

THE FIFTY, IL PRIMO ELEVA YACHTS AL SALONE DI CANNES. PIÙ BELLO CHE MAI

BARCHE, CANNES YACHTING FESTIVAL / BY ANTONIO IARIA / SEP 23, 2017

STAMPA L'ARTICOLO



Del nuovo brand **Eleva Yachts**, e della sua prima realizzazione, **The Fifty**, *The International Yachting Media* aveva già esaurientemente parlato a metà giugno di quest'anno, con l'editoriale di **Luca D'Ambrosio**. Tuttavia l'imbarcazione era ancora in piena fase costruttiva e, malgrado i rendering altamente definiti forniti dallo **Studio Ceccarelli**, e le foto del manufatto che andava formandosi presso gli stabilimenti di Fano, quelle riportate potevano essere solo le impressioni preliminari rispetto ad un'imbarcazione che sulla carta prometteva davvero tanto. Vederla dal vivo al **Salone di Cannes**, non solo ha dato linfa e solidità ad ogni premessa, ma ha definito un fatto per niente scontato: **dal vivo convince ancora più** che nei disegni.

Come a volte accade, un progetto riuscito nasce dalla sintesi di esigenze diverse che convergono verso un obiettivo comune.

L'esigenza di **Samuele Poli** e **Michele Pierleoni**, fondatori di **Carbon Line** e oggi di **Eleva Yachts**, era quella di dare uno sfogo alle proprie passioni e alla propria visione del mare.



realizzazioni in infusione.

Con la loro propensione per il mare, vissuto anche dal punto di vista velico, Poli e Pierleoni incontrano poi l'altra "esigenza" che caratterizza questa storia, quella di **Giovanni Ceccarelli**, che ha in mente l'ennesima imbarcazione da realizzare con i suoi "marchi di fabbrica": marinità, performance, e nessun compromesso nel coniugare funzionalità ed estetica.

Ceccarelli ha già il disegno di questo **fast cruiser "puro"**. Il progetto del **The Fifty** piace immediatamente ai due imprenditori marchigiani, che decidono subito di fondare, per l'occasione, un nuovo brand, **Eleva Yachts**, e di dare il via ad una linea innovativa di grandi imbarcazioni a vela, delle quali il **The Fifty** sarà l'entry level.

Carbon Line ha consentito uno standard costruttivo elevatissimo, ed il resto è una storia tanto recente, quanto destinata a lasciare un segno in questi primi Saloni autunnali.

The Fifty non è una barca convenzionale. Apparentemente non stravolge i canoni estetici delle imbarcazioni a vela di questi anni, ma sicuramente il suo progetto parte da presupposti diversi rispetto al consueto.

Giovanni Ceccarelli ha prima pensato ad uno scafo marino e performante, con soluzioni mirate ad un'elevata funzionalità in termini di **sicurezza** e **robustezza**, e a queste ha subordinato l'abitabilità dell'imbarcazione, che comunque rimane un luminoso esempio di **Italian Style**, e di **eleganza**. Questo in controtendenza rispetto ai tanti progetti che, partendo dalle volumetrie e dalle necessità abitative, vincolano in qualche modo quelle che saranno le reazioni della barca all'ambiente marino.



operano nella zona dell'albero, portando il livello del ponte anteriore quasi all'altezza della corta tuga, che termina appunto pochi centimetri oltre l'albero.

Il cambio di livello è caratterizzato da una linea morbida e "a onda", secondo la terminologia scelta dal cantiere. Per chi è abituato a muoversi rapidamente in coperta (si pensi alle regate), questo poteva rivelarsi un punto interrogativo sulla funzionalità di questo disegno rispetto alle manovre, ma la realtà mostra un **piano di coperta del tutto fruibile**, con vantaggi oltretutto considerevoli.

Il bordo libero più alto a prua dell'albero, che generalmente caratterizza le imbarcazioni da lavoro, regala **maggiori volumetrie** per un passaggio morbido sull'onda e, fatto non secondario, **maggiori altezze in cabina** nelle sezioni di prua.

