

# SOLARIS 55 OPEN





## Una barca da crociera che vada veramente forte? Eccovi l'ultima novità del cantiere SeRiGi, destinata a fare tendenza

Il meraviglioso mondo degli open ha aperto alla crociera. Fino ad oggi, col termine open si identificavano mostri da corsa che nascevano prevalentemente per le grandi regate oceaniche in solitario. In realtà la parola identifica barche progettate senza limiti imposti dai regolamenti di stazza. Barche nate per ottenere le migliori prestazioni non necessariamente intese come velocità pura, ma viste come il miglior risultato possibile in relazione alle finalità d'uso. Per parlare più chiaramente: "Con questa barca vorrei fare qualche regata ma, soprattutto, vorrei andarci a spasso con pochi amici (anche in due) in sicurezza, con vele gestibili, ma divertendomi il più possibile senza mai dovermi preoccupare. Quali sono le linee di scafo più adatte, considerando anche che voglio interni completi e rifiniti? Quale il miglior piano velico che mi garantisca ottime prestazioni ma gestibile in due? Come posso avere un forte raddrizzamento mantenendo un'immersione che non mi precluda l'ingresso nei porti?" e così per tanti altri aspetti. Spesso queste domande danno comunque risposte ricollegabili al regolamento di stazza del momento (ieri lo Ior, oggi l'Im), non tanto per necessità, quanto per abitudine o per inesperienza dei progettisti, o per specifiche richieste della committenza (vedi i cantieri) legate alle tendenze di mercato. Per guardare avanti, per cambiare, per slegarsi dal "sentire comune", si sa, ci vogliono persone con esperienza ma anche lungimiranti, che sappiano guardare avanti o, più semplicemente, intorno. A prima vista *Amor*, il nuovo Solaris 55 open, ci è sembrata una barca fuori dal comune ma, apparentemente, fine a sé stessa (noi tirrenici, così poco abituati alle novità controcorrente...). Dopo averla provata, invece, abbiamo capito che, probabilmente, rappresenta l'inizio di una nuova concezione di barca da crociera. Navigare così veloci senza accorgersene (anzi accorgendosi solo degli aspetti positivi), trovarsi sovrainvelati senza soffrire, vivere sottocoperta con comodità, godendo di tutti gli impianti possibili, la differenza è talmente grande che ci è sembrata questa la normalità, facendoci pensare alle nostre barche "normali" come antiche (anche perché, pur se innovativa, *Amor* è stata realizzata con grande stile mantenendo un aspetto relativamente classico). Solo dopo, tornando a navigare tradizionalmente, ci siamo resi conto che questo è il futuro. Detto così può sembrare un risultato raggiunto facilmente, quasi in modo scontato. Ma per ottenere cose semplici che funzionino, sono sempre necessarie grandi menti e lunghi studi. Come per *Amor*.

# SOLARIS 55 OPEN



La cosa incredibile di *Amor* è che l'idea originale nasce dagli armatori. Non da un rivoluzionario progettista o da un cantiere all'avanguardia, ma da una famiglia con buona esperienza che, non soddisfatta di quanto offriva il mercato, ha deciso di avventurarsi in un progetto su misura le cui linee generali fossero impostate proprio da loro. Clienti affezionati di SeRiGi (precedentemente proprietari di un Solaris Two), hanno concordato col cantiere la scelta dello Studio Vallicelli per la progettazione. La grande serietà e gli anni di esperienza dei progettisti in questo settore hanno portato a un progetto equilibrato in ogni sua parte, studiato nei dettagli per garantire sicurezza e prestazioni, ma anche per soddisfare le esigenze degli armatori. Il cantiere ci ha messo la proverbiale cura e professionalità, il risultato è sotto i vostri occhi: una barca comoda e accogliente con cui, alla prima uscita, siamo arrivati noni su duemila alla scorsa Barcolana. **Il progetto** è un concentrato di novità, sia con-

