

€ 6,00 (IN ITALIA) - N. 668 - ANNO LVI - DICEMBRE 2017 - P.I. 25/11/17

www.nautica.it

# nautica

mensile internazionale di navigazione

Codice della nautica: VARATA LA RIFORMA

58th Fort Lauderdale Boat Show: la fiera della sostanza  
Olanda: il patrimonio marittimo dell'IJsselmeer  
Yacht polari: navigare tra i ghiacci  
USA: Florida Keys & Key West  
Ambiente: One Ocean Forum  
Refit: Maid of Honour

Poste Italiane S.p.A. - Spediz. in abb. postale - DL 353/2003 (conv. in L. 21/02/2004 n. 46) art.1 - comma 1 - Aut. GP/AC/RM/0221/12




## LE PROVE IN MARE

Cantiere Nautico Cranchi E52F Evoluzione  
Nordkapp Enduro Ranger 705  
Eleva Yachts The Fifty  
Ferretti Yachts 780



ELEVA YACHTS

# The Fifty

 di Massimo Franchini - Impresione di navigazione n. 1688



Prezzo base  
Euro 580.000  
Iva esclusa  
franco cantiere

*Opera prima per Eleva Yachts, il nuovissimo The Fifty si inserisce autorevolmente nell'affollato segmento dei fast cruiser italiani senza timori reverenziali, candidandosi a competere sui campi di regata e sui mercati internazionali.*

## Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 16,50	Capacità serbatoio acqua	510 litri
Lunghezza carena	m 15,24	Principali optional: generatore 6 kW;	
Lunghezza al galleggiamento	m 13,85	albero e boma in carbonio; vele: Vantage	
Larghezza al galleggiamento	m 4,86	1 Carbon - Veleria Montefusco; coperta	
Immersione standard	m 2,87	carbonio; pacchetto elettronica B&G.	
Immersione chiglia corta	m 2,45	Progetto	Ceccarelli Yacht Design
Dislocamento a vuoto	kg 10.500	Costruttore: Eleva Yachts,	
Dislocamento a pieno carico	kg 12.900	61032 Fano (PU), tel. 0721 1542160;	
Motore	45 cv	<a href="http://www.elevayachts.com">www.elevayachts.com</a>	
Piano velico: randa 88 mq; fiocco 66 mq;		Categoria di progettazione CE:	A
gennaker 240 mq		Prezzo barca provata	
Capacità serbatoio carburante	270 litri	850.000 Euro IVA esclusa	

Si fa presto a dire “composito”! Qualcuno dice che il primo materiale composito fu la capanna di paglia e fango di cui si parla nella Bibbia. Anche la vetroresina è un composito (di vetro e resina: appunto) così come si può parlare di composito per il lamellare di legno impregnato con resine epossidiche. Ma senza dubbio per la maggior parte degli utenti “il composito” è soltanto quello realizzato con tecniche e materiali hi-tech come le fibre aramidiche e il carbonio. Tra i migliori produttori di “composito” oggi in Italia, va sicuramente annoverata la Carbon Line di Fano. Questa azienda, fondata nel 2013, si è

immediatamente messa in luce per la scelta radicale di utilizzare metodi e materiali assolutamente hi-tech arrivando, a soli quattro anni dalla sua fondazione, a essere uno dei maggiori produttori di manufatti in composito d'Italia, annoverando fra i suoi clienti i maggiori gruppi della nautica mondiale. Resta (o meglio, dovremmo dire: restava), un unico problema: far conoscere l'azienda e le sue capacità al grande pubblico. E cosa c'è di meglio per dare visibilità alla qualità costruttiva che cimentarsi in una realizzazione sofisticata e complessa come un veliero ad alte prestazioni di 50 piedi?







Questo è oggi The Fifty di Eleva Yachts: un grande, magnifico e performante veliero.

