

Buona la PRIMA

Right **FIRST** TIME

È il primo modello di una new entry nel mondo della vela. A giudicare dal risultato, è facile immaginare che ne arriveranno altri, magari un po' più grandi

It is the first model of a new entry in the world of sail yachting. Judging from the result, it is easy to imagine that others will follow, perhaps a bit bigger

by Niccolò Volpati

photo by Andrea Muscatello



L

La prima volta l'ho vista in cantiere, quando una buona parte era ancora un mockup. Poi l'ho vista in acqua ai saloni di Cannes e di Genova, ma senza speranza di poter mollare gli ormeggi. Attirava l'attenzione e spesso in banchina c'era la fila per poterla visitare. La curiosità di testare le performance in mare del primo modello di Eleva Yachts è alta. Anche perché, lo ammetto, interni e coperta mi sono piaciuti molto. Usciamo dal bacino di Viareggio, costeggiamo un buon numero di Perini ormeggiati all'inglese e ci troviamo fuori dal porto. Le condizioni sono estreme, nel senso che c'è pochissima aria. Estreme per una barca che, ancorché veloce, è pur sempre da crociera. Saprà muoversi anche con meno di 5 nodi di vento reale o siamo destinati a galleggiare? La risposta giusta è la prima. Anche se l'aria è poca, la velocità della barca, registrata dal SOG, è di poco inferiore. Una performance di tutto rispetto. Merito sicuramente delle linee d'acqua disegnate da Giovanni Ceccarelli e anche del piano velico. La randa è molto allunata, forse perfino troppo. In questo modo la superficie della tela è maggiore, ma quando si vira con poco vento, la vela rischia perfino di rimanere incastrata nel paterazzo. Allontanandoci dalla costa il vento rinforza. Sale fino a sette e otto nodi di reale. L'ideale per divertirsi. Proseguiamo di bolina a vele bianche. La

barca stringe bene, non s’inchioda nemmeno quando risaliamo fino a 30° di apparente. Appena entra un po’ d’aria, *The Fifty* reagisce come ti aspetti. Sente la raffica e accelera con prontezza. Stabile in rotta. Provo a mollare le mani dal timone e la barca non scappa all’orza. È arrivato il momento di passare al gennaker. La velocità aumenta ancora anche perché l’intensità del vento è ora stabilmente sopra agli otto nodi. Al traverso andiamo a più di sette e quando stringiamo al massimo arriviamo a superare perfino gli otto nodi. È una barca veloce, non c’è dubbio. Ma *The Fifty* non è solo questo. È anche facile da condurre e non solo perché tutte le manovre sono rinviate in pozzetto e a portata di mano. È facile da condurre perché si ha subito la sensazione che sia semplice prendere il passo giusto. Ci sono belle barche, anche molto veloci, che però s’inchiodano se sbagli la rotta di 5 gradi. O sei davvero un mago al timone oppure ti serve un personal trainer, magari con esperienza in Coppa America, che continua a suggerirti all’orecchio: orza leggermente, adesso poggia, ma *The Fifty* non è così. Anche se non sei un timoniere pluridecorato, riesci a divertirti e a raggiungere ottime performance sottovela.

Sottocoperta la dinette è particolarmente piacevole sia per le tante aperture che consentono di vedere fuori, sia perché sembra davvero ampia. Merito anche di alcuni piccoli accorgimenti “visivi”. Dietro gli schienali dei divanetti, per esempio, non c’è subito la paratia, ma altro spazio, così si percepisce un volume maggiore rispetto a quello che è veramente. La barca è larga perché il baglio supera i quattro metri, la sensazione però, stando seduti nel quadrato, è quella di essere a bordo di uno scafo di dimensioni maggiori. I volumi, in generale, sono notevoli. Lo si percepisce in particolare nella cabina armatoriale di prua. Merito della sheerline che si nota soprattutto in coperta percorrendo i passavanti laterali. Verso prua, infatti, il piano di calpestio sale in modo da regalare più abitabilità alla cabina sottostante. Questa è una soluzione che mi è piaciuta molto, anche se alcuni puristi storcono il naso perché non concepiscono un piano di calpestio che