cettuali che costruttive. Le linee, come dicevamo, sono open, quindi concepite per ottenere le massime prestazioni. Lo scafo ha una forma quasi a cuneo, con baglio massimo, molto arretrato, di ben 5,10 m. Le entrate di prua sono a lama, la poppa è piatta come un dinghy, gli slanci inesistenti, i volumi immersi limitatissimi. Particolarmente studiate **le appendici**: il bulbo è costituito da una lama in acciaio speciale a cui è attaccato un siluro in piombo. Il pescaggio, tramite un motore elettrico comandabile dal pozzetto, passa da 4,00 m a 2,30 m. Il raddrizzamento è ulteriormente garantito da due ballast laterali da 800 l. Il sistema di governo prevede due timonerie complete: in caso di avaria possono essere usate in modo indipendente. La doppia pala è necessaria data la notevole larghezza a poppa, ma porta grandi vantaggi anche per la governabilità: all'aumentare dello sbandamento, la pala più immersa incrementa la sua efficienza e sposta progressivamente il centro di deriva sottovento,

**Foto 1:** la coperta vista dalla testa d'albero. **Foto 2:** il grande pozzetto con il coffee-grinder e la doppia timoneria. **Foto 3:** il cupolino. **Foto 4:** il profilo della tuga bassa e, in evidenza, gli sfiati dei ballast. **Foto 5:** le manovre nascoste sotto il cielo del cupolino. **Foto 6:** il piede d'albero. **Foto 7:** l'ingresso delle manovre nel cupolino

seguendo proporzionalmente la traslazione del centro velico (la barca risulta più equilibrata, si annulla la tendenza alla strarorza, le ruote hanno più sensibilità). Altro esempio di perfetta convivenza tra prestazioni e praticità è **il piano velico**. Sfruttando la posizione arretrata dell'albero, tipica degli open, lo studio Vallicelli ha potuto lavorare sul frazionamento del triangolo di prua: si passa dai grandi gennaker testa d'albero murati sul bompresso fino alla trinchetta avvolgibile e autovirante. In mezzo il genoa in testa d'albero "frullone" rollabile murato sul bompresso, gennaker e genoa frazionati di varie misure. La randa, molto



allunata, è full battent con carrelli Harken e Lazy Jack. L'albero è uno Sparcraft Usa (red label) in carbonio tre crocette acuartierate di 20° con paterazzi sdoppiati e checkstay (per contrastare lo strallo di trinchetta amovibile). Per evitare di dover manovrare i paterazzi è prevista una randa da crociera con minor allunamento. Il boma è attaccato basso per agevolare le manovre, anche se ha lo svantaggio di non avere il vang (in parte compensato dal lungo trasto sull'estrema poppa). Anche **in coperta** troviamo un ottimo equilibrio tra le esigenze in regata e i problemi di un equipaggio ridotto. Nel grande pozzetto sono convogliate tutte le manovre servite da winch correttamente dimensionati. Certo non si può dire che sia un pozzetto da turismo: ma le panche possono essere allungate e lo spazio per sdraiarsi non manca. I paraonde sono un morbido prolungamento della tuga, appena accennata, che garantisce altezze interne fino a prua. In più, subito davanti all'ingresso, vi è un

cupolino finestrato che consente un'ottima visibilità dal carteggio. Per il resto, in coperta troviamo un'abbondante quantità di attrezzatura di prima qualità, ma nascosta, recessa: specie a prua, vi è abbondante spazio per lavorare, per piegare le vele e, perché no, per sdraiarsi. E **gli interni**? Belli, luminosi, spaziosi, ben divisi (con tante soluzioni innovative) e finemente realizzati. Appena scesi, sotto il cupolino, vi è la **stazione di navigazione**, completa di strumenti ma aperta, trasparente: da seduti si può ammirare il panorama ma anche tutti gli interni fino a prua. Sotto al pavimento è concentrata l'impiantistica pesante. Ai lati, due grandi **cabine** gemelle con cuccette a castello, notevole altezza e abbondante calpestio. Subito a prua, sul lato sinistro, **un bagno** spazioso, a dritta la splendida **cucina**, completa di volumi per lo stivaggio e dotata di grande frigo a doppia apertura. Poi, fino a prua, un open space con, nel mezzo, 4 cuccette a castello (parzialmente divise dalla scassa della deri-

