

# Solaris 62

**Un brillante fast cruiser costruito in materiali compositi e carbonio. Linee d'acqua di Doug Peterson, piano di coperta di Dick Young. Come da tradizione del cantiere SE.RI.GI. alti gli standard costruttivi, raffinati gli allestimenti interni.**

testo e foto di Luca Sordelli

**B**ello e innovativo, il Solaris 62 è una barca rara, frutto dell'incontro di molte menti "eccellenti". Lo scafo è un disegno del "mago" neozelandese Doug Peterson; il piano di coperta è di Dick Young, giovane e brillante architetto dello studio di Andrew Winch; la costruzione è opera della SE.RI.GI di Aquileia (ovvero la migliore tradizione cantieristica italiana); e infine l'armatore, colui che ha fortemente voluto questa barca, appartiene





# Superprova

## Materiali e impianti

Come si diceva in apertura, il *Gesar*, la barca della prova è l'esemplare "pilota" del nuovo Solaris 62. Le prossime barche di serie (se di serie si può parlare dato che ci si avvicina di più al custom) saranno differenti soprattutto in termini di materiali di costruzione. Il *Gesar* risponde infatti alle esigenze di un armatore appassionato di regate e velocità che per contenere i pesi e migliorare le prestazioni ha richiesto l'impiego di materiali compositi, leggeri e costosi. Lo scafo è stato realizzato, da stampo maschio, in sandwich con fibre unidirezionali di vtr, Kevlar e carbonio. La resina utilizzata è di tipo epossidico, l'anima è in PVC Airex. L'incollaggio delle pelli è stata realizzata con la tecnica del sottovuoto. Anche la coperta è in sandwich con gli strati esterni in vtr, kevlar e carbonio.

Ad alta resistenza la pitturazione di scafo e coperta, con vernice (di derivazione aeronautica) Awlgrip poliuretanic. Dell'impiantistica abbiamo apprezzato la grande semplicità nell'organizzazione dei circuiti e, soprattutto, la notevole accessibilità di ogni punto veramente a rischio.

Per i lavori di manutenzione al motore si accede alzando (idraulicamente) il grande pagliolato ai piedi della scaletta e da due piccole sale macchine con ingresso dai due bagni di poppa.

1 - Il quadro elettrico, alle spalle del tavolo da carteggio. Comodo per la manutenzione l'accesso dall'alto.

2 - Di chiara derivazione corsaiola il sofisticato sistema per sollevare e abbassare idraulicamente il piede d'albero.

3 - La sala macchine, qui vista da uno dei due accessi dai bagni di poppa.



alla ristretta categoria (nella felice definizione di Roberto Starkel) degli "armatori evoluti", quelli che possono vantare una grande esperienza di navigazione e molte barche nella loro storia di proprietari. Un armatore che ha fatto sentire molto la sua volontà per la realizzazione di uno scafo al limite tra il custom e la serie.

Il Solaris 62 da noi provato, il primo modello della serie, è infatti una barca che rispecchia la sua decisa vocazione alla regata, alla velocità e alle lunghe navigazioni. In questo senso notevole è stato l'apporto di esperienza dei cantieri di Aquileia (proprio nella produzione custom e semi-custom da sempre fondano la loro tradizione) che hanno creato una barca dagli standard qualitativi decisamente al di sopra della media. La stessa filosofia sarà portata avanti anche per

i prossimi esemplari, grande attenzione alle specifiche esigenze degli armatori ma sulla base dell'impostazione progettuale voluta da Doug Peterson.

## Il progetto

Il Solaris 62 è un dislocamento medio/leggero, dalla poppa potente e dalle linee di ingresso piuttosto fini. Il dritto di prua e lo specchio di poppa hanno la stessa inclinazione e contribuiscono a dare alla barca una linea molto elegante.

