FAREVELA

La barca. Le tecniche, le regate, le emozioni

FAREVELA

farevela.net

Ecco i mostri
Auckland, varato il primo AC72

Poste Italiane Spa Spedizioni in Abb. Postale - D.L.353/2003(CONV. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1, comma 1 - DCB - Roma - PERIODICO MENSILE - numero 290 - settembre 2012 € 6,00

Coming soon
81 barche nuove
Rassegna completa su tutte le proposte dei cantieri per la prossima stagione

Prova esclusiva
Bestewind 50, dall'Olanda un classico per navigare sul serio

ANNO XXVII - NUMERO 290 - SETTEMBRE 2012

9 771591 862001 20290

Barche: Salona 38, si rinnovano i fast cruiser croati
Sesto Continente: Falabrach, la calda umanità degli indonesiani
Racer: Il Baltic 72 Grand Prix Stig, novità dell'anno nella grande altura
Regate: Luca Devoti ci spiega l'importanza della preparazione mentale

FV

Azuree 33

Il natante senza rinunce, nelle versioni Cruiser e Fastcruiser, offre vivibilità e prestazioni uniche nella sua classe, con soluzioni che la rendono confortevole in crociera e sicura nelle navigazioni più impegnative.

Forme dello scafo innovative garantiscono ampia vivibilità interna e in coperta e prestazioni superiori a tutte le andature.

Soluzioni quali la costruzione in infusione sotto vuoto con l' uso di resina vinilestere, il ragno strutturale in ibrido di carbonio, la chiglia fresata a controllo numerico garantiscono sicurezza e prestazioni non usuali.

Vieni a visitarla:
A Cannes dall' 11 al 16 Settembre
A Izola dal 19 al 23 Settembre
A Genova dal 6 al 14 Ottobre

SIRENA MARINE

Marintürk Cityport Marina, 34890 Pendik -İstanbul
T:90 216 390 65 05-120 • **www.sirenamarine.com.tr**

IMPORTATORE ESCLUSIVO: Sirnew srl +39 011 7640192 info@sirnew.com

DEALERS/AGENTS:
Genova Yachting +39 010 9821306 / +39 348 2602174 info@genovayachting.it
West Sails +39 348 1680531 info@west-sails.com
Azurvoile +33 493 353146 / +39 345 4100041 azurvoile@gmail.com
Metamare soc +39 0421 260457 / +39 348 7446203 simone@metamare.it
Punta della Maestra +39 0544 538870 info@limarodiveneta.net
Young Sailor Company +39 348 3904049 / +39 338 6018337 info@youngsailorcompany.com
Hiperyachting srl +39 380 8402032 / +39 329 4616537 azores@hiperyachting.it

BARCHE&CANTIERI

Stagione 2012/2013: la cantieristica della vela non si arrende, anzi rilancia. Come ogni anno, eccovi le novità previste per la prossima stagione. Ci aspettavamo una notevole contrazione; e invece, abbiamo dovuto aumentare le pagine dedicate a questo articolo. In previsione di questa ubriacatura, ci siamo presi una pausa dalla produzione in grandi numeri per presentarvi una delle più inusuali barche mai provate: il Bestewind 50, cruiser classico e marino, il meglio della cultura olandese. In mostra anche il Salona 38, evoluzione in chiave attuale del best seller 37 che va a sostituire

Coming Soon: panoramica sulle novità della stagione 2012/2013 **20**

Prova **Bestewind 50:** quando classico coincide con marino **38**

Prova **Salona 38:** si evolvono i fast cruiser croati **46**

Bestewind 50

di Vanni Galgani

Sembra un cutter dell'800 ma ha una carena veloce e al passo coi tempi, mantenendo però comportamento e protezione da vero Blue Water Cruiser

In breve

progetto	Dykstra & Partners
cantiere	K&M Yachts
lunghezza	14,96 m
larghezza	4,40 m
prezzo	550.420 €

Secondo noi: una delle più affascinanti barche fuori dai normali schemi, trasuda marinità da ogni poro dei suoi legni dal sapore antico.