**Foto 8/10:** notate l'incredibile sensazione di spazio e di luce nel grande open space che va fino a prua. **Foto 9:** il tavolo da carteggio sotto il cupolino. **Foto 11:** una delle cabine gemelle. **Foto 12:** la grande e luminosa cucina

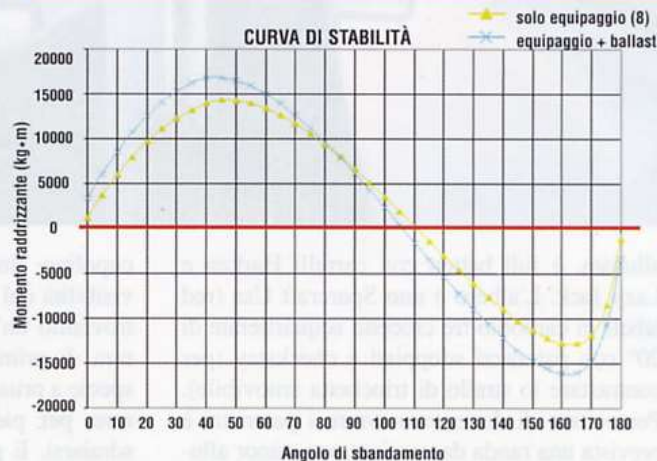
va) e, più avanti, un accogliente **dinette** (in posizione decisamente insolita) con grande tavolo e 8/10 posti a sedere. Proseguendo, **il secondo bagno** e una grande **cala vele** (c'è spazio per due cuccette) tra ben due paratie stagne. Dalle foto potete ammirare la sensazione di spazio, l'incredibile qualità delle finiture (come sempre per SeRiGi) e il sapiente gioco bianco/legno che rende ancora più luminosi gli ambienti. Una particolarità: per non caricare pesi a prua, il musone dell'ancora è smontabile (viene applicato sul bompreso) e la catena, tramite in tubo che corre sotto la coperta, viene movimentata da un salpancore attaccato all'albero e raccolta in un gavone posto nel basamento del tavolo in dinette.

# SOLARIS 55 OPEN



## Una Barcolana su Amor

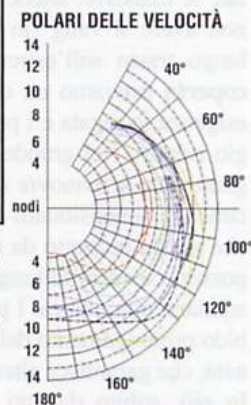
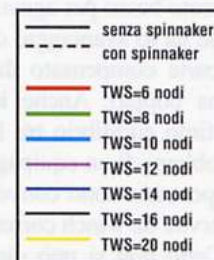
Gli esperti locali ci avevano detto: "Domani massimo 5 nodi..." , molti a bordo non hanno neppure la cerata. Stiamo galoppando sulla linea con solo la randa terzarolata, la barca sfreccia agilmente a più di 12 nodi, il vento rafficato supera i 30. L'unico problema è evitare di disintegrare i barchini che tentano di sopravvivere, quasi immobili, in questo marasma. Il cannone, ci buttiamo al lasco, leviamo la mano e diamo il gennaker grande. Sto dando una mano al grinder, neanche mi rendo conto della velocità. Scivoliamo sull'acqua senza rumore, senza sbandate o movimenti violenti. Quando mi danno il cambio, ho il tempo di guardare gli strumenti: 18 nodi, 18 NODI!! Siamo tutti rilassati, se non fosse sconveniente potremmo anche sdraiarsi al sole, e stiamo facendo 18 nodi! Ci pensate a cosa significherebbe su una barca tradizionale? L'armatore, chioma e barba bionde da vero marinaio, al timone si diverte come un pazzo. In fondo è la prima vera uscita di Amor. Alla boa siamo noni, noni su duemila, primi dei crociera, davanti solo i "mostri". Al ritorno il vento cala decisamente e, prima di dare il necessario "frullone", passiamo gli unici momenti di relativa sofferenza. Poi si riparte, varie manovre, alcuni errori: Amor perdona tutto, in coperta ci si muove agevolmente, anche quando le raffiche ci sorprendono sovrainvelati resta perfettamente sotto controllo (intorno a noi barche sdraiate, con randa completamente sventate e alberi con le convulsioni...). Altra boa, ultimo tratto di bolina stretta con ventone, siamo veramente meravigliati: Amor sfoggia un passo deciso, un ottimo raddrizzamento (dovuto anche ai ballast che, ogni tanto, sputacchiavano sui pantaloni del mal capitato seduto dietro gli sfiati). Erano prevedibili prestazioni mozzafiato ai laschi ma non questa andatura decisa e piacevole in bolina. Ecco il traguardo, siamo rimasti noni, dietro vari racer puri più grandi di noi. Abbiamo bruciato il percorso in un'ora e mezza, il tutto con un equipaggio di amici: in porto grande festa dentro e fuori la barca, con stereo, vino, schiamazzi. Mentre sto uscendo, mi guardo intorno: accidenti che interni, chi ci crederebbe che una barca così può tranquillamente navigare a velocità da motoscafo?