Il dislocamento si attesta su valori decisamente bassi anche rispetto alle concorrenti più agguerrite, l'evidente risultato dell'utilizzo di materiali compositi. Coerente con un progetto di questo tipo è poi la scelta di armare albero e boma in carbonio. Su una barca così leggera sono infatti immediatamente percepibili i

## La coperta

Certamente la parte più riuscita della barca, la coperta del Solaris 62 ci è piaciuta per la semplicità delle sue linee e per la funzionalità della sua organizzazione (come si accennava è evidente la mano particolare del giovane Dick Young). Spicca il pozzetto, diviso in due aree ben distinte. La zona living è a pruvia del trasto di randa, il grande tavolo centrale ad ali abbattibili nasconde sotto di sé il meccanismo su cui può essere installato, in assetto da regata, il "coffee" per le scotte del genoa. Azzeccata l'ergonomia dei lunghi divani, comodi anche a barca leggermente sbandata. Alle spalle del carrello di randa è invece la zona riservata al timoniere e alle manovre. Questa è una vera piazza d'armi, ben isolata "dall'area relax" e che nasconde sotto di sé due grandi gavoni per lo stivaggio dei parabordi e delle cime d'ormeggio. Dalla postazione del timoniere la visibilità del genoa è ottima e, attraverso la finestra della deck house, si riesce a tenere sotto controllo anche la strumentazione elettronica sul tavolo da carteggio. Grazie alle due ruotine gemelle si libera un "corridoio" che corre dallo specchio di poppa (la cui parte centrale è asportabile) fino alla dinette. Tra le caratteristiche peculiari del piano di coperta del Solaris 62 ci sono poi l'albero passante e il boma in carbonio della Omohundro, una delle società che può vantare la maggior esperienza nella lavorazione di questo materiale (non a caso notevole è il suo impegno con più sindacati della Coppa America). Da sottolineare infine il sofisticato sistema a pistone (anche questa di chiara derivazione agonistica) per sollevare e abbassare il piede quei pochi centimetri sufficienti a togliere tensione dalle sartie. In questo modo ogni regolazione si può fare facilmente in pochi minuti. Le crocette sono 4, in linea.





vantaggi, sia in termini di rad-drizzamento che di velocità quando si naviga con onda.

Notevoli anche i valori del peso in chiglia rispetto a quello complessivo (37%), e quello del dislocamento relativo (cioè in rapporto alla lunghezza al galleggiamento), altri due elementi che conferiscono alla barca un carattere fortemente sportivo. Esteticamente il Solaris 62 è dominato dalla deck house centrale. Inserire "armonicamente" strutture di questo tipo nel profilo di imbarcazioni sotto ai venti metri è sempre un'operazione complicata.

La soluzione escogitata da Dick Young è interessante. È evidente che l'obiettivo era quello di ottenere una vera deck - house e non una semplice dinette rialzata. L'operazione è riuscita e la struttura, oltre a raggiungere l'abitabi-

lità desiderata, ben si integra funzionalmente con il pozzetto (altra zona decisamente "centrata" della barca) dotato di timoneria a ruote gemelle. Certo, per ottenere una buona altezza interna la struttura risulta essere piuttosto alta rispetto la linea della coperta, ma questo è uno scotto che andava necessariamente pagato.

## La prova

Una leggera brezza da Nord, Nord - Est e mare calmo hanno contraddistinto il nostro test. La barca era armata con il genoa avvolgibile al 150% in Dacron e una bella randa della North Sails.

In acqua il comportamento risponde decisamente alle aspetta-

tive che ci si può fare studiando sulla carta i dati tecnici.

Gli elementi determinati sono il dislocamento contenuto, la discreta quantità di tela a riva, la minima superficie bagnata. "Sul campo" ne derivano una notevole velocità anche con poca aria, una buona agilità e la sensazione di avere per le mani, in termini di brillantezza,



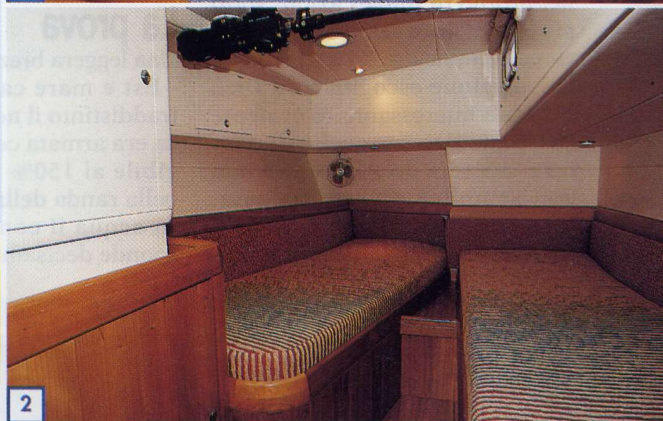
1 - 2 Il pozzetto nella doppia versione con il tavolo centrale chiuso e aperto.  
 3 - Una vista da prua della coperta disegnata da Dick Young. Il teak, spesso 9 mm, è assemblato con colla epossidica.  
 4 - Alle spalle della doppia timoneria a ruote gemelle è stato ricavato un ampio spazio calpestabile, sotto due ampi gavoni.  
 5 - Il piede d'albero. Per accelerare le manovre in regata le drizze non sono rinviate in pozzetto. Sia il boma che l'albero sono in carbonio.  
 6 - Il particolare disegno del tambuccio, la "ghigliottina" verticale è scomparsa.  
 7 - Una vista da poppa del pozzetto. Si nota il lungo trasto di randa che divide nettamente la zona living da quella per le manovre.  
 8 - Il verricello dell'ancora è incassato sotto la coperta, in regata il musone può essere asportato.  
 9 - Una delle due bussole in coperta, ottima la loro leggibilità da parte del timoniere.