Fuori dal coro: questo è il primo pensiero che ci viene in mente guardando il Bestewind in banchina. Una incredibile espressione di robustezza e marinità che unisce elementi moderni alla grande tradizione della navigazione d'altura. E non è l'estetica, come spesso avviene, a dettare legge: sono i concetti e le relative funzionalità che determinano e caratterizzano l'aspetto di questo cutter. Guardandolo, si capisce subito che la sua patria è l'Olanda, luogo dove l'amore per il classico ben si sposa con le necessità di affontare mari spesso burrascosi, proprio come quelli che abbiamo incontrato durante la nostra prova. In effetti il Bestewind è completamente olandese, dal progetto dello studio Dykstra alla costruzione del cantiere K&M, specializzato nella realizzazione di grandi custom in alluminio. Lo studio di progettazione, fondato nel 1969 da Gerard Dijkstra (navigatore oceanico, a bordo di entrambi i vittoriosi Flyer di van Rietschoten), vanta competenze in vari campi con progetti dei più incredibili yacht dalla forma classica apparsi negli ultimi anni, dagli imponenti J/Class replica agli enormi schooner come Meteor o Windrose, ai modern classic tipo il Baltic ketch Hetairos, fino a progetti speciali come l'armo di Maltese Falcon o la nave per Greenpeace Rainbow Warrior III. Esperienze eclettiche che fruttano una grande conoscenza delle cose che contano. E infatti questo progetto, caratterizzato da un corpo canoa "all'antica", con dritto di prua verticalissimo dotato di bompressone, poppa classica e tughetta Pilot House, unisce concetti tradizionali a forme attuali, con sezioni stellate ma potenti e appendici di ultima generazione, seppur ottimizzate per la crociera.

L'incredibile pozzetto ha proporzioni a cui non siamo più abituati e risulta tra i più protetti mai provati. Da notare l'arrivo delle manovre sui paraonde con profonde vasche per raccoglire le code. I winch a poppa, per le volanti, sono optional

Se la navigazione d'altura è il tema fondamentale di questa barca, è in coperta che ne apprezziamo maggiormente l'impostazione. Dijkstra ha fatto esperienza in questo campo, oltre che nelle varie regate oceaniche (Ostar e Whitbread), navigando fin nei mari più remoti con quello che è di fatto il prototipo su cui è stato sviluppato questo cutter, ovvero il Besteaver in alluminio che ha realizzato per sé personalmente. Quindi pozzetto molto profondo, chiuso su tutti i lati e ulteriormente protetto dall'alta tuga della Pilot House, con (quasi) tutte le manovre rinviate sui winch; poi falchetta alta che delimita i passavanti, tughettina bassa con dorade protetti da tubolari in acciaio e osteriggi rigorosamente non a filo. Segni antichi ma, proprio per questo, perfettamente adatti alle navigazioni impegnative. Questo però non significa che le varie scelte non siano adatte a rilassanti crociere nei mari caldi: infatti, la tuga bassa e piatta consente di stendere cuscini per prendere il sole mentre lo specchio di poppa è organizzato con una grande apertura centrale per un accesso diretto dal pozzetto al mare. "Seria" tutta l'attrezzatura di coperta, dal salpancore con campana di tonneggio alle ben 8 bitte con relativi occhi di cubia.

Dijkstra ha fatto esperienza navigando fin nei mari più remoti del mondo con il prototipo che ha sviluppato per sé stesso

Il bompressone retraibile in carbonio è dotato di caricabasso per meglio sopportare i carichi delle vele da lasco. Quando allungato, conferisce un look da Pilot Cutter

In corrispondenza della timoneria, il pavimento si alza ma, per i più bassi, consigliamo di farsi realizzare una ulteriore pedana

La parte centrale della poppa si apre a formare una piattaforma con accesso diretto al mare. A richiesta si possono armare delle gruette per il tender

Visto da prua, con la falchetta alta, le bitte massicce, le dorade e la Pilot House, il Bestewind sembra più una barca da lavoro che un cruiser da famiglia

Proprio come una volta, la zona di comando, dove si trova il carteggio, è protetta da una sovrastruttura vetrata che consente di affrontare i duri turni al riparo mantenendo una totale visibilità verso l'esterno

Insieme alla prua verticale, la poppa classica caratterizza fortemente la linea di questo cutter, dandole un sapore rétro. Oltre alla plancetta apribile, c'è anche una ulteriore scaletta esterna di sicurezza

