

prova

FOTO DE MARI/ACTIONIMAGE (CANON)



Le sezioni fini della prua consentono di dominare le onde con potenza e dolcezza allo stesso tempo

Sly 47

Nasce dalla matita di Marco Lostuzzi questo brillante quattordici metri, veloce come un racer ma vivibile e completo di ogni comfort

di VANNI GALGANI

L'Italia è un paese di antiche tradizioni nel mondo della cantieristica da diporto. Dagli albori dello Yachting, nomi mitici come Sangermani hanno sempre costituito un punto di riferimento mondiale per qualità e robustezza. Ma più che in enormi cantieri da migliaia di barche all'anno, la nostra industria in questo settore si è sviluppata in realtà specializzate nella piccola serie tecnologicamente avanzata e altamente personalizzabile. Cantieri che spesso nascono dalla passione di imprenditori con la voglia e la snellezza per sperimentare, e sono gestiti da specialisti, sia nella progettazione che nella realizzazione, con grande esperienza in specifici settori, spesso derivante dalle competizioni ad alto livello in cui il nostro paese primeggia ormai da anni. Alcune di queste realtà durano lo spazio di una stagione, altre partono con una tale professionalità da infondere un'immediata fiducia che si traduce in un volano per iniziare le attività col piede giusto. Sly nasce dalla passione di due fratelli che, dopo un'esperienza da armatori, si innamorano di questo mondo tanto da vararsi come imprenditori. Aiutati da esperti nei vari settori, primo tra tutti il progettista, creano una linea di prodotto in cui credono fortemente anche dal punto di vista commerciale; varano il primo esemplare e si presentano sul mercato. La barca piace, e molto: il risultato è che, in meno di sei mesi, la gamma si è allargata a quattro modelli (due 42, un 53 e il 47 della nostra prova) con otto barche vendute e molte trattative in corso. Se il buon giorno si vede dal mattino...

Sly 47



“La sfida di una regata nelle classi Irc o Open e insieme il piacere di una crociera confortevole sulle ali del vento”: così il neonato cantiere romagnolo presenta la filosofia dell'intera gamma. Barche prima di tutto sportive, ben invelate, estremamente veloci e reattive; allo stesso tempo, però, pensate per garantire un buon comfort in crociera, quindi semplificate nelle manovre e dotate di interni comodi completabili con ogni genere di impianto, dal bow-thruster all'aria condizionata. Basta dare un'occhiata ai disegni del 47, sulla cui impostazione sono stati concepiti il 42 e il 53, per comprenderne le finalità: linee tese, molto fini a prua e piuttosto asciutte su tutto lo sviluppo della superficie bagnata, con poppa potente ma alta sull'acqua (quindi minor

attrito in condizioni leggere), appendici votate alle performance, piano velico generoso dotato di ampio gennaker murabile su di un lungo bompreso. Anche l'estetica comunica grinta e sportività. Lo scafo ha un cavallino retto e slanci quasi verticali, la poppa è completamente aperta, la tuga appare bassa e profilata con finestratura aggressiva e paraonde tagliati a metà del pozzetto. D'altronde, le approfondite ricerche dello studio Lostuzzi presso la vasca navale dell'Università di Trieste non lasciano dubbi: lo Sly 47 doveva risultare un missile. Allo stesso tempo, però, grande impegno è stato messo perché questo potente quattordici metri fosse facile da condurre e vivibile in modo completo. Quindi piano velico semplificato, con genoa

108% quasi autovirante dotabile di avvogitore elettrico, grande randa (anch'essa, su richiesta, avvolgibile nel boma) con manovre rinviate davanti al timoniere e winch dedicati elettrificabili, imponente gennaker armato con calza e murabile sul bompreso i cui comandi sono rinviate in pozzetto. Lo Sly 47 è un cruiser realizzato con tecniche e materiali altamente tecnologici, tecnologia apparentemente votata solo alle prestazioni ma molto spesso concepita anche al servizio della sicurezza e del comfort. Ad esempio, l'adozione di serie dell'albero in carbonio, insieme alla costruzione in epossidica, si traducono in un risparmio di peso spendibile con una maggiore zavorra, che aumenta il raddrizzamento senza penalizzare le prestazioni. Lo Sly è

