effetti una piccola vibrazione dell'acqua stava già confermando l'arrivo di due o tre nodi di brezza marina. Prendiamo il largo. Con un vento reale di cinque nodi, la gigantesca randa della barca prende già la sua forma mentre le stecche passanti superiori cadono sottovento. Tuttavia, durante le virate in questa minima brezza, le stecche superiori hanno mostrato una certa riluttanza a cambiare mura, problema risolto in maniera creativa dall'equipaggio con uno strattone alla scotta di randa e un colpo di timone.

Nonostante il progetto orientato alla facilità di utilizzo, su questa barca non è stato previsto un fiocco autovirante, che secondo me sarebbe stata la scelta più logica. Viceversa, il fiocco ha una sovrapposizione di quasi il 110% (tanto che, coi suoi 142 mq, è di poco più grande della randa) e viene controllato in maniera tradizionale con i *self-tailer* Lewmar 88.

Mentre ragiono su questi particolari, ecco la costa farsi sempre più rocciosa e frastagliata. Quando comincio a pensare che una virata sarebbe una cosa molto opportuna per la salute mia e della barca, Mesut sembra leggermi nel pensiero: "Stai tranquillo, c'è un sacco di acqua qui". In effetti, carte alla mano, lungo la linea costiera le profondità sono notevoli: i litorali digradano rapidamente e questo permette di attraccare a poca distanza dalla linea di costa.

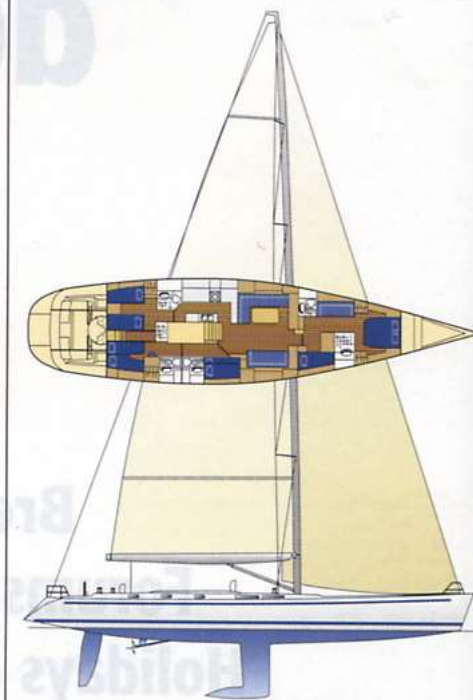
Quando finalmente passiamo a un po' di manovre, verifico di persona che si può portare questo 80 piedi fuori dalla virata con grande facilità e precisione, subito stretti al vento sulle nuove mura, nemmeno fosse una deriva. Tuttavia, se i due timoni gemelli consentono al timoniere una visione perfetta dei *telltails* del fiocco, il winch primario e quello della randa non sono proprio

Lo Sweden Yachts 80 aggiunge una nuova dimensione alla navigazione con vento leggero e ha la possibilità di affascinare tutti coloro che, con un vento reale di soli cinque nodi, pensavano non ci fosse altra alternativa che quella di una barca a motore

Istanbul Express



Le finiture semplici ed essenziali rappresentano un tipico esempio della qualità offerta dai cantieri Sweden Yachts.



SWEDEN YACHTS 80

Caratteristiche

| | | |
|---------------------------|----------------------|-----------------------|
| Lft | 24.45 m | 80 ft 3 in |
| Lg | 21.00 m | 68 ft 11 in |
| Baglio massimo | 5.65 m | 18 ft 7 in |
| Pescaggio | 3.60 m | 11 ft 10 in |
| Dislocamento (vuto) | 28.500 kg | 62.830 lb |
| Dislocamento (1/2 carico) | 33.900 lb | 74.735 lb |
| Zavorra | 11.000 lb | 24.250 lb |
| Superficie Velica | 141.5 m ² | 1.523 ft ² |
| Fiocco | 142 m ² | 1.528 ft ² |
| Gennaker | 520 m ² | 5.597 ft ² |
| Motore | Yanmar 230hp | |

Progetto

German Frers

Cantiere

Sweden Yachts

Forsalning i Stenungsund AB

PO Box 80, Stenungsund, Svezia.

tel 0046.303.770.640, fax 0046.303.886.10

e-mail: info@swedenyachts.se

Importatore in Italia

Pino Yachts International sas

calata A. Doria 9

16035 Rapallo (GE)

tel 0185.273840, fax 0185.273841

e-mail: pinoyachts@libero.it

website: www.pinoyachts.com

a portata di mano, e si perde quello che avrebbe altrimenti potuto essere un completo controllo delle manovre.