# Superprova

## Gli interni

Così come tutta la barca, anche gli allestimenti interni risentono fortemente della particolare impostazione voluta dall'armatore. Quindi nessuna esibizione di lusso ma molta funzionalità e, soprattutto, spazi facilmente fruibili anche in navigazione, così come deve essere per una barca pensata per macinare molte miglia. Zona regina è la deck house centrale, le sue proporzioni sono equilibrate e, al riparo della lunga finestratura, si ha una bella vista direttamente sul mare. Sembra una qualità scontata per una sovrastruttura di questo tipo ma in realtà sono ben pochi gli scafi sotto i 20 metri che possono vantare un'effettiva vista verso l'esterno anche quando si è seduti sui divanetti o al tavolo da carteggio (ed è questo che le rende delle vere e proprie deck house). In quest'area l'altezza massima raggiunge i 190 cm. Poco più in basso, a centrobarca, è stato ricavato lo spazio per la cucina, sulla sinistra, e la zona pranzo a dritta. La prima è a U e vanta dimensioni decisamente sopra alla media, con molto spazio per stivare cambusa e stoviglie e ampi piani di lavoro. Ottima la luminosità, buona anche la ventilazione grazie al grande osteriggio sopra ai fornelli. Classica forma ad U anche per la dinette con il divanetto che circonda il tavolino centrale. Questo ruota facilmente su stesso e libera lo spazio per formare una cuccetta da 260x120 cm. A pruvia dell'albero c'è la cabina armatoriale, con due cuccette, una matrimoniale sulla destra ed una singola lungo la murata opposta, entrambe orientate per chiglia. Due i pregi di questo locale, il molto spazio per stivare il bagaglio, e la sensazione di ariosità che va al di là delle sue effettive dimensioni. La cabina del marinaio, una classica cuccetta V e all'estrema prua e ha una propria piccola toilette. Non ci ha convinto il sistema escogitato per la doccia che, dotata di doppia entrata da entrambe le cabine di prua, viene creato un gioco un po' troppo complicato di porte. Rimane comunque il grande vantaggio, in regata, di avere un unico ininterrotto corridoio, dalla cala vele al pozzetto. A poppa due le cabine gemelle, anche qui discrete le altezze (185 cm), con cuccette separate. Esteticamente discutibile il rinvio a vista del "coffee" per le scotte genoa.



1 - Ricca la dotazione di accessori della cucina dalla tradizionale forma ad U.  
 2 - Una delle due cabine gemelle di poppa. In alto si nota il meccanismo di rinvio del verricello della scotta del genoa.  
 3 - Il tavolo della dinette grazie ad un semplice meccanismo ruota su stesso e libera lo spazio per una doppia cuccetta.  
 4 - Agli armatori è riservata la cabina a centro barca, l'altezza è di 187 cm.  
 5 - Una vista d'insieme della dinette e della zona al riparo della deck house.  
 6 - Il carteggio. Dal sedile è ben visibile l'esterno.



## SOLARIS 62 LA SUPERPROVA IN CIFRE



6

una barca di dimensioni decisamente più piccole del reale. Anche il piano di coperta ben studiato rende le manovre semplici, con carichi equilibrati e una distribuzione di winch e attrezzatura funzionale. Ne deriva un insieme da vero fast-cruiser, dove si è trovato un intelligente equilibrio tra le esigenze della regata e quelle della crociera (un equilibrio, come si sa, delicato e decisamente raro).