1 La coperta dello Sly 47 risulta pulita e ordinata, con la maggior parte della manovre che corrono nascoste. Da notare la sezione triangolare della falchetta in teak che migliora il comfort quando ci si siede sui bordi; **2** Il grande pozzetto ha dimensioni e organizzazione da racer ma offre un buon comfort anche in crociera, con le panche dotate di comodi appoggi per la schiena; **3** La tuga ha un accattivante profilo ribassato ed è completamente verniciata con antisdrucchio. Gli osteriggi, seppur tradizionali, sono incassati; **4** La scotta di randa compare immediatamente davanti ai winch dedicati; **5** Il pulpito aperto è aggressivo ma comporta il solito problema di dover andare a prua per far rientrare il genoa; **6** Il grande portello a prua dà accesso alla calavele, al gavone dell'ancora e a un'ispezione del bompreso



7 Questa foto evidenzia le misure del pozzetto e l'estrema pulizia delle manovre; **8** Dettagli curati: i winch primari sono dotati di un apposito incasso sui paraonde; **9** Le manovre all'albero sono organizzate su rinvii in modo esemplare e scompaiono immediatamente sotto il cielo della tuga per ricomparire davanti ai relativi stopper; **10** La zona davanti alle ruote del timone evidenzia ulteriormente la cura messa per mantenere la coperta pulita. I paranchi di demoltiplica del grande trasto (200 cm di corsa utile) sono sviluppati dentro i fianchi del pozzetto per poi apparire a portata di mano del randista o del timoniere. Verso poppa si sviluppa una area prendisole di 226x140 cm; **11** Lo spazioso incavo per il drizzista. Da notare le torrette girevoli e gli stopper parzialmente incassati

tutto così: ogni aspetto è concepito per soddisfare entrambi gli aspetti. Ne è un altro esempio lampante l'organizzazione del piano di coperta. Apparentemente ottimizzato per le competizioni, risulta gestibile anche con equipaggio ridotto. Intendiamoci: non è una barca da principianti, ci vuole comunque una certa padronanza; ma le manovre in sé sono classiche e di immediata comprensione. Tutto è concentrato nell'immenso pozzetto: il drizzista dispone di un'invidiabile postazione scavata per 80 cm dentro la tuga da cui comanda anche l'estrazione del bompresso, e le manovre della randa, con scotta alla tedesca dotata di winch dedicati, sono subito davanti alle ruote accessibili dal timoniere. Questo per quanto riguarda l'efficienza; ma so-

no molti i dettagli pensati per la comodità. Le panche sono lunghe ben 180 cm, vi sono numerosi gavoni, di cui quello centrale dedicato all'autogonfiabile, e abbondano le aree libere dove sdraiarsi, compreso il grande prendisole a poppa delle timonerie. Curata anche l'estetica e la pulizia: le manovre dall'albero, ad esempio, scorrono nascoste sotto il cielo della tuga, i passavanti sono larghi e liberi da attrezzature, le bitte sono ripiegabili, la scotta di randa e persino l'abbondante demoltiplica del circuito per il trasto sono recessi. A prua della tuga vi è un'abbondante area libera (ben 290 cm) in fondo alla quale si apre il portello di accesso all'ampia calavele e al pozzo catena da cui si può ispezionare il tamburo dell'avvolgifiocco.

