

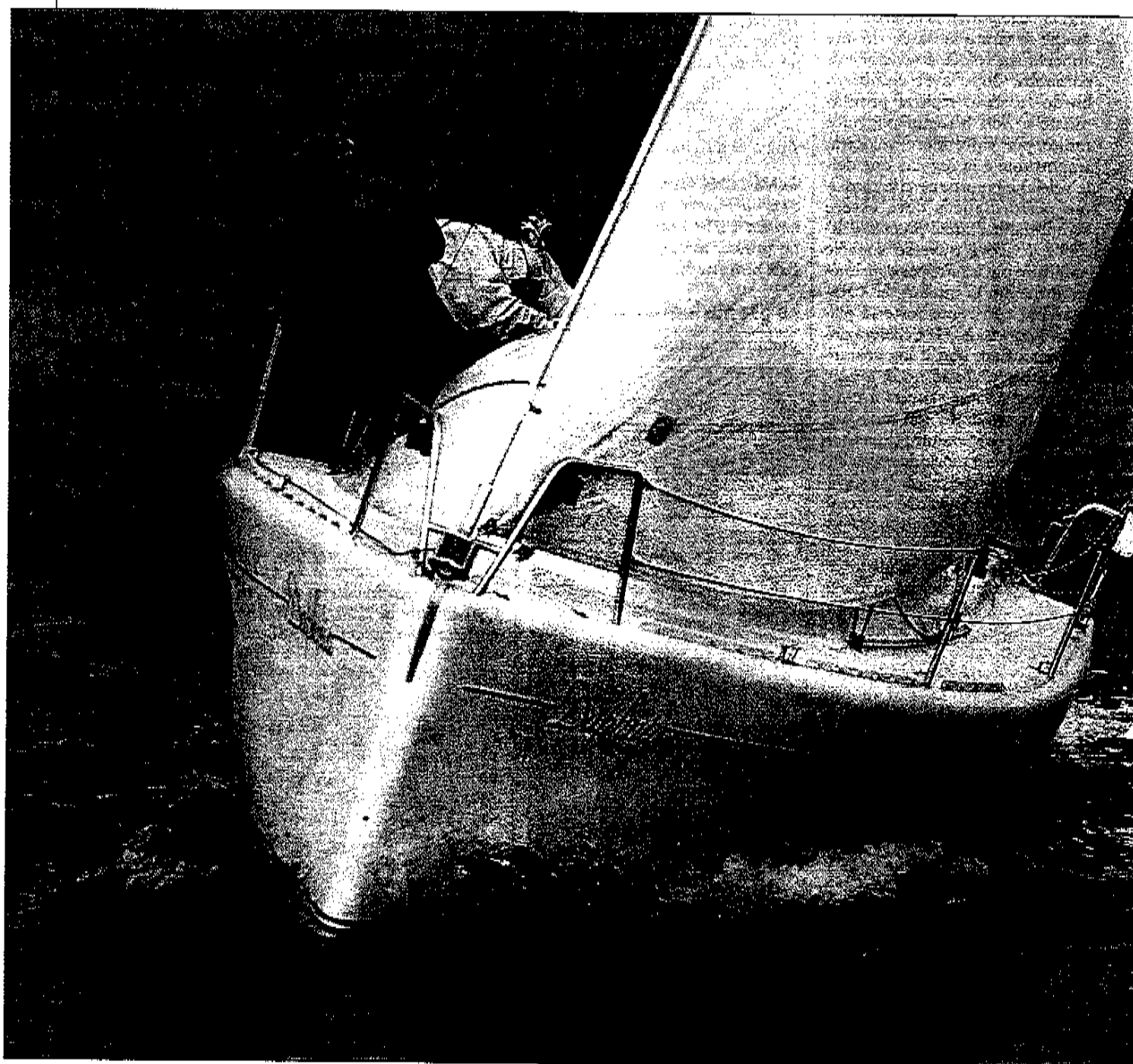
PROVA -Un cantiere specializzato in costruzioni ad alta tecnologia e il desiderio di iniziare una piccola serie sono alla base di questo carrelabile con scafo di alte prestazioni. Una versione con tuga e una flush deck.