non sia tutto alla stessa altezza. Peggio per loro. I vantaggi sono evidenti, anche perché si ottengono grandi volumi senza costruire una tuga che spunti eccessivamente dalle murate. Anche la coperta mi è piaciuta molto. È quasi estrema, nel senso che scotte e drizze sono così ben nascoste sotto la tuga che sembra quasi che la barca non sia stata armata. L’unica cosa che non mi ha convinto è l’estrema prua della tuga perché spunta di circa dieci centimetri rispetto al livello della coperta. Forse si poteva far coincidere con il piano di calpestio ottenuto dalla sheerline. Evitare quella sorta di gradino, avrebbe significato disinnescare un potenziale pericolo che potrebbe fare strage di alluci e di qualsiasi altro dito del piede. Resta solo di testare il motore. Si tratta di un Volvo Penta D2 da 75 cv con piede saildrive ed elica a tre pale abbattibili. Spinge molto, tanto che a 2000 giri il Gps segna già 9 nodi di velocità. Buona anche l’insonorizzazione del vano motore visto che il fonometro nella cabina di poppa ha registrato valori compresi tra 60 e 75 dB(A). E anche questo contribuisce ad aumentare il comfort in navigazione.

The first time I saw it in the yard, when much of it was still a mock-up. Then I saw it at sea during the Cannes and Genoa boat shows, but without any chance of being able to take it out. It attracted attention and often there was a queue on the quay to visit it. There was really a lot of curiosity in trying out the performance of Eleva Yachts’ first model on the sea. In addition, because I admit, I really liked the interiors and the deck. We leave the Viareggio basin, sail past a good number of moored Perinis and find ourselves outside the harbour. The conditions are extreme, in the sense that there is very little wind. Extreme for a boat which, although fast, is nevertheless still a cruiser. Will it even be able to move with less than five knots real wind speed, or are we destined just to drift? The right answer is the first one. Even though there isn’t a lot of wind, the boat speed, shown by the SOG, is not much less. That is a performance that has to be respected. It is certainly the product of the waterlines



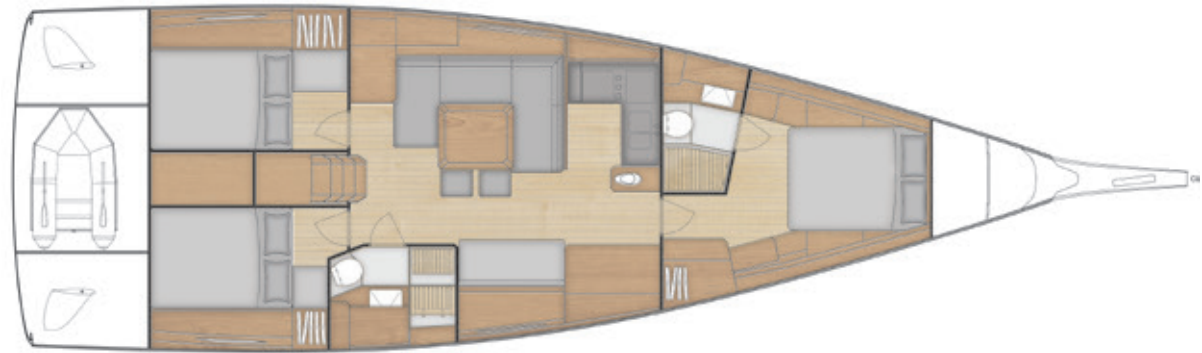
Gli interni hanno grandi volumi, tanta razionalità e anche qualche “truccetto” ben riuscito come quello al centro della dinette che dà la sensazione di trovarsi in un ambiente perfino più largo del reale.