C'è un altro elemento sul **The Fifty** che, coerentemente agli altri già descritti nel disegno di questa imbarcazione, degrada fino a sparire nelle sezioni prossime all'albero: il **redan laterale**. Quest'ultimo, più pronunciato a prua, termina infatti grosso modo nella sezione centrale dell'imbarcazione.

Due le funzioni evidenti di questo elemento della **carena**: la prima è **deflettere lateralmente parte dell'acqua** che si solleva quando la prua affonda nell'onda; la seconda è offrire contemporaneamente un più deciso **aumento del volume in alto a prua**, fattore importante per un comportamento più docile con mare formato.

Esteticamente invece, contribuisce non poco ad **"alleggerire" un bordo libero** altrimenti troppo importante. Giovanni Ceccarelli infine non è sceso a compromessi nel voler limitare i pesi in alto. Il **The Fifty** avrà di serie la coperta interamente in **carbonio**.

Nel caso del primo esemplare visto a Cannes, l'albero è stato realizzato con lo stesso materiale, ma è previsto anche un allestimento con **l'albero in alluminio**, nel caso in cui si volessero contenere i costi.

Il resto della coperta contempla elementi esteticamente essenziali, e perciò di **grande eleganza**, come le lunghe **finestrature laterali ellittiche**, il **trasto incassato** (ma ispezionabile), o le eleganti **colonnine speculari** che, oltre ai timoni, ospitano l'elettronica di bordo.



La **cabina di prua**, dalla generosa altezza, ha un bagno dedicato, mentre nella porzione centrale dell'imbarcazione trovano posto (sulla sinistra) prima il carteggio, poi un salottino, ed infine la cucina con sviluppo ad "L".

Sul lato di dritta, tornando verso poppa, troviamo alcuni mobiletti dedicati alla prospiciente cucina, un divano a murata, ed il grande locale dedicato al bagno degli ospiti.

Comunque questa è solo una delle **tre versioni degli interni** proposte dal cantiere. In alternativa la cucina può essere disposta più tradizionalmente subito a sinistra della discesa, il carteggio può essere posizionato al posto del divanetto a murata, ed il salottino centrale assume diverse configurazioni a seconda del layout scelto.

Le essenze scelte contemplano il **bianco come tema** più o meno **dominante**. Anche in questo caso sono tre le possibili configurazioni: "White", con il solo pavimento in legno chiaro; "White & Wood", con parte degli arredi e delle paratie rivestite della stessa essenza; "Wood", con un numero ancora maggiore di particolari rivestiti in legno chiaro.

Grazie a questa scelta e alle ampie finestrature, che comprendono un "lucernario" centrale, gli interni risultano straordinariamente luminosi. A poppa le due ulteriori matrimoniali completano il layout degli interni.

L'esemplare visto a Cannes, in configurazione full optional, ha un prezzo che si aggira intorno agli **800.000 euro**, mentre la versione base, con albero in alluminio, dovrebbe avere un costo di circa **580.000 euro**. Grandi sono la curiosità e l'attesa per le prossime prove in mare.



The Fifty di Eleva Yachts ripreso dal nostro drone in preparazione per il Salone di Cannes

Carbon Line è una delle realtà produttive, in ambito nautico, più sorprendenti della nostra recente storia imprenditoriale. Nata nel 2013 nel "distretto nautico" di **Fano**, in pochissimi anni è divenuta un riferimento produttivo per molti cantieri internazionali che realizzano super yachts a motore. **Azimut, Benetti, Riva, Ferretti, Itama**, sono solo alcuni esempi di un elenco decisamente più folto di cantieri, che si rivolgono a Carbon Line per realizzare i propri scafi tra i **50** ed i **140 piedi**.

I "numeri" di questo cantiere sono impressionanti: dai **6 dipendenti**, ed i circa **150.000 euro** di fatturato del primo anno, si è passati alle **300 persone** oggi coinvolte nei processi produttivi, e ad un fatturato previsto per il 2017 di **19 milioni di euro**. Questo grazie ad una produzione altamente specializzata in materiali compositi e in