Soleri 26 $\frac{1}{2}$

di Tony McNamara

Diciamoci la verità: i cantieri italiani sono affollati di stampi e stampini il cui progetto è stato fatto nella notte dei tempi. Roba che definire antica è dir poco, che viene sistematicamente rinnovata con arti-

fizi diversi: nuove coperte, nuovi bulbi, nuovi interni e che resta appetibile per il basso costo. Ma la sostanza resta quella di barche superate sotto molti punti di vista. Per questo abbiamo salutato con favore l'arrivo di questo Soleri 26 $\frac{1}{2}$, che si presenta come un progetto completamente



nuovo, studiato con cura da gente che va per mare. In otto metri sono realizzati numerosi obiettivi che sono alla base delle scelte di chi cerca un prodotto economico per iniziare. La filosofia di questa barca, come recita il pieghevole, è di avvicinare al mondo della nautica più persone possibile con costi ragionevoli. Nante, carrellabile, con cuccette per quattro, bagno separato, dislocamento leggero e prestazioni "pesanti". Alla versione che vedete nelle foto, con tuga alta, ne verrà presto affiancata una con tuga "flush deck", che manterrà

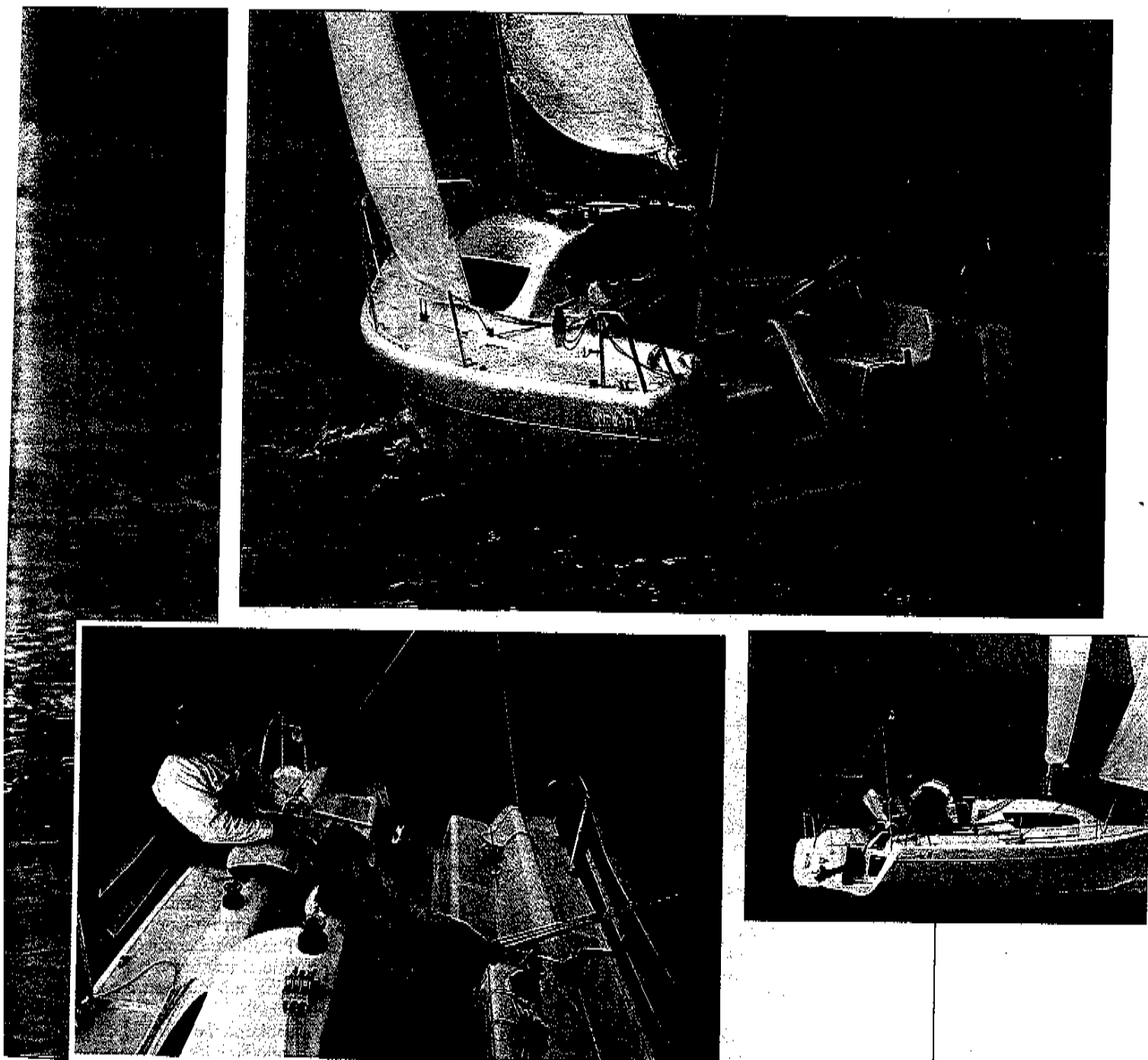
la possibilità di creare interni abitabili, con altezza di m 1,40 contro m 1,80. Inoltre c'è la famosa versione kit per chi ama il bricolage vuole finire gradualmente l'opera.

