



SOLARIS 57 — Ancora una volta il cantiere Se.Ri.Gi. stupisce per la qualità della lavorazione. Abbiamo fatto una prova particolare, con il progettista Douglas Peterson a bordo, di una barca di gran lusso e temperamento.

Prima della classe

di GUIDO ZANELLA

Douglas Peterson è tornato alla ribalta delle regate con i risultati della Coppa America. Faceva parte del team di progettisti che ha realizzato la veloce America Cubed, anzi, è stato il principale artefice di quella barca, che molti dei suoi colleghi volevano diversa. Da molti anni il cantiere Se.Ri.Gi. di Aquileia si avvale della sua collaborazione per il progetto delle sue belle barche, che sono dedicate alla crociera ad ampio raggio, da vivere nel massimo



SOLARIS 57

comfort. Si tratta di oggetti costruiti senza compromessi di qualità, seguendo passo passo l'armatore nei suoi desideri. Dopo anni di cruiser, solo adesso si sta affacciando nei dirigenti del cantiere il pensiero di realizzare uno scafo da regata Ims, di circa quaranta piedi, costruito con le capacità tecniche che un cantiere dinamico e incline alle innovazioni tecnologiche può esprimere. I Solaris sono stati i primi scafi di serie ad impiegare in Italia la costruzione di sandwich, a dispetto della loro impostazione stilistica molto classica.

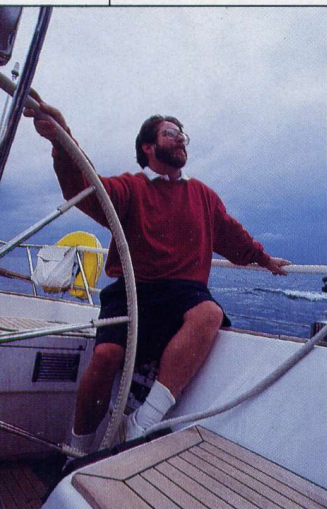
Peterson ha realizzato una carena molto rotonda nelle prestazioni, che aveva dimostrato le sue buone qualità nella versione 55 piedi già commercializzata. Rispetto al 55 le modifiche più evidenti sono la realizzazione di due pozzetti, secondo lo schema del Solaris 53, co-

sa che complica un po' la cabina di poppa ma che si rivela davvero utile per vivere la barca in vacanza. Si crea infatti al centro un pozzetto ospiti molto protetto, soprattutto se si impiega la capottina paraspruzzi che copre il tambuccio, praticamente libero da manovre. Anche il timoniere nella zona poppiera a lui dedicata si giova di maggior spazio e di una bella ruota parzialmente incassata.

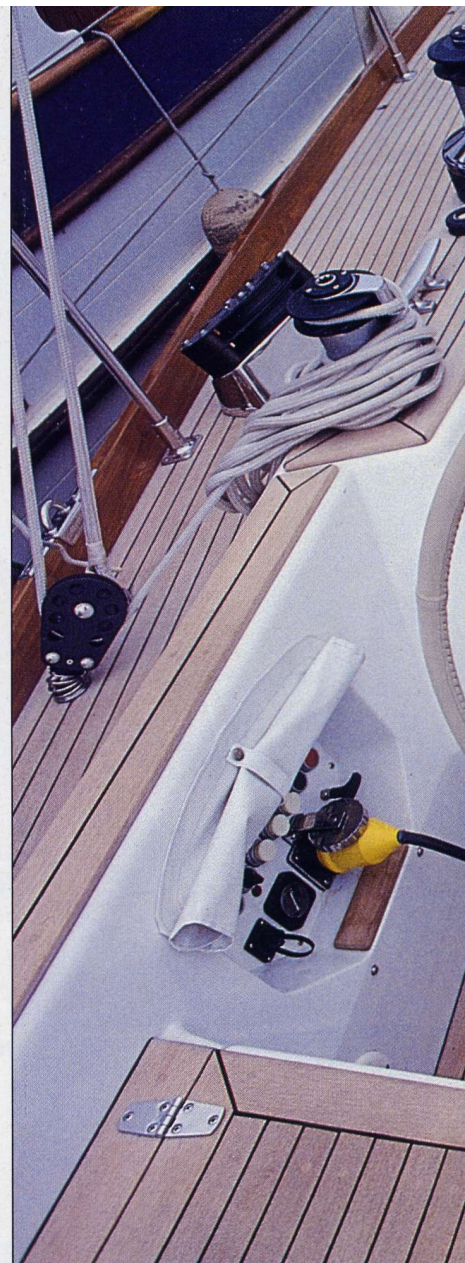
La carena

Il dislocamento della carena è piuttosto importante, e altrimenti non potrebbe essere, vista la completezza delle dotazioni. Le linee d'acqua sono pulite e adatte ad ogni navigazione anche estremamente impegnativa. La costruzione è di sandwich con interposizione di balsa aeronautica e stratificazione a mano. D'accordo con il