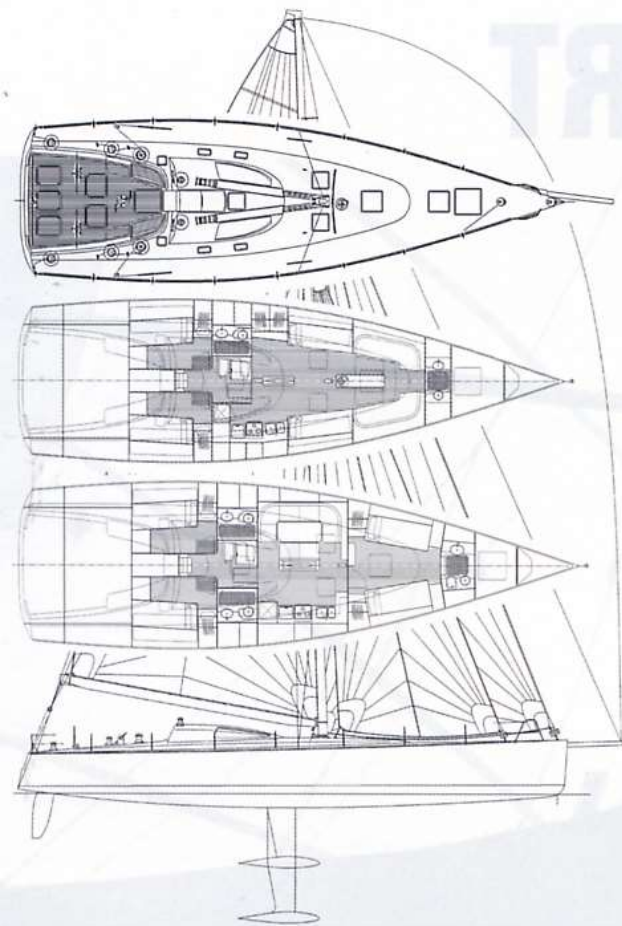


**Curva di stabilità:** indica la capacità di raddrizzarsi di una barca ai vari angoli di sbandamento. Quando la curva interseca l'asse

"0", la barca entra nella stabilità negativa, cioè rimane in equilibrio in posizione rovesciata

**Polari delle velocità:** velocità della barca a seconda dell'intensità del vento e della sua direzione rispetto alla prua





### UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 110 + 80x45 cm  
 Spazio tra le panche 80÷170  
 Trasto randa 260 cm  
 Tavolo dinette 154x105 cm  
 Tavolo carteggio 64x62 cm  
 Letti quadrato inf. 200x75÷50 cm  
 Letti quadrato sup. 200x80÷70 cm  
 Letti poppa 195x80÷60 cm  
 Larghezza porte 50 cm

### SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Andrea Vallicelli & C.

Lunghezza f.t.	16,70 m
Lunghezza gall.	15,60 m
Larghezza	5,10 m
Immersione	2,30-4,00 m
Dislocamento	10.500 kg
Zavorra	3.000 kg
Ballast	800 l
Superficie vel.	205,00 mq
Motore Volvo TMD 22P	78 hp
Serb. nafta	250 l
Serb. acqua	500 l