Dal momento che la consistenza della brezza marina non sembra volerne sapere di aumentare, Mesut decide di dirigersi verso una zona che, a suo dire, avrebbe consentito un po' più di movimento, là dove il vento si incanala nella baia di Skopea Limani. La sua intuizione si rivela esatta tanto che, finalmente, la barca inizia a muoversi. Quindi iniziamo a goderci la navigazione, entrando a piena vela e tutta velocità nelle baie: sul ponte si registrano fino a 18 nodi, con la barca che segna quasi i 12 nodi di velocità. C'è la coda per alternarci al timone, le condizioni sono splendide e potremmo continuare così per tutta la giornata.

Quando abbiamo issato il gennaker asimmetrico di 520 mq, la barca ha mostrato tutta la propria solidità: viaggiando notevolmente stretti al vento, con otto nodi di reale, con la barca a quasi 11 nodi di velocità, il timone non ha mai dato nemmeno minimamente l'impressione di poter cedere. Dal punto di vista della navigazione, l'80 si è rivelato di enorme soddisfazione.

Sottocoperta

Durante le soste, sul ponte viene fissata al boma principale una tenda che copre il pozzetto anteriore - ma non è previsto un bimini fisso per il timoniere. In realtà, in queste occasioni non è per niente male stare sottocoperta, dove l'efficace impianto di aria condizionata ci ha rinfrescati nelle ore più calde del mezzogiorno.

Scendere sottocoperta è un po' come entrare in un appartamento di lusso. Jens Östmann ha sottolineato che, sia lui sia l'armatore, volevano che la barca avesse un tocco di "italianità" (qualunque cosa questo voglia dire, ndr). Gli interni rivestiti in ciliegio americano, l'impianto luci,

gli attrezzi della cucina, la cristalleria, la tappezzeria, le coperte e i materassi contribuiscono a confermare questa intenzione. Un notevole lavoro è stato fatto per ridurre il rumore e le vibrazioni, tanto che durante la navigazione a motore il livello del rumore si è rivelato incredibilmente basso...

Tre lussuose cabine consentono di ospitare sei persone oltre alla cabina a due posti e al bagno per l'equipaggio. Tutte le cabine sono fornite di impianto di aria condizionata, lettori cd con radio e nel salone principale c'è persino uno schermo tv da 20 pollici. I sistemi idraulici di tutti i bagni sono collegati ad una cisterna in epoxy per le acque nere che ne affianca una di dimensioni simili per le acque grigie, in ossequio alle leggi turche che sono molto severe per quanto riguarda la tutela dell'ambiente, con severe multe per chi scarica nei marina.

E sempre a proposito di sistemi di bordo, il gruppo batterie da 1000 ah può essere caricato sia tramite l'alternatore collegato al motore Yanmar 230 hp che per mezzo del caricabatterie alimentato da un gruppo elettrogeno Onan 20kW o ancora dalla presa in banchina: non c'è che l'imbarazzo della scelta.

In conclusione

Questo elegante 80 piedi, ideato per consentire piacevoli navigazioni a bordo di una barca di grande classe in presenza di venti ultraleggeri, mantiene tutte le promesse. Durante i due giorni passati a bordo ci sono stati dei momenti in cui la sua VMG (Velocity Made Good) è stata veramente impressionante. Lo Sweden Yachts 80 aggiunge una nuova dimensione alla navigazione con vento leggero e ha la possibilità di affascinare tutti coloro che, con un vento reale di soli cinque nodi, pensavano non ci fosse altra alternativa che quella di una barca a motore. ◀