Qui sotto, il progettista Douglas Peterson al timone del Solaris 57 durante una visita effettuata per discutere della nuova produzione del cantiere friulano, di cui è annunciata la realizzazione di un 40' IMS.



A destra, il piede d'albero con i numerosi winches per il controllo delle drizze. L'albero è Velscaf.



fornitore delle resine con cui è realizzato lo scafo, il cantiere applica una estesa garanzia contro i fenomeni di osmosi che eventualmente dovessero insorgere.

Per il sostegno delle lande viene realizzata una gabbia di acciaio fortemente resinata al fondo e collegata ai prigionieri del bulbo, le paratie strutturali sono di mogano impiallicciato di teak. Il bulbo è in piombo di forma trapezoidale mentre il timone semi-compensato è sostenuto da un cuscinetto a rulli e si appoggia ad uno skeg che porta boccole di bronzo. Il piano velico e la coperta sono classici e senza sorprese. Le attrezzature sono adeguate al peso della barca e in grado di sopportare situazioni gravose. A prua l'avvolgifiocco è parzial-



mente incassato per ridurre la finestra tra genoa e coperta e sfruttare la superficie massima realizzabile. Inoltre, le componenti più delicate del sistema idraulico sono parzialmente protette da accidentali contatti con parti pericolose come l'ancora o la sua catena.

Interni

Il 57 ruota attorno allo schema base del 55, con una ampia cabina di poppa, in cui l'armatore al posto dei due letti separati ha preferito un ampio matrimoniale a murata, poi cucina nel passaggio, ampia dinette con zona carteggio, divanetto separato. A prua due cabine gemelle con bagno di testa comune. Non manca la cabina per lo skipper, realizzata dietro



La bella ruota con doppia colonnina Solimar Custom è parzialmente incassata. Dal pozzetto del timoniere si controllano le principali regolazioni necessarie in navigazione. Visibile la centralina idraulica che controlla vang e paterazzo. A sinistra il verricello dell'ancora e l'avvolgifiocco parzialmente incassato in coperta.

SOLARIS 57

La cucina (a destra) è uno degli elementi più interessanti dei prestigiosi interni, in primo piano le porte del frigo e congelatore di



grandi dimensioni. Il bagno della cabina armatoriale ha cabina doccia separata. A destra, il divanetto di disimpegno che completa il quadrato sotto il quale è realizzata una dispensa refrigerata.



al carteggio e completamente autonoma di servizi igienici.

La finitura degli interni è come sempre proverbiale, curatissima in ogni particolare e ricca di accorgimenti che impreziosiscono il tutto. Su un Solaris non si può vivere nessuna invidia nei confronti di altre barche blasonate, il confronto diretto non lascia mai dubbi a chi ha scelto. Ci sono elementi che attraggono subito l'atten-

zione, come la scaletta, o la cornice del divano dinette sapientemente lavorata da mani esperte. La misura dei letti è un altro argomento che denota la massima attenzione alla comodità. Difficile insomma rimpiangere quelli di casa. In cucina il cuoco più esigente trova tutto quello che gli serve. Oltre al frigo con congelatore separato la consueta riserva refrigerata che trova posto sotto ai di-



vani della dinette che garantisce una grande autonomia a chi deve navigare lontano dai punti di rifornimento. Ottima la sala macchine, realizzata sotto il pozzetto prodiero con grande volume disponibile per quegli impianti accessori come dissalatore e generatore autonomo, caricabatterie. La ricchezza degli impianti di bordo richiede una sicura erogazione di energia e per questo è opportuno disporre di un generatore autonomo. Praticamente perfetta la insonorizzazione del locale che consente davvero di navigare a motore senza doverlo maledire per il baccano che diffonde in cabina.