Per descriverlo torniamo al metodo produttivo che è appunto l'elemento distintivo di questa barca: sentir parlare Samuele Poli (CEO e socio fondatore di Carbon Line) di come hanno implementato il metodo di infusione sulla sua creatura è come ritornare a quando mio padre,

maestro d'ascia, mi insegnava (senza riuscirci) a dare il cartabuono alle tavole del fasciame. E così apprendo che le stuoie di carbonio vengono posizionate avendo cura di "cimare" le pezze lungo le sovrapposizioni per evitare gli inspessimenti e gli accumuli di resina, e che le strutture vengono accuratamente adattate alla superficie dello stampo senza ausilio di stucchi di riempimento. Per non parlare dell'attenzione che viene posta nella pulizia di ogni pelle o dell'inconsueta (e costosa) scelta di infondere a strati successivi le varie pelli. Questo metodo e questa cura, unite alla progettazione di un grande ingegnere navale come Giovanni Ceccarelli, hanno prodotto una barca da grande crociera, molto veloce, del peso complessivo di 10.500 chilogrammi (kg 12.900 full load), capace di muoversi alla velocità del vento (vedere tabella prestazioni rilevate). Interessante dal punto di vista del design, la scelta di creare un disavviamento nel piano di coperta a pruvia delle lande laterali. Scelta sicuramente dettata dalla necessità di introdurre un elemento stilistico fortemente distintivo per differenziarsi, anche visivamente, in un segmento di mercato oggettivamente molto affollato.

Molto più "tecnico" invece il gradino longitudinale posto al di sopra del galleggiamento a prua, giustificato dalla necessità di limitare la risalita dell'acqua sulla coperta con mare formato. Nessuna sorpresa negli interni che prevedono un layout ormai classico per

unità di queste dimensioni: tre cabine e due bagni di cui uno dedicato alla cabina di prua, considerata armatoriale, e l'altro alle due cabine di poppa e per uso diurno. La cucina, invece, può essere, come da progetto originale, a centro barca, oppure in posizione più classica, ossia in prossimità della scaletta di discesa. Anche il carteggio può essere trasformato, in fase di ordinazione, in un contro-divano come nella barca provata.

Per quanto riguarda le rifiniture degli arredi - mi riferisco esclusivamente alla qualità degli accoppiamenti fra gli elementi di arredo (giunte, siliconature e dettagli simili) - non ho riscontrato la stessa perfezione delle componenti tecniche. Si tratta comunque di piccoli errori di gioventù, dovuti probabilmente alla necessità di essere presenti "a ogni costo" agli appuntamenti fieristici autunnali, di cui il cantiere è consapevole e sta già sistemando.

In conclusione, The Fifty è una barca che interpreta in modo convincente le attuali tendenze della vela d'altura Mediterranea: grande rapporto potenza/peso, forme equilibrate vocate alle andature larghe ma perfettamente a loro agio anche sotto i 45 gradi di reale, un'estrema facilità di conduzione, frutto anche di una cura maniacale nella progettazione e nella realizzazione delle strutture in composito, davvero senza compromessi.

## La prova

CONDIZIONI - Vento: da nord ovest 4/5 nodi - Mare: appena increspato

PRESTAZIONI RILEVATE - Le polari fornite dal progettista (vedi) mostrano una barca che può, in linea teorica, viaggiare costantemente alla velocità del vento reale con una spiccata tendenza a planare già con 13/14 nodi di reale a 60 gradi se opportunamente involata e correttamente condotta. Pur avendo provato la barca quasi in assenza di vento, il comportamento e le accelerazioni che abbiamo ottenuto non appena entrava nelle vele, ci fa pensare che tali performance siano raggiungibili anche nella realtà. Qui di seguito i dati riscontrati. Bolina stretta: angolo: 37 gradi al vento reale, velocità raggiunta: 3,8 nodi - Bolina larga: angolo 60 gradi, velocità max: 5,2, Code0/7,2 nodi - Lasco: angolo 90 gradi, velocità max: 4,8, Code0/6,5 nodi - Poppa: angolo 150 gradi, velocità max: 4,2, Code0/5,5 nodi.