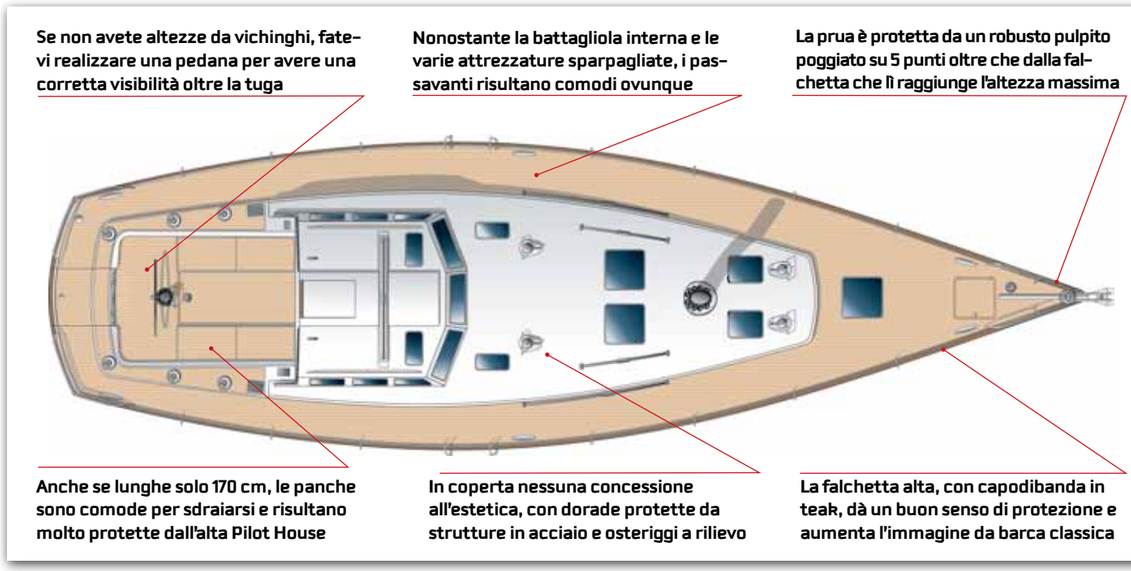
La prua, massiccia e alta sull'acqua, è caratterizzata dal salpancore esterno con campana di tonneggio e dal robusto musone doppio su cui scorre anche il bompresso, che è esterno e completamente smontabile

Sulla tuga si trovano vari elementi dal sapore pratico, comprese le rotaie per la scotta di trinchetta, ma non mancano gli spazi per stendersi al sole. Rappresenta anche una perfetta piattaforma per lavorare sul boma

Le 8 bitte in coperta sono servite da occhi di cubia aperti sulla falchetta: belli, robusti, ma poco pratici per i tipici ormeggi mediterranei

Dietro le cabine di poppa si sviluppa un enorme e capiente vano accessibile dalle due aperture sotto le panche e collegato nella parte di poppa

Le manovre, a parte alcune drizze, arrivano tutte agli stopper sui paraonde, con vasche per le code, e sono servite da winch dedicati



Mogano scuro, paratie bianche a doghe, cielini con bagli in evidenza: uno stile dal sapore antico. Da notare il bell'effetto di luce proveniente dalla Pilot House

Se fuori l'aspetto è da barca classica, dentro sembra addirittura d'epoca. Non tanto per il layout che, eccezion fatta per la Pilot House, rispecchia le tendenze attuali, quanto per lo stile e l'atmosfera: ambienti poco illuminati (ci sono solo osteriggi e piccoli oblò tondi sulle murate), paratie bianche con fughe verticali ben evidenti, mobili massicci in mogano scuro disegnati seguendo la tradizione ebanistica dello yachting che fu, pavimento in parquet di rovere (unico elemento dal sapore più recente). Il tutto, con la luce soffusa proveniente dalla vetratura della zona rialzata, fornisce un clima caldo e accogliente dove i segni dettati dalla praticità, come i cielini realizzati in legno laccato con bagli a vista o i vari bordi di contenimento utilizzabili come tientibene, restituiscono il sapore delle barche di un tempo. Ma non pensiate che al Bestewind manchi qualcosa: gli spazi abbondanti e l'organizzazione degli arredi, pratica e funzionale, forniscono un'ottima base per crociere intorno al mondo. In più le diverse versioni previste per cabina di prua (letto anche a murata con bagno a prua), quadrato (con cucina in linea sulla murata) e cabine di poppa (a dritta dedicabile a equipaggio/officina), insieme alle possibili personalizzazioni, potranno soddisfare le più disparate esigenze.