Qualità nautiche

Il Solaris 57 è stato testato in una giornata di vento piuttosto debole, al timone si è posto anche lo stesso progettista, che ha avuto modo di stupirsi... della sua bravura. Peterson ha confessato che non si sarebbe aspettato una carena così docile



A sinistra il tavolo dinette con il prezioso divano la cui lavorazione lascia impressionati e qualifica il cantiere friulano come il migliore italiano per la realizzazione di imbarcazioni di lusso in serie. Sotto a sinistra, la cabina armatoriale di poppa, a destra una delle due doppie gemelle di prua, praticamente identiche con bagno in comune di testa.

le e leggera sull'acqua visto il dislocamento finale dello scafo attrezzato.

Per la prova sono stati impiegati il genoa avvolgibile e la randa full battened. Una volta issate (o svolte) le vele è facile governare la barca dal pozzetto posteriore agendo sui due winch elettrici primari per le scotte genoa e su quello centrale per la randa. I verricelli appaiono addirittura in soprann-

numero per i normali usi di crociera e in ogni manovra si apprezza l'abbondante sovradimensionamento di tutti gli elementi.

Il timone ha la giusta demoltiplica e non è mai duro da tenere e da governare. Anche la tendenza orziera che avevamo verificato su altri Solaris sembra molto ridotta, merito forse di un diverso centraggio del piano velico.



SOLARIS 57

Nonostante la mole, anche con poco vento la carena è in grado di accelerare prontamente e portarsi a livelli di velocità molto interessanti, che consentono di rinunciare al motore anche in condizioni di vento scarso. La randa full battened permette di sfruttare al massimo la superficie disponibile. La sensibilità della carena alle regolazioni delle vele è un altro sintomo di buona salute delle linee d'acqua.

Una volta in velocità, l'angolo di bolina è ottimo e molto migliore di quello di tante barche da crociera moderne, che per essere docili al timone e facili da usare hanno bulbi molto arretrati e linee troppo panciute. Il Solaris si dimostra una ottima barca a vela, completa in tutte le situazioni con una preferenza per il vento medio e anche forte quando si sappia con destrezza gestire la superficie velica.

Nella tabella della prova abbiamo fatto riferimento ai dati di un programma di predizione della velocità piuttosto realistico, non essendo possibile durante la prova per le condizioni molto variabili costruire una tabella con dati misurati.

Gli spostamenti a motore sono propiziati dalla grande capacità dei serbatoi, dalla sua potenza, dalla silenziosità di marcia. A metà regime si procede vicini alla massima velocità critica che sfiora i dieci nodi.

Slanci della carena
LOA/LWL = **1,21**
Finezza della carena
BWL/LWL = **0,29**
Rapporto di zavorra
(Z/Δ)100 = **36%**
Superficie velica per tonnellate
Sa/Δ = mq/ton **7,29**
Numero di Bruce
 $\sqrt{SA^3}/\Delta =$ **0,45**
Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3 =$
Kg/m³ **8,27**
Velocità limite teorica
2,54 $\sqrt{LWL} =$
nodi **9,57**
Allungamento randa
P/E = **3,54**
Allungamento triangolo di prua
I/J = **3,25**

TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Prestazioni a vela

Le condizioni: Stato del mare poco mosso; velocità reale del vento 12/15 nodi; vele impiegate randa e genoa entrambi avvolgibili e MPS al traverso.

Andatura	angolo vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	45	6,5	regolarmente sbandato	anche con pilota automatico
bolina larga	60	7,5	quasi piatto	timone leggero
lasco	90	8,7	quasi piatto	con MPS
gran lasco	135	8,6	piatto	con MPS
poppa	170	8,1	piatto	con MPS

velocità massima raggiunta **8,7 nodi** con MPS; migliore angolo di bolina 46°

Interni

Gli interni del 57 hanno uno standard qualitativo di altissimo livello. La compartimentazione proposta è ampiamente rimaneggiabile secondo i desideri degli armatori, pur senza uscire dagli schemi strutturali. Interessante l'alloggio del marinaio.