### Impressioni al timone

**Passaggio sull'onda:** (su onde artificiali prodotte dalla scia della barca appoggio) decisamente più morbido della media con una leggera tendenza a rallentare su mare corto.

**Stabilità di rotta:** eccellente in tutte le condizioni, il timone resta preciso e morbido e la barca manifesta una leggerissima tendenza all'orza di bolina stretta, ritornando sostanzialmente neutra appena si allarga di qualche grado. Le due ruote sono perfettamente calibrate e risulta molto facile passare da una all'altra senza perdere la prua.

**Visibilità:** molto buona a 360 gradi, la tuga raccordata a prua non limita in nessun modo la visuale sulla coperta e l'orizzonte. Ottima l'ergonomia e gli spazi attorno alle timonerie sia in piedi sia seduti.

**Navigazione a motore:** la carena planante favorisce anche il superamento della velocità limite a motore. In questo specifico caso si traduce in prestazioni oltre gli 8 nodi di media apparentemente senza alcuno sforzo e senza la minima vibrazione e con un livello di rumorosità minimo (60 Db in pozzetto).

**La rumorosità:** compresa fra i 58 Db in pozzetto e i 70 nelle cabine poste a lato della sala macchine. Relativamente contenuto anche lo sciabordio a prua.

**La manovrabilità:** anche nella retromarcia a giri sostenuti non si riscontra un particolare effetto evolutivo dell'elica, comunque facilmente compensabile agendo sui timoni ed eliminabile totalmente grazie al bow-truster.

### Descrizione della barca provata

• **PROGETTO - Costruzione scafo e coperta:** in composito di tessuti di vetro impregnati con resine vinilesteri. Stampaggio in infusione su stampo femmina. Struttura a sandwich con anime di materiale e spessori differenziati. Struttura di rinforzo longitudinale e trasversale costituita da "omega" in PVC rivestiti da tessuti assiali con rinforzi in carbonio infusi successivamente - **Carena:** lo spigolo c'è ma, contrariamente alle concorrenti, è a prua come sui motoscafi. Del resto le prestazioni potenziali di questa barca lo richiedono, sia per ridurre il rischio ingavonamento in planata sia per ridurre gli spruzzi in coperta. Nel complesso linee d'acqua potenti e senza compromessi.

• **ESTERNI - Piano velico:** centro velico relativamente arretrato con fiocco al 100% e Code 0 (o Gennaker) con strallo avvolgibile murato a prua sul bompresso. Randa con leggero square-top. Albero non altissimo in rapporto al galleggiamento grazie all'ottimo rapporto SV/Dislocamento: meno sbandamento e più potenza. Il bompresso è importante e decisamente strutturale al punto che si potrebbe parlare di una vera e propria "delfiniera" - **Coperta/timoneria:** pulita e funzionale. Molto ampio il pozzetto con manovre posizionate correttamente per un uso con equipaggio ridotto. Tavolo esterno a scomparsa, vano tender a poppa. Tuga bassa totalmente finestrata. Estremamente docile al timone e sempre perfettamente governabile. Consolle doppia, semplice e funzionale.