Il disegno

La carena è molto avviata a potente, con una lunghezza al galleggiamento elevata, grazie al dritto di prua molto verticale, per ottenere massime prestazioni. La pinna di deriva è realizzata in due pezzi con la deriva vera e propria in alluminio (sarà co-

struita in composito) e il bulbo in piombo. Al bulbo è ancorato il sistema di sollevamento per il trasporto e per l'ingresso in acque basse. Il meccanismo si aziona dalla coperta con una maniglia da winch e agisce attraverso un perno filettato. Anche in caso di ribaltamento la deriva resta al suo posto assicurando il successivo raddrizzamento, condizione non sempre verificata con le derivate basculanti con sollevamento a paranco. La stabilità della barca in prova e la superficie di deriva è adatta ad uso da parte di un equipaggio di discre-

Aggressiva la vista di prua del Soleri. Sotto, il pozzetto, che accoglie senza problemi cinque persone. A poppa si apre un comodo gavone. A destra del motore si scorge anche il gavoncino per il serbatoio.



SOLERI 26 1/2

A destra, la zona dinette e il letto di prora. Il sistema di sollevamento della deriva e il puntone che sostiene l'albero poggiato in coperta sono al centro del tavolo. Nella foto al centro la deriva parzialmente sollevata. Sotto, uno degli oblò che aprono in pozzetto.

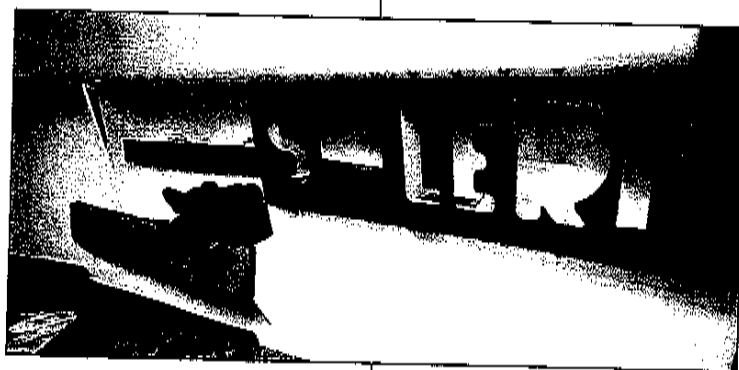
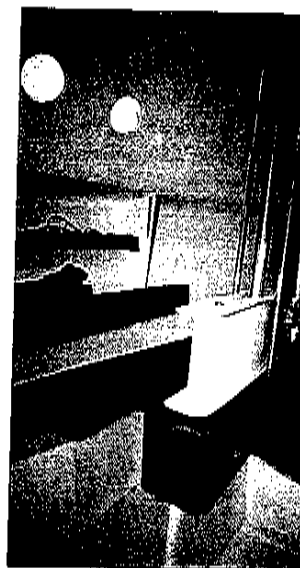
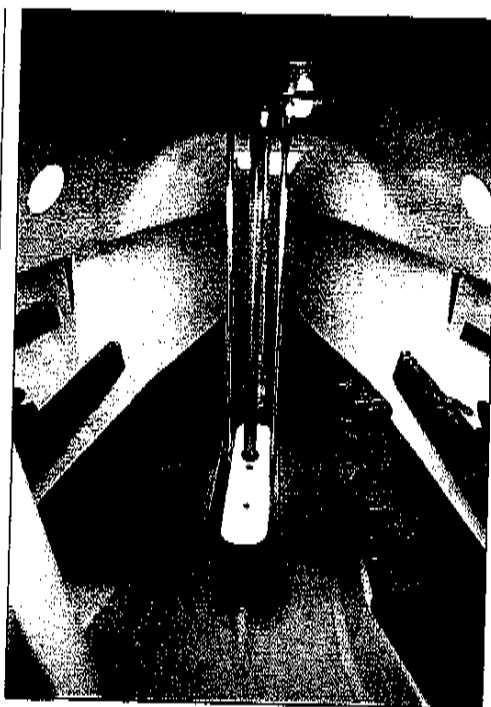
ta esperienza che sappia spostare i pesi. Nei prossimi esemplari ci sarà un deciso aumento delle proprietà raddrizzanti, massimizzando l'effetto offerto dal siluro terminale con un incremento di peso. L'operazione sarà resa possibile anche da una ottimizzazione delle lavorazioni dello scafo e del controstampo con effetti strutturali e che supporta gli interni. Tutto ciò consentirà di mantenere inalterato il dislocamento ma di avere uno scafo più performante. Il timone è montato su una scassa amovibile, in modo che anche con la barca in acqua si possa intervenire per pulizia o manutenzione. La costruzione dello scafo è di resina vinilestere sandwich di