The interior spaces are large, very well thought out, and also have some clever tricks like the one in the centre of the dinette, which gives the feeling that you are in a room that is actually larger than it is.



PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place
Mare//Sea state
Vento//Wind state
Persone a bordo//Number of people on board
Carburante imbarcato//Fuel volume on board

Viareggio
calmo//calm
brezza//Breeze
4
40 l

Velocità max di bolina *nodi*

//Hauling max
speed in knots

8.1

Superficie velica **m²**

//Sailing surface
m²

154

Rapporto lung./larg. //L/W

2.85

Dislocamento t

//Displacement t

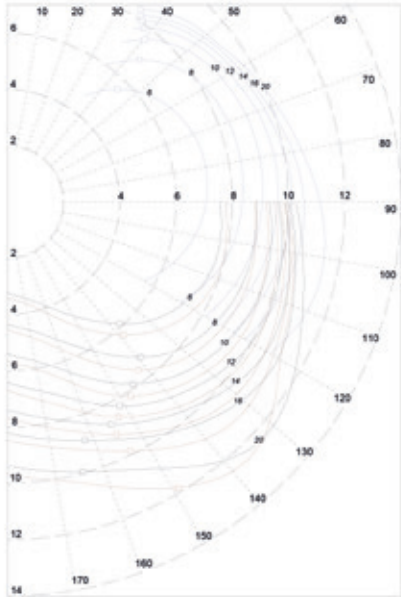
12.9

PRESTAZIONI A MOTORE UNDER POWER PERFORMANCE

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A (cabina poppa) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Sound level on scale A (at the cabin astern) dB
1000	5,0	60
1500	6,6	66
2000	9,0	71
2200	9,2	75

Ottime prestazioni sottovela perché la barca accelera bene e naviga veloce anche con poca aria. Facile da condurre perché è semplice trovare il passo giusto per ogni andatura.

Excellent performance under sail because the boat accelerates well and sails quickly, even without much wind. It is easy to handle because it is simple to find the right trim to match the conditions.



PRESTAZIONI A VELA UNDER SAIL PERFORMANCE

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
bolina stretta//Close Hauled	30°	6,6	6,9
Bolina larga//Close reach	60°	6,0	6,1
Bolina//On the wind	45°	8,1	8,5 con gennaker
Traverso//Beam reach	90°	7,1	8,8 con gennaker
Lasco//Broad reach	120°	6,1	8,7 con gennaker
Gran lasco//Broad Reach	150°	5,3	7,8 con gennaker

ELEVA YACHTS – CARBON LINE SRL

Via Papiria 63
I- 61032 Fano (PU)
t. +39 0721 1542160
www.elevayachts.com

Progetto: Ceccarelli Yacht Design

Scafo: Lunghezza fuori tutto 16,50 m • lunghezza al galleggiamento 13,85 m • lunghezza scafo 15,24 m • baglio massimo 4,86 m • pescaggio standard 2,87 m • pescaggio ridotto 2,45 m • dislocamento a secco 10.500 kg • dislocamento a pieno carico 12.900 kg • zavorra 3.900 kg • superficie velica 154 m² • randa 88 m² • genoa 66 m² • gennaker 240 m² • serbatoio acqua 510 litri • serbatoio carburante 270 litri

Motore: Volvo D2 75 • potenza 55 kW • regime di rotazione max 3.000 giri/minuto • 4 cilindri • cilindrata 2,2 litri • piede saildrive • elica 3 pale abbattibili