Zoom



A Tra i dettagli di pregio, le rotelle per agevolare il grebiule del genoa sono incassate a forcilla nei candelieri; **B** Uno dei rinvii per la scotta di randa, recessa sotto il piano di coperta. Da migliorare gli scarichi dell'acqua (sull'esemplare vi era un leggero ristagno); **C** In posizione bassa e centrale si apre questo grande gavone, capace di accogliere un'autogonfiabile da 10 persone. Vi è anche l'alloggio per la bombola del gas e l'imbarco per la nafta; **D** Sotto le panche si aprono due gavoni ottimi per le attrezzature; **E** A poppa vi è un ampio vano da cui si accede al settore del timone e al pistone del paterazzo, posizionato orizzontalmente e fissato alla robusta paratia stagna

Sly 47



FOTO DE MARIAACTIONIMAGE (CANCANI)



Sicuramente uno degli elementi più interessanti, la costruzione dello Sly 47 sfrutta tutte le più moderne tecnologie senza esagerare con i materiali esotici, per non eccedere con i costi e per mantenere facili gli eventuali interventi di manutenzione. Certo però un progetto come questo non poteva essere realizzato in banale poliestere. Infatti scafo e coperta sono in sandwich di vetro, con abbondanti rinforzi in carbonio, e anima in Airex, mentre la resina è epossidica. Il carbonio è utilizzato in modo intelligente per rinforzare le zone di maggior sollecitazione: è inserito a croce sul laminato, sia sulla pelle esterna che su quella interna, con fasci di unidirezionale orientati secondo l'asse longitudinale su tutto il fondo della barca (per una

larghezza di due metri) e trasversalmente nella zona bulbo/lande. In più, tutta la struttura, realizzata a piè d'opera e abbondantemente fascettata, ha i fianchetti in vetro e le teste, cioè la componente orizzontale della sezione (quella che sopporta gli sforzi), in carbonio. In composito sottovuoto anche le paratie principali, resinata a scafo e coperta. Il procedimento prevede tre sacchi a vuoto (per le due pelli e per l'espanso) e post-cura a circa 60°. Il bulbo è realizzato con lama in ghisa e scarpone in piombo, il timone ha un asse in carbonio con utilizzo di tessuti pre-preg. Infine, la giunzione scafo/coperta avviene tramite adesivi a base epossidica. Se la coperta ha un'aria prevalentemente sportiva, diversa è la storia per gli interni. Scendendo sottocoper-

ta non si ha certo l'impressione di trovarsi in un racer puro. Anzi, la completezza degli arredi e la ricchezza dei materiali denunciano la volontà di far sentire gli ospiti a proprio agio, invitandoli a trascorrervi in relax anche lunghi periodi. Lo stile, moderno e curato, ben si adatta allo spirito attuale e sportivo della barca, ma non lesina su finiture e qualità, con accostamenti di legni, quali il teak e il vengée, ad ampie zone bianche ed elementi in carbonio a vista (le lande e l'albero). Nonostante i volumi magri dello scafo, gli ambienti risultano ben dimensionati (in relazione allo spirito della barca), dotati di altezze corrette e completi di vani per lo stivaggio. Considerando che si trattava della prima barca realizzata, al Cantiere vanno anche i nostri

1 Il carteggio è una vera postazione di navigazione completa di abbondanti vani di stivaggio e buono spazio per l'elettronica, compreso un grande plotter cartografico. Sotto la seduta vi sono concentrate le batterie; **2** I colori chiari di paratie e cielo tuga, insieme alla grande finestratura, rendono il quadrato molto luminoso. Da notare lo scatolato in carbonio a vista per le lande; **3** In cucina non mancano gli spazi di stivaggio (buono anche lo spazio dietro agli scorrevoli) e le aree per lavorare. Utili i bei cassetti realizzati su guide scorrevoli; **4** La dinette ha dimensioni discrete. Per mangiare, però, si può sfruttare solo il divano a "C" perché il tavolo non ha ante abbattibili che possano raggiungere il divano sulla dritta



5 Il quadrato guardando a poppa. L'albero, in primo piano, è in carbonio a faccia vista. Da notare la buona fattura dei cieletti, lisci come un controstampo ma realizzati a pannelli smontabili per consentire un facile accesso all'attrezzatura di coperta;

6 La cabina di prua è ariosa e dotata di buon calpestio. Niente matrimoniale di testata (impossibile su barche veramente sportive) ma un buon letto doppio con teste verso poppa. Si nota la perlatura delle fiancate, un unico pannello in compensato su cui sono state ricavate delle fessure;