Nella Pilot House i salti di quota sono notevoli e la distanza tra i divanetti non consente di poggiarsi con i piedi a barca sbandata

L'organizzazione della Pilot House è personalizzabile. Noi ci vedremmo un armadio per le cerate e sedute organizzate per trattenere a barca sbandata. In ogni caso, l'effetto panoramico è notevole

La cucina è un bellissimo mobile completo di spazi di stivaggio e da lavoro; inoltre, consente un appoggio per l'uso a barca sbandata

In questa versione il letto armatoriale è centrale con teste verso prua. Nella cabina ci sono armadi e vari altri spazi di stivaggio. In questo assetto, però, il bagno dedicato non ha il box doccia separato

Lungo più di 120 cm e con una altezza di 190 cm, il bagno di poppa ha spazio per organizzare una zona dedicata alla doccia

Apparentemente sacrificate, le cabine di poppa offrono letti di buone dimensioni. Quella di dritta ha però l'accesso parzialmente ostruito dal carteggio

Sull'esemplare in prova il carteggio comprendeva una imponente console su cui era montato il grande plotter cartografico

Divano con braccioli, cassettiera, oblò tondo: sembra di stare su una barca d'epoca

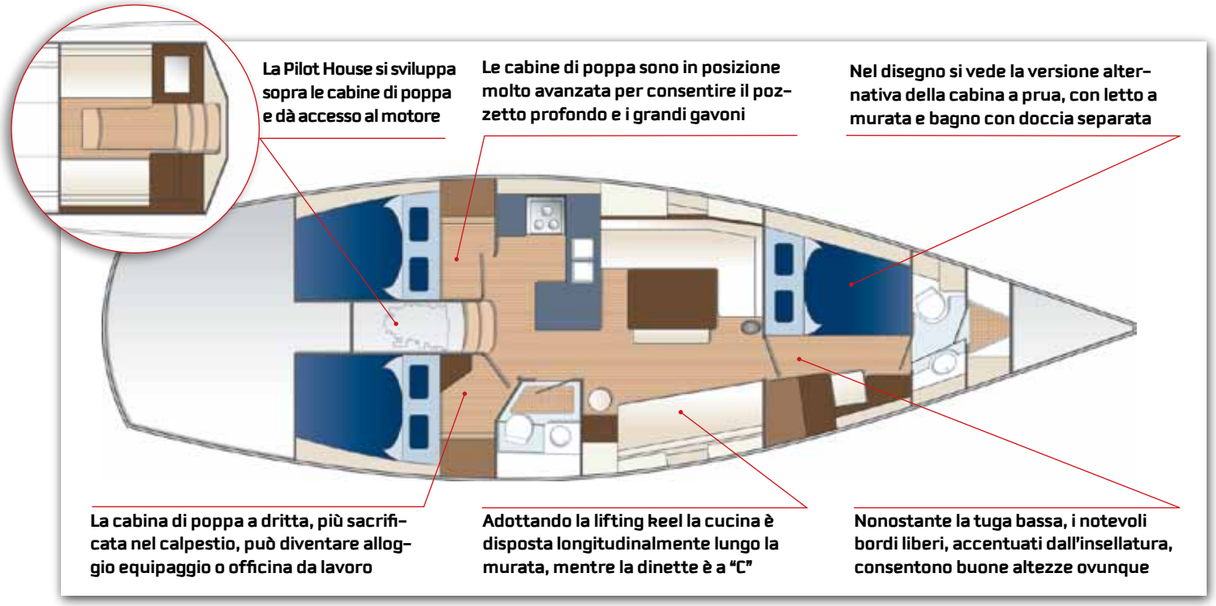
Per areare maggiormente la cabina di poppa, si apre un osteriggio sulla Pilot House

Al motore si accede bene da sopra e, in modo più contorto, dalle cabine di poppa

Per sfruttare il tavolo sulla dritta si possono usare sedie regista o una panchetta

Bello e funzionale l'attacco a terra della cucina: consente di andarci sotto con i piedi

Sul fondo dello scafo, i carichi maggiori sono supportati da una struttura in acciaio