### ATTREZZATURA

- Albero 3 crocette acquaretate Sparcraft Usa, boma, bompresso in carbonio
- Rotaia e carrelli Harken per randa
- Winch Harken 2x980.3 ST + 2x56.3 ST serviti anche dal coffee-grinder, 2x56.2 ST, 2x53.2 ST
- Avvolgifiocco e avvolgotrinchetta Harken
- Attrezzatura di coperta Harken
- Stopper Spinlock
- Timoneria Solimar doppia ruota ø 120 cm



FOTO GALGAN

### DEDICATO A...

Come ci ha detto Andrea Vallicelli, "Il Solaris 55 open è destinato ad armatori maturi, con esperienza alle spalle, che sappiano apprezzare le caratteristiche di questo tipo di barche, e che siano disposti a spendere per ottenere questi risultati". Già, perché per avere queste prestazioni, i pesi devono essere concentrati e contenuti, quindi la costruzione molto sofisticata e costosa (il peso di scafo, coperta e strutture di *Amor* è di soli 2.500 kg). A nostro avviso, però, non ci vorrà molto perché gli armatori comincino ad apprezzare il modo con cui si naviga su queste barche. Sappiamo anche di altri progetti, meno estremizzati, ma sul filone della libertà dai regolamenti a favore delle prestazioni e dell'abitabilità. Questo significa che, probabilmente, si creerà una linea di mercato parallela con sviluppi imprevedibili. Basta navigarci una volta per capire le differenze, per apprezzare le prestazioni nel loro complesso. Ma, tornando ad *Amor*, il progetto non è certo l'unico elemento di spicco. Anche se atipico, *Amor* è un Solaris in piena regola, di una nuova generazione che prevede l'unione dell'hi-tech alla cura e alle rifiniture accurate di SeRiGi. Proprio in barche come queste, dove le strutture sono molto presenti, dove le attrezzature sono in vista, dove il risparmio di peso è un imperativo, è difficile ottenere finiture di classe. Notate la pulizia e, allo stesso tempo, il calore degli interni; osservate i particolari, apprezzate la qualità degli impianti (non potete vederla ma, sulla fiducia, ve la garantiamo noi). Questa capacità di analisi, oltre alla scelta del progetto, rendono "maturo" un armatore.

### COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich di fibre di vetro unidirezionali e kevlar biassiali, rinforzi in carbonio unidirezionale per la chiglia; anima in airez a densità variabile incollato sottovuoto; resina epossidica, postcura
- Coperta: sandwich di fibre di carbonio bidirezionali, anima in airez a densità variabile
- Lande: in fibre di carbonio unidirezionali
- Paratie: in sandwich di vetro e termanto, rinforzi in carbonio
- Bulbo: lama in acciaio ad alta resistenza Fe510, siluro in piombo
- Timoni: pale in sandwich di fibre di vetro e kevlar, anima in termanto; assi in carbonio

### DOTAZIONI

- Oblò (4) e osteriggi (12) Gojot in fusione
- Salpancore Lofrans 1500 w (a centrobarca)
- Frigo elettrico 24 v 200 l
- Motopompa Honda da 500 l/min per ballast
- Batterie 12 v e 24 v per complessivi 720 Ah
- Caricabatterie: 1x50 Ah 24 v + 1x30 Ah 12 v
- Cucina Force 10 a 3 fuochi con forno
- Filtri nafta decantatori Racor
- Impianto spengimento per vano motore

### METEO DELLA PROVA

Vento: da 8 a 34 nodi reali.

Mare: da mosso a molto mosso

### PREZZO

Solaris 55 Open (deriva fissa) € 1.100.000

### PER INFORMAZIONI

Cantiere Se. Ri. Gi. di Aquileia  
 Via Curiel, 49 - 33051 Aquileia (Ud)  
 Tel. 0431 91304 - Fax 0431 919484  
 E-mail: info@cantiereaserigi.com  
 www.cantiereaserigi.com



### I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO €
X-562	X-Yachts	17,23	4,84	19.500	180,10	717.317
Swan 56	Nautor	17,19	4,73	21.500	158,70	1.020.000
Oceano 54	VR Yachts	16,20	4,92	16.800	170,30	438.988
Blu Sail 54	Rimini Sail	16,30	5,00	15.500	150,00	680.000