7 Il design dei bagni è molto curato, con lavello sospeso su piano in plexiglas e parte bassa controstampata. Completa la dotazione di stipetti;

8 Le cabine di poppa hanno letti di forma regolare e un armadio grande

complimenti per la qualità delle finiture, quasi sempre curate con attenzione. Il layout è un tre cabine e due bagni con cucina a "L" e divani contrapposti, un grande classico perfettamente adattabile agli scafi con baglio massimo contenuto e arretrato. La scala di accesso, realizzata con gradini sagomati (dall'apparenza un po' debole), risulta comoda ma non è supportata da elementi per tenersi. Appena scesi, ci si trova davanti all'ampia cucina, organizzata in modo classico con doppio lavello e fornello a tre fuochi. Abbondanti i volumi di stivaggio che comprendono un vano accessibile anche dal corridoio e alcuni grandi cassetti ricavati sotto una notevole superficie di appoggio. Discreta anche la capienza del frigo a pozzetto, realizzato in acciaio.

Di fronte vi è l'accesso al bagno ospiti, unico ambiente un po' sacrificato specie dall'ingombro della tuga. Più a prua si sviluppa il carteggio, ben dimensionato per l'elettronica e dotato, finalmente, di un vero vano per le carte (profondo 11,5 cm). In dinette il tavolo dalla forma rettangolare non ha ante ribaltabili; quindi sfrutta solo il divano a "C" limitando le sedute a non più di 6 persone. Un po' rigida e scarsamente sagomata la cuscineria. A prua si apre una comoda cabina dotata di ampio letto e bagno dedicato, privo di box doccia separato ma spazioso e ben sfruttabile. A poppa le cabine gemelle sono separate da un pratico tunnel per l'impiantistica. Buona anche la qualità dei ciellini, realizzati con pannelli in compensato laccati bianchi.



FOTO DE MARIACTIONIMAGE (CANONI)

A Questo pratico sistema consente di accedere in modo facile e completo al grande volume di stivaggio ricavato sotto la cuccetta di prua; **B** Per consentire l'ingresso al divano da prua, il tavolo scorre verso poppa permettendo di scapolare l'albero; **C** La zona intorno all'albero è organizzata per usare il mast-jack, fornito di serie, senza smontare nulla; **D** Il plotter cartografico è montato su una struttura girevole che consente di usarlo anche come televisore; **E** Oltre i buoni spazi del mobile cucina, per accedere agevolmente alla cambusa è stato realizzato anche questo grande cestello in acciaio, scorrevole su guide, veramente da applauso

Sly 47

FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANON)



FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANON)