Il motore montato di serie è il Volvo Penta da 145 cv in linea d'asse che, con un rapporto peso potenza di 6,9:1, si è dimostrato più che sufficiente a spingere il Solaris 62 ad una velocità di crociera di poco superiore ai 9 nodi. Ottima la maneggevolezza in acque ristrette dove l'effetto evolutivo dell'elica è molto lieve. Tra gli optional, comunque, anche il bow thruster da 15 cv.

### Progetto

Doug Peterson e studio Andrew Winch.

### Il prezzo

Su richiesta.

### I dati

Lungh. ft m 19,00 • lungh. al gall. m 16,44 • largh. m 5,10 • immersione m 2,80/3,00 • dislocamento complessivo kg 23.000 • zavorra kg 8000 • serbatoio acqua lt 1000 • serbatoio gasolio lt 600 • serbatoio acque grigie lt 80 • posti letto 9 (+2 in dinette).

### Attrezzatura di coperta

Sup. velica complessiva con genoa al 150% mq 219 • sup. velica genoa mq 128 • sup. velica randa mq: 91 • IG: m 24,25, J: 7,05, P: 21,80, E: 7,45 • armo in testa d'albero • albero passante in carbonio Omohundro a quattro ordini di crocette in linea • boma in carbonio Omohundro • attrezzatura di coperta Harken • vang, paterazzo, strallego idraulici Navtec • oblò Goiet • osteriggi Rondal • avvolgifiocco (idraulico o manuale) Reckman • manovre correnti in Spectra, Gottifredi & Maffioli • timoneria Solimar.

### Materiali e impianti

Scafo in sandwich con fibre unidirezionali di vtr, Kevlar e carbonio. Resina epossidica, anima in PVC Airex. Laminazione con la tecnica del sottovuoto. Coperta in sandwich con pelli esterne in vtr, Kevlar e carbonio. Pitturazione scafo e coperta con vernice Awlgrip poliuretanicca • caricabatterie Mastervolt 1x100 Ah, 24 V • batterie Fiamm da 700 Ah, 24 V per i servizi, da 300 Ah, 12 V per l'avviamento motore • alternatori 60 Ah per le batterie motore, 120 Ah per i servizi • pompe Gianneschi & Ramcciotti.

### Le misure principali

Cabina di prua: altezza cm 187, cuccetta cm 130x205 • dinette: altezza cm 190, cuccetta (con tavolo ruotato) cm 260x120 • cabine di poppa: altezza max cm 185, cuccette cm 190x73 • altezza toilette cm 190.

### Principali dotazioni optional

Generatore 6 kW • desalinizzatore Marincò • bow thruster 15 cv • sistema aria condizionata Veco • VHF Shipmate, Furuno Navtec, Thrane & Thrane transceiver • sistema audio hi-fi interno e in coperta.

### Motorizzazione

Volvo Penta modello TAMD 41 D • 145 cv di potenza all'albero motore • diesel a 4 tempi, raffreddato ad acqua dolce • iniezione diretta • sovralimentazione con turbocompressore azionato a gas di scarico • regime max gir/min 2500 • cilindrata lt 3,6 • architettura a 6 cilindri • alesaggio per corsa mm 92/90 • peso a secco kg 503 • rapporto di compressione 17,5:1 • elica standard Max Prop a 3 pale e 710 mm di diametro, su richiesta elica Gori.

### Gli indirizzi

Costruito da Cantieri SE.RI.GI di Aquileia. Distribuito da CNT, Scali Cialdini (LI) tel. 0586/892044 fax 895140.

### Le prestazioni a motore

Giri/min.	velocità (kt)	rumorosità dB (A)		
		pozzetto	dinette	cabi. prua
7000	4,2	61	58	55
1000	6,1	66	63	58
1500	7,7	73	69	61
2000	9,3	75	71	63
2200	9,7	78	73	64

Rapporto peso/potenza (cv/ton): 6,9 • velocità critica (2,54 x  $\sqrt{V}$  gall): 10,2 nodi.

### Le condizioni della prova

Acque antistanti il porto di Lavagna. Brezza leggera da N-NE; intensità variabile tra i 7 e 12; mare calmo, 5 persone a bordo, carena pulita. Serbatoio acqua al 30%, serbatoio gasolio al 50%. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL-4001.

### Le avversarie

	B	S	B	S	X	V
B						
S						
B						
S						
X						
V						