termanto con tessuti di vetro biassiali e unidirezionali e lavorazione sottovuoto con trattamento di post cura. Il piano velico del Soleri prevede una randa di grandi dimensioni, genoa avvolgi-

bile oppure fiocco e la possibilità di issare uno spinnaker anche asimmetrico in testa d'albero. L'albero è sostenuto da un solo ordine di crocette inclinate verso poppa, con volanti di rafforzamento. Il rapporto tra superficie velica e dislocamento nettamente a favore del primo fattore.

Sottocoperta

La scaletta, e non potrebbe essere altrimenti, è piuttosto verticale. Una volta raggiunto il quadrato si apprezza la efficace semplicità con cui sono realizzati. A poppa un letto matrimoniale, con adeguate misure, una zona con buona altezza consente di cambiarsi senza troppi equilibrismi. Un locale bagno è previsto sempre a poppa, anche in questo caso c'è spazio per restare in posizione eretta. L'igenico può essere chimico o marino. Alle sue spalle resta un ampio locale che può servire da sala vele o portacerate. Il tavolo dinette a centro



Al centro, il particolare gavone con il marchio del cantiere del primo esemplare. I mobilette laterali saranno di vetroresina. Nell'altra pagina, due viste del locale bagno, utilizzato come sala vele. In basso, il gavone di prora è molto profondo.

barca ha le ali pieghevoli e a estrema prua c'è l'altro letto doppio. Nei prossimi esemplari, nella versione crociera, molti mobilette saranno realizzati con stampe di vetroresina con un notevole guadagno per quanto riguarda l'aspetto e la finitura. Per l'aerazione da sottolineare alcuni aspetti interessanti, come la realizzazione dei due piccoli oblò che aprono in pozzetto.

Qualità nautiche

Il motore viene fissato a poppa con un apposito montante che si inserisce nello spoiler, il serbatoio trova invece posto in un gavoncino cui si accede dall'estrema poppa, in questo modo non ingombra e resta protetto dai raggi solari. Basta una piccola potenza per raggiungere i quattro e anche cinque nodi che possono esser utili per brevi spostamenti a secco di tela. Il Soleri è stato provato nelle "acque di casa" a Marina di Raven-

na con vento medio da 6/8 nodi e poca onda. Facili le manovre per issare le vele, la subitanea impressione appena si naviga a vela è il minimo tempo che serve per raggiungere velocità interessanti, al lasco e bolina larga, con le vele bianche, basta un poco di vento per portare il log sui cinque nodi. Con le raffiche ad otto nodi con le vele appena largate per una bolina larga lo strumento segna facile i sei nodi. A poppa la scia è quella di uno scafo potente, che manifesta la tendenza a sollevarsi sulla sua onda per planare.