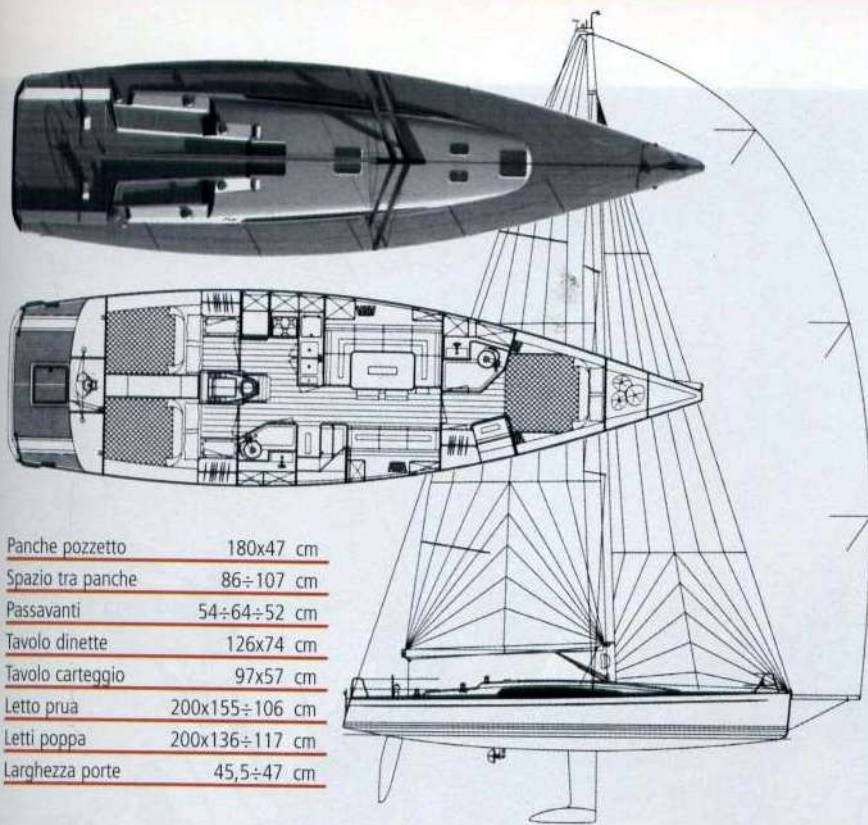


Benvenuti a bordo

Lo Sly 47 fa provare sensazioni forti. È un vero purosangue, una sportiva di razza, leggera, potente e reattiva. Come tutti i purosangue, ama sentire il carattere del padrone, ha bisogno di essere condotta con mano di velluto ma polso fermo. Non è una barca da principianti: va studiata e ci vuole un po' di pratica per capirla fino in fondo. Non per le manovre, che sono semplici e immediatamente familiari, ma perché bisogna affinare i propri sensi per entrare nella giusta simbiosi necessaria a godersela fino in fondo. Le forze in gioco sono una miscela esplosiva: scafo potente, rigido e leggero, piano velico allungato con albero in carbonio, momento raddrizzante esuberante. Il risultato? Prestazioni assolute, fulminee e immediatamente avvertibili, un rapporto tra azione e reazione senza filtri o attenuazioni. Ha la potenza di un maxi ma si porta come una deriva. Siete voi a condurre l'orchestra e tutto quello che succede lo sentirete direttamente sul vostro corpo: accelerazioni, planate, potenza sull'onda, tutte sensazioni pure avvertite in modo totale. Ogni regolazione provoca un effetto percepibile, perché la barca ve lo ritrasmette amplificato: se quello che fate è giusto ne sarete gratificati, se è sbagliato a lei non piacerà. Il vento della nostra prova ha oscillato tra i 7 e i 15 nodi con mare piuttosto mosso. Di bolina si stringe bene galoppando a velocità facilmente sopra gli 8 nodi. Le sezioni di prua a lama, insieme alla concentrazione

dei pesi (le estremità sono molto leggere), rendono lo Sly morbido e potente sulle onde: mai un rallentamento o un'impuntatura, sempre liscia e costante con beccheggio quasi inavvertibile. Il fiocco è ben gestibile, quasi autovirante, e ha un ottimo angolo dovuto alla tuga stretta. La randa è veramente potente e, se volete ottenere il meglio dalla barca, dovrete lavorarla con continuità, specie con onda e raffiche (per la crociera i relativi winch sono un po' sottodimensionati: suggeriamo di motorizzarli). Non che la barca si scomponga: semplicemente, come tutti gli oggetti raffinati e settati con cura, deve essere regolata con attenzione e sensibilità per rendere al massimo. In queste condizioni abbiamo rimpianto la mancanza dei puntapiedi (che sono stati aggiunti successivamente), anche perché non vi è abbastanza spazio per sedersi sopravvento. Lasciando le vele, siamo schizzati a velocità tra i 9 e gli oltre 11 nodi (senza gennaker) con estrema dolcezza, senza smuovere acqua e senza fare rumore. Veramente impressionanti le accelerazioni: basta un'onda o un accenno di raffica per far passare la velocità da 8 a 10 nodi. L'eccessiva demoltiplica del circuito ci ha attenuato parte del divertimento, ma anche questo difetto è già stato modificato. La versione Race durante la Barcolana ha planato a oltre i 22 nodi: purtroppo non abbiamo avuto le stesse condizioni ma, dopo la nostra prova, non stentiamo a crederlo.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	180x47 cm
Spazio tra panche	86÷107 cm
Passavanti	54÷64÷52 cm
Tavolo dinette	126x74 cm
Tavolo carteggio	97x57 cm
Letto prua	200x155÷106 cm
Letti poppa	200x136÷117 cm
Larghezza porte	45,5÷47 cm

Dedicato a...