Certificazione: CE cat. A

Project: Ceccarelli Yacht Design
Hull: LOA 16.50m • Waterline length 13.85m • Length 15.24m • Maximum beam 4.86m • Draft (as standard) 2.87m • Shallow draft 2.45m • Light mass displacement 10,500 kg • Full mass displacement 12900 kg • Ballast 3900 kg • Sailing surface 154 m² • Main sail 88 m² • Genoa 66 m² • Gennaker 240 m² • Water tank volume 510 l • Fuel tank volume 270 l
Main Propulsion: Volvo D2 75 • 55 kW • maximal rotational speed 3000/min • 4 cylinders • Swept volume 2.2 l • Saildrive • 3 foldable blades propeller
Certification: EC Cat. A

designed by Giovanni Ceccarelli, and of the sail plan too. The mainsail has a marked elliptical shape, perhaps too much so. In that way the surface of the fabric is greater, but when you go about without much wind, the sail even risks being caught in the backstay. The wind strengthens as we get further from the coast. It goes up to seven and eight real wind speed. It's perfect for having fun. We continue sailing close hauled with the main sails. The boat sails well close hauled, and doesn't hesitate even when we reach thirty degrees. Just as soon as some wind appears, *The Fifty* reacts the way you expect. It feels the gust and takes right off. It holds a stable course. I try to take my hands off the helm and the boat doesn't luff up. The time had arrived to move on to the gennaker. The speed increases further in part because the intensity of the wind is now set at above eight knots. In a cross wind we go at over seven and when we haul as close as much as possible, we even go over eight knots. It's a quick boat, there's no doubt about it. And it couldn't really be anything else, given that its creator has designed boats of every type, including ones that have taken part in the America's Cup. But *The Fifty* isn't just that. It is also easy to handle, and not just because all the rigging is gathered in the cockpit and within reach. It is easy to handle, because you immediately get the feeling that it is easy to find the right speed. There are beautiful boats, and quick ones, but they pull up in their tracks if you get the route wrong by five degrees. Either you are really a wizard at the helm, or you need a personal coach, perhaps with experience in the America's Cup, who keeps whispering tips in your ear: it heads up slightly, and then bears away, but that's not how *The Fifty* is. Even though you may not be a highly-decorated helmsman, you can manage to have fun and get excellent under sail performance.

Below decks the dinette is especially nice, both because of the number of windows that

mean you can look out, and also because it really feels big. That is also the product of some small visual tricks. There is no bulkhead immediately behind the backs of the sofas, for example, but rather there is another space, so you feel there is a larger volume than what there really is. The boat is wide because it has a beam of over four metres, but the feeling – sitting in the ring, is of being on board a larger boat. The volumes are generally notable. That is something you really feel in the owner's cabin in the bow. That is the effect of the sheerline, which you can feel above all on the deck, as you go along the gangways. Going forwards, the deck goes up in such a way that it gives more living space to the cabin below. That is a solution that I liked a lot, even though some purists screw up their nose at it, because they can't conceive of a main deck which is not all at the same level. Tough on them. The advantages are clear, in part because they obtain large volumes without building a deckhouse that sticks out excessively from the gunwale. I also really liked the deck. It is nearly extreme, in the sense that sheets and halyards are so well hidden under the deckhouse that it almost seems as if the boat hadn't been fitted out. The only thing that didn't convince me is the extreme forward part of the deckhouse, because it sticks about ten centimetres out from the level of the deck. Perhaps if could be made to go flush with the deck surface obtained from the sheerline. Avoiding that kind of step would have meant eliminating a potential danger which could hurt people's toes. It is just a matter of trying the engine. It is a 75 hp Volvo Penta D2 with a saildrive propeller and a propeller with three retractable blades. It is powerful, so much so that at 2000 rpm the GPS device shows nine knots. The soundproofing of the engine room is also good, with the sound meter in the stern cabin showing levels of between 60 and 75 decibels. And that too contributes to increase the comfort under way. ■

Tutto rinviato in pozzetto e nascosto sotto la tuga. Il piano di coperta è completamente flush e le manovre sono tutte a portata di mano. Dai passavanti laterali, procedendo verso prua, ci si accorge della sheerline, ovvero della zona prodiera più alta rispetto al resto della coperta.

Everything leads back to the cockpit and is hidden under the deckhouse. The main deck is completely flush, and the rigging is all to hand. As we go along the gangways towards the prow, we notice the sheerline, or that the forward area is higher than the rest of the deck.

