

Adria Sail 49 FY Hi-Tech di serie

La tendenza della cantieristica di medio-piccole dimensioni è quella di soddisfare le richieste di armatori attenti ed esigenti, contenendo i costi pur utilizzando materiali e tecniche costruttive all'avanguardia. Questo 49 piedi è un esempio tangibile



di Maurizio Anzillotti

Una volta una barca di 50 piedi era considerata grande e impegnativa. Imbarcazioni di queste dimensioni dovevano essere condotte da equipaggi numerosi e comunque esigevano sforzi fisici consistenti. Con le nuove tecnologie, questa misura è arrivata a essere alla portata di molti, sia da un punto di vista economico che da quello della gestione. Un quindici metri moderno può essere condotto agevolmente da due persone e, se ben equipaggiato, non richiede particolari sforzi. Ciò ha fatto sì che sempre più armatori si interessino a barche di tale grandezza e il mercato, in risposta, ha prodotto un'offerta varia e spesso interessante.

Tranne in rari casi, sino a non molto tempo fa, il termine hi-tech stava a indicare barche pensate per le regate, concepite per battersi alla conquista del quarto di nodo in più. Hi-tech poi, era sinonimo di costi proibitivi e gli armatori, che non erano interessati alla regata, si rivolgevano a barche più commerciali, quelle dette "di serie" che, belle e ben studiate, permettevano di fare comode crociere spendendo cifre più contenute. Oggi con l'arrivo sul mercato di barche come l'Adria Sail 49, si apre un terza possibilità: una barca in composito di alto livello, concepita come un hi-tech, personalizzabile quasi come un custom, ma prodotta su stampo femmina, quindi in serie. In pratica un prodotto che si pone tra il one-off studiato e realizzato per un armatore unico e la barca di serie. Quello che rende rivoluzionaria l'Adria 49, oltre a questa sua capacità di mettere d'accordo due mondi apparentemente molto distanti, è il prezzo. A vederla in acqua e navigandoci, verrebbe da pensare che il costo di un oggetto così fatto debba necessariamente essere molto vicino a quello di un prototipo di ottimo livello e si rimane sorpresi quando ci si rende conto che, invece, è paragonabile, a parità di armamento, a quello di una barca di serie, come può essere un Grand Soleil 50, che però è costruito con tecniche più tradizionali.

LA COPERTA

L'Adria 49, è bassa sull'acqua, le sue linee sono particolarmente pulite. La poppa è aperta. Ai lati del pozzetto, due colonnine leggermente inclinate verso l'esterno con i timoni rivestiti in loricca. Il pozzetto è molto grande e la sensa- ►►

La nuova arrivata



IL PROFILO

L.f.t.	m. 14,80
Lung. al gall.	m. 13,00
Baglio massimo	m. 4,30
Pescaggio	m. 2,80
Dislocamento	kg. 9.800
Randa	mq. 73
Genoa (110%)	mq. 57
Progetto	Felci Yachts
Contatti:	Adria Sail S.r.l.
	via F. Turati 12/b 61032 Fano
	0721 853007
	www.adriasail.it
	info@adriasail.it



L'Adria 49 FY visto di prua





zione di spazio è amplificata dall'assenza dello specchio di poppa. Appena dopo le timonerie, il teak del piano di calpestio è attraversato dal trasto della scotta randa. Non ci sono angoli vivi, tutte linee smusate. Il ponte in teak (optional) muore contro il bordo dello scafo che risale di circa quattro centimetri a costituire la falchetta. Da poppa a prua una serie di golfari, aiutano a posizionare le ritenute o ad aggangiare altre cime. Le rotaie della vela di prua, corte e posizionate molto avanti, devono servire un fiocco al 110% che non ha bisogno delle grandi rotaie dei genoa di un tempo. Sul ponte non si vedono galloccie, sono tutte incassate e fuoriescono solo nel momento di necessità.

Il ponte si mantiene pulito sino a prua; tutti i passauomo sono a filo della coperta e il tamburo dell'avvolgifiocco è incassato sotto il ponte, perciò invisibile, così come la cimetta che serve ad azionarlo, la quale esce alla luce del sole solo a poppa in corrispondenza di un winch. Non c'è musone, non c'è ancora a vista, tutto è chiuso nel gavone di prua. Un motore elettrico la farà uscire agevolmente una volta raggiunto il porto o la rada (optional). La tuga è bassa sul ponte, molto elegante nelle linee, con i suoi oblò fissi a filo che non interrompono la pulizia del disegno. Anche sopra non c'è nulla, tutti i rinvii corrono sotto una calandatura che nasconde anche la mastra.



In alto si nota la prua slanciata e qui sopra la poppa aperta dell'Adria 49 FY

L'ATTREZZATURA

La barca che abbiamo provato è molto bene accessoriata. L'albero è in carbonio (optional) così come le sue crocette e il boma; vang e tendi-paterazzo, sono idraulici. L'avvolgifiocco è un Harken come tutta la batteria dei winch che, per una volta tanto, sono ben proporzionati ai carichi di lavoro.

Tutto il bozzellame è su sfere. A prua il bompreso a scomparsa è in carbonio. L'armo è a 9/10, con un fiocco dalla sovrapposizione massima al 110%, come già detto.

LA COSTRUZIONE

Laminata in fibra di vetro e Kevlar con resine epossidiche sottovuoto e sottoposta a un processo di post-cure a 50° per 24 ore, l'Adria 49, presenta una tecnica di costruzione non comune tra le barche di questa fascia di prezzo e così attrezzate. Tutti i longheroni, i madieri e gli attacchi delle lande, sono in carbonio. Le paratie e molte parti dei mobili sono in composito impellicciato in rovere o altra essenza a scelta dell'armatore. Una costruzione di questo tipo, oltre a essere estremamente solida e molto legg...**continua...**

**Scarica gratis
la versione integrale
della recensione su
www.solovela.net**