L'unione di prestazioni da gran turismo e abitabilità da cruiser, due mondi generalmente inconciliabili, rende lo Sly 47 un oggetto raro e appetibile. Raro perché è stato concepito esattamente così com'è e non derivato da uno scafo da regata a cui sono stati aggiunti gli interni. Quindi il progetto è ottimizzato per sfruttare al meglio elementi come l'albero in carbonio (fornito di serie) ma anche per sopportare con agilità i pesi e i carichi spendibili delle sistemazioni e degli impianti per la crociera. Questo significa garanzia di un assetto costante e, quindi, prestazioni e comportamento uniformi, ulteriormente favoriti dall'adozione standard di elementi prestigiosi come i vari componenti dell'armo in carbonio. È una barca destinata a chi ama condurre il proprio gioco e preferisce portare anziché essere portato. Allo stesso tempo, però, non costringe ad alcuna rinuncia: in considerazione delle sue dimensioni, ha (o può avere) tutto ciò che serve per viverci con comodità, e questo lo si può avvertire anche in coperta, con ampi spazi prendisole ma anche con il salpancore elettrico e sei bitte di serie. Una crociera agile e veloce che, sempre di più, sta diventando il modo preferito di navigare per i nostri mari.



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
J/145	J/Boats	14,64	3,96	8.392	170,00	535.900
Class 47	Class Yachts	14,50	4,40	9.200	127,00	385.000
Dehler 47	Dehler	14,28	4,20	12.500	125,20	349.950
Mylius 14E25	Mylius Yachts	14,25	4,02	8.650	133,00	420.000

Progetto	Studio Lostuzzi	
Lunghezza scafo	14,20	m
Lunghezza gall.	12,60	m
Larghezza	4,00	m
Immersione	2,70	m
Dislocamento	- 7.450	kg
Zavorra (48%)	3.600	kg
Sup. vel. (randa + genoa 108%)	141,00	mq
Motore Lombardini LDW 2204 S-drive	60	hp
Serbatoio nafta	170	l
Serbatoio acqua	450	l

Attrezzatura

- albero 9/10 2 crocette acquartierate, boma e bompresso retraibile in carbonio King Composite, sartame in tondino, mast-jack idraulico
- tendipaterazzo idraulico Bamar con centralina
- vang rigido King
- winch Harken 2x60 ST + 2x53 ST + 2x48 ST
- timonerie Solimar ruote in alluminio ø 110 cm
- stopper Spinlock XCS (12)
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e carbonio con anima in Airex, resina epossidica; paratie strutturali in composito resinato a scafo e coperta
- struttura: madieri e longheroni in vtr, con teste in unidirezionali di carbonio
- timone: asse in carbonio pre-preg

Dotazioni

- sedute e fondo pozzetto in teak 7 mm
- osteriggi (4) e oblò (6) Lewmar
- salpancore elettrico Lofrans 1.000 W
- batterie 12 v 70 Ah + 480 Ah
- caricabatterie Mastervolt 40 Ah
- impianto acque nere
- frigo elettrico 160 l
- doccia in pozzetto

Meteo della prova

- vento da 7 a 15 nodi reali
- mare da poco mosso a mosso

Prezzo

Sly 47 € 430.000

Optional

Avvolgifiocco Harken manuale	5.000
Avvolgifiocco elettrico Bamar	7.800
Winch elettrici Harken 2x60	8.900
Coperta in teak (incollata)	15.500
Scafo e coperta colore metallizzato	12.000
Ruote timonerie in carbonio	4.600
Sprayhood	1.800
Interni in Alcantara	5.700
Generatore	7.500
Dissalatore	11.500
Riscaldamento	6.000

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Sly Yachts

Via Cairoli, 35 - 47023 Cesena (FC)

Tel: 0547 612886 - Fax: 0547 366025

www.sly-yachts.com info@sly-yachts.com