Abbiamo provato una bolina stritta fino al limite dei 35° con il vento reale ottenendo velocità di cinque nodi e tre decimi e una certa facilità al timone. Le vele della barca in prova erano delle Blue Phoenix da crociera di dacron, ma ci sembra di un buon taglio che può consentire anche delle regate.

Non abbiamo potuto saggiare il passaggio sull'onda, il mare era

SOLERI 26 1/ 2- la prova in cifre

Costruttore

Fabio Soleri, Nautical Composite System, via Carraia Morelli 1, Glorie di Bagnacavallo, Ravenna. Tel 0544/522517.

Progetto

Alberto Zane e Fabio Soleri

Prezzi

In versione kit con barca assemblata, controstampo strutturale per interni, deriva con sistema di sollevamento 30 milioni più Iva. Modello base completo di interni e due vele 40 milioni più Iva. Optionals: Cucina a due fuochi con lavello inox e rubinetto lire 300 mila, wc chimico lavabo e rubinetto con doccette lire 350 mila; predisposizione per bagno lire 1.800.000, impianto elettrico 700 mila; carrello strdale Ellebi LBN 1000 lire 2460 mila.

Condizioni della prova

Stato del mare **piatto, poco mosso**; vele impiegate **randa e genoa**, velocità del vento reale 6/8 nodi.

Le prestazioni

andatura	angolo vento reale	nodi
bolina	40°	5,4
bolina larga	60°	5,8
lasco	90°	6,2
gran lasco	135°	5,2
poppa	175°	5

Nota: con spinnaker o asimmetrico al gran lasco si raggiungono i 7 nodi

Lo scafo

Costruito in sandwich con Termanto e resine vinilesteri e lavorazione sottovuoto. Ridotto il peso dell'insieme scafo coperta.

Lunghezza ft m 7,98 • al gall. m 7,00 • larghezza m 2,50 • dislocamento kg 850 • zavorra kg 280 • timone di sandwich con asse in composito e barra in lamellare.

Il piano velico

Si tratta di uno sloop frazionato con sartie acquartierate e volanti non strutturali per una migliore regolazione dello strallo di prua e sicurezza con vento forte. Il paterazzo è regolabile con paranco in tessile.

Randa in dacron cross cut per crociera mq 22 • genoa avvolgibile di serie mq 17 • genoa regata opt. mq 18,5 • genoa 3 regata mq 12 • tormentina mq 4 • asimmetrico crociera mq 38 • spinnaker mq 45 • spi testa d'albero mq 74.

Dotazioni

La barca viene venduta con albero Licospars rastremato e poggiato in coperta con sistema di armo rapido, boma Licospars, deriva a baioneta in composito e siluro in piombo, attrezzatura di coperta con 2 winch Antal con manovella, trasto randa, fitting genoa, luci di via, luce di testa d'albero, interni con controstampato strutturale, tavolo abbattibile, gavoni, portaoggetti, due letti matrimoniali, due divanetti per dinette con schienale. A richiesta il sistema di sollevamento della deriva può essere elettrificato.

Ci è piaciuto

Le prestazioni elevate ma adatte a tutti gli skipper. Gli interni che consentono piccole crociere. Il sistema di sollevamento deriva.

Da migliorare

Alcune finiture interni, ma la barca in prova era il primo esemplare. Tra le tante buone idee ne manca una per alloggiare il fuoribordo in navigazione.

praticamente piatto, mentre abbiamo potuto valutare la sensibilità dello scafo allo spostamento dei pesi dell'equipaggio. La sensazione al timone è corretta, con una modesta tendenza orziera e adeguata direzionalità per le situazioni meno maneggevoli. Vista la possibilità di issare uno spi in testa d'albero, con le prestazioni conseguenti, potrebbe forse fare comodo una pala di timone più grande. Va detto che comunque è sempre bene immersa. Riteniamo che la modifica prevista da Fabio Soleri e Alessandro Zane, di aumentare la immersione e la zavorra possa rendere ancora più facile l'uso da parte di un equipaggio "tranquillo" e da chi va in crociera.

In conclusione ci è parsa questa una barca di grandi doti sia per chi inizia e vuole cominciare subito con un mezzo moderno, sia per chi ha già una discreta esperienza e vuole sfruttarne a fondo le doti velocistiche anche in regata in classi open.