• **INTERNI** - molto luminosi, ottimo bilanciamento dei volumi, sia nella zona notte che nel salone. Non grandissimi i bagni - **Strumenti di navigazione:** (opzionali) computer di navigazione multifunzione B&G sul carteggio con doppio ripetitore esterno, posizionato su consolle. Ripetitori "Jumbo" sull'albero - **Strumenti motore:** pannelli stagni recessati in apposito vano nel pozzetto adiacente alla timoneria - **Divisione interna:** partendo da prua troviamo la cabina armatore, dotata di ampio letto matrimoniale centrale, armadio e divanetto con bagno privato posto a poppavia sul lato sinistro. A poppa della paratia albero si trova la cucina posta per madiere che, con la zona cambusa di destra, occupa tutta la sezione centrale e che comunica direttamente con la dinette, attrezzata con un tavolo pranzo con divano a "L" a sinistra e poltroncine fisse a dritta. Verso poppa. Se invece si preferisce la cucina a poppa, lateralmente alla scala d'ingresso, il pranzo diventa a "C". Contrapposto a questo si può avere un divanetto a due posti o il tavolo carteggio con doppia seduta. A poppa-via di questa zona "flessibile" è collocato il secondo bagno che funge anche da day-toilet e che serve le due cabine di poppa, simmetriche, parzialmente sottoposte alle panche del pozzetto. Al centro, posta sotto la scala e accessibile da questa e da due portelli in cabina, troviamo la "sala macchine", molto ben coibentata, che contiene, oltre al motore, il generatore e gli accessori relativi separati dal motore da setti coibentati.





## Valutazioni

**Allestimento della coperta:** corretto e funzionale alla conduzione in equipaggio ridotto e in relativo relax.

**Riduzione fiocco:** avvolgitore elettrico recessato.

**Riduzione randa:** tradizionale con circuito di borose rinviate in pozzetto.

**Trattamento antisdrucchiolo:** teak sintetico (opzionale).

**Allestimento del pozzetto:** ampio e ben suddiviso fra spazi manovra e conviviali.

**Collocazione zattera autogonfiabile:** a poppa nel gavone.

**Collocazione tender:** in garage di poppa (dim. max 2,50 m).

**Discesa a mare e risalita:** scaletta recessata nello specchio di poppa.

**Vani di carico:** gavone di poppa e gavone ancora a prua (da suddividere e attrezzare meglio).

**Timoneria:** doppia ruota e doppia pala con circuito molto diretto: ottima precisione e sensibilità.

**Risposta timone:** pronta e diretta.

**Stabilità di rotta:** eccellente.



**Navigazione a motore:** comportamento fluido e prestazioni superiori alla media.  
**Comandi motore:** monoleva elettronica posta sulla console di dritta a fianco del comando bow-truster.  
**Rumorosità motore:** al di sotto della media.  
**Vibrazioni motore:** del tutto assenti.  
**Manovrabilità in porto:** ottima, quasi assente l'effetto evolutivo dell'elica.  
**Ergonomia e sicurezza in esterno:** buona; manca qualche tientibene come in tutti i cruiser moderni ad alto coefficiente di design.

**Ingresso in cabina:** molto ampio, agevole e sicuro.  
**Articolazione interni (vedi pianetti):** poche varianti possibili: quelle giuste.  
**Tientibene:** qualcuno in più non guasterebbe.  
**Illuminazione naturale:** ottima e abbondante, favorita anche dal colore chiaro degli arredi.  
**Illuminazione artificiale:** ottima a led.  
**Ventilazione:** sufficiente e ben progettata.  
**Dinette:** nella norma.  
**Cabina armatoriale:** molto avanzata e, di conseguenza, leggermente sacrificato l'accesso al letto.

**Cabine ospiti:** nella media.  
**Toilette:** non enormi ma molto ben disegnate dal punto di vista ergonomico.  
**Carteggio:** opzionale, non prioritario.  
**Cucina:** molto ampia e funzionale nella versione a base albero.  
**Locali equipaggio:** non previsti.  
**Finitura:** adeguata al livello e alla tipologia dell'imbarcazione.  
**Ergonomia e sicurezza sotto coperta:** spazi proporzionati all'uso, ben equilibrati.  
**Quadro elettrico:** adeguato allo standard dell'imbarcazione.  
**Sala macchine (ambiente):** come in tutte le moderne imbarcazioni a vela da crociera, più che di sala macchine si deve parlare di "vano motore".  
**Sala macchine (allestimento tecnico):** corretto e molte ben organizzato.