Numerose versioni, a richiesta semicustom. Sulla barca in prova c'erano: cabine **4**, posti letto **7**, bagni **7**, altezza in dinette **m 1,92** dimensioni tavolo **m 1,60 x 1,00** tavolo da carteggio **m 1,15 x 0,8**, altezza armatoriale poppa **m 1,84** dimensione del letto **m 2,00** altezza bagno **m 1,84** altezza cabina due letti **m 1,88** dimensioni cuccette **m 0,85 x 1,95 x 2,00** con cucina con macchina dei fuochi Alps Inox a tre fuochi e forno capacità ghiacciaia **lt 300** (Frigomar o Veco) due cassetti in inox in zona dispensa eventualmente refrigerata. Il legno impiegato nelle parti a vista è teak con verniciatura in materiale poliuretano trasparente satinato in mogano, i rivestimenti in sky antimuffa color avorio.



Lo scafo

lunghezza ft	m 17,50
lungh. scafo	m 17,20
lungh. al gall.	m 14,20
larghezza	m 4,70
largh. al gall.	m 4,14
immersione	m 2,75
dislocamento	kg 23.700
zavorra	kg 8.600
materiale scafo e coperta	vetroresina, sandwich con balsa
resine	Sp System e Savid isofitaliche
vetro	anche unidirezionale
asse timone	Owens Corning in barra forata Ø 80 mm con cuscinetti a rulli e boccole in bronzo nello skeg
rinforzo fondo	compensato di mogano secondo RINA



SOLARIS 57

Costruttore

Se.Ri.Gi. via Curiel 40, 33051 Aquileia (UD)
telefono 0431/91304-919301, fax 919484

Agente esclusivo

CNT Centronautico Toscano,
Scali Cialdini 27, 57123 Livorno,
telefono 0586/892044-895140, fax 892044

Progetto

Douglas Peterson, San Diego California

Prezzo

A richiesta secondo dotazioni.

Dotazioni

Tra le dotazioni che vengono fornite: ancora Cqr da 31 kg, m 10 di catena da 10 mm, m 60 cima per ancora da 22 mm, 4 cime di ormeggio da mt 20, 8 parabordi di dimensione adeguata, mezzo marinaio, 2 bombole gas da 3 kg, 7 estintori portatili fissati con proprio supporto, materassini di espanso da 12 cm per tutte le cuccette foderati in stoffa, cinture sicurezza per navigatore e cuoco, scaletta bagno di inox con otto gradini in teak con attacchi sulla falchetta, passerella di alluminio da m 1,80, con bilancino di cavo in acciaio, 2 savalgenti a ferro di cavallo con boetta luminosa e cima, foderatura in pelle della ruota del timone (Solimar) e del tangone e buttafuori. Manovre correnti: drizza randa, 2 drizze genoa e 2 spi, drizza trinchetta, amantiglio tangone e boma, scotte genoa e randa, 2 scotte e 2 bracci spi, borse.

Piano velico

attrezzatura	sloop cutter
randa + genoa	mq 173
randa	mq 66
genoa max	mq 107
fiocco 100%	mq 70
trinchetta	mq 33
spinnaker	mq 236
MPS	mq 182
P (altezza randa)	m 20,25
E (base randa)	m 5,66
I (altezza fiocco)	m 21,50
J (base fiocco)	m 6,60
marca winch	Harken
marca albero	Barbarossa
attr. coperta	di serie Velscaf
	Harken
	Barbarossa
avvolgitore	Reckman



Il motore

marca	Volvo Penta
modello	TMD 41 B
cilindri	6
alesaggio	mm 92
corsa	mm 90
cilindrata	cc 3590
potenza max	cv 150 (kW 110)
giri max	3800
trasmissione	linee d'asse
elica	Max Prop tre pale
consumo specifico	180 gr/cv/h
peso	kg 455
serbatoio gasolio	lt 800
batterie	tot 400 Ah
dissalatore	Hro
autonomia	
vel. crociera	circa 350 miglia



Ci è piaciuto

Equilibrio tra **dimensioni** e **abitabilità** adeguato alla classe della barca
La **lavorazione del legno** e la **cura** posta in ogni particolare
Il **pregio** degli elementi di acciaio inox

Da migliorare

Possibile una **razionalizzazione** dell'**attrezzatura velica** con risparmio di elementi e miglioramento della **circolazione** a bordo

Un propulsore collaudato e confortevole grazie ai sei cilindri. A velocità di crociera si naviga bene con 2400/2500 giri, regime al quale esprime una notevole coppia. Ricchissima l'impiantistica.