Aria di tempesta il giorno della nostra prova, guardare il video nel QR Code per credere. Vento fino a 35 nodi (in media sui 28 nodi), onda ripida, disordinata e violenta. Ideale per saggiare le doti di questo Blue Water, totalmente votato alle navigazioni impegnative. Da subito abbiamo capito che il Bestewind 50 è insospettabilmente veloce: invelati con trinchetta e due mani di terzaroli, il giusto assetto in queste condizioni, ci siamo aggirati intorno agli 8 nodi di bolina per poi scendere, sempre a vele bianche, sopra i 12 nodi al lasco con punta massima di 14,8. Quindi il Bestewind è indiscutibilmente un buon divoramiglia. Però non ama il mare corto e nervoso in prua. Ci è capitato più di una volta, in queste condizioni, di prendere qualche pacca che, dai disegni, non ci saremmo aspettati. In effetti, vedendo le sezioni dal vivo, sulla prua partono stellate ma diventano tondeggianti molto presto, a vantaggio delle prestazioni ma un po' meno per l'impatto sulle onde. Appena il mare si allunga però, assumendo la tipica conformazione oceanica, la navigazione si fa più morbida e fluida. Soprattutto, le piace navigare potente, viva, pena una certa diminuzione della governabilità con relativo sballottamento tra le onde. In pozzetto si sta una meraviglia, ben protetti dai paraonde e dalla Pilot House. Le manovre sono tutte a portata di mano e il timone, complice una pala dalle dimensioni generose, reagisce prontamente a ogni vostro comando, quasi da barca sportiva. Anche qui, comunque, abbiamo un paio di appunti: primo, avremmo preferito che il tettuccio della tuga fosse un po' più allungato verso poppa per proteggere fino in fondo la parte anteriore del pozzetto; secondo, se non siete molto alti dal timone avrete qualche difficoltà nel guardare a prua oltre la Pilot House (ma ci hanno detto che il pavimento può essere rialzato a richiesta). A parte questi aspetti, navigare è una vera delizia: la barca è di grande soddisfazione, ci si muove in coperta con estrema facilità, da dentro la Pilot House si può controllare tutto stando al calduccio e ascoltando Mozart. Soprattutto, in generale ci si sente sicuri e protetti, con spazi sempre a misura d'uomo e comportamento in mare sincero e prevedibile. Buone anche le medie a motore (tra gli 8 e i 9 nodi in crociera) ma si avvertono vibrazioni e, in manovra, la zona di prua subisce il vento laterale; consigliabile, quindi, il bow thruster.

Scheda tecnica

progetto	Dykstra & Partners
lunghezza ft	14,96 m
lunghezza gall.	13,72 m
larghezza	4,40 m
immersione	1,80/2,15/2,50 m
dislocamento	16.000 kg
zavorra	5.600 kg
sup. vel. (genoa 110%)	114,60 mq
motore Yanmar	75 hp
riserva nafta	420 l
riserva acqua	420 l

Dotazioni standard

Albero in alluminio Selden, armo 9/10, 2 crocette acquartierate; sartiame in spiroidale; avvolgifiocco Furlex 400 S; winch Lewmar, 2x65ST + 2x55ST + 1x45ST all'albero; stopper (10) Spinlock XCS; vang rigido; attrezzatura di coperta Lewmar; ruota timone in acciaio Jefa ø 120 cm; panche e pozzetto rivestiti in teak; specchio poppa apribile; osteriggi (9) e oblò (2) Lewmar; salpancore Lewmar V4 + ancora delta 32 kg e 70 m catena; boiler acqua calda 50 l; serbatoi acque nere 2x60 l; batterie 12 v 1x70 Ah + 2x100Ah; wind/log/eco Raymarine ST60; fornello Force 10 3 fuochi; frigo elettrico verticale 130 l; stereo Pioneer; randa full batten e genoa 110% in dacron Doyle Sailmakers; elica 3 pale fisse

Prezzo	**550.420**

Optional

cabina letto a murata	5.500
pavimento in rovere	800
passavanti in teak	22.050
albero maggiorato 3 croc	5.400
bimini	3.675
trinchetta avvolgibile	8.743
tavolo teak in pozzetto	840
bow thruster fisso	7.200
riscald. Webasto 6 uscite	5.980

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere

QR CODE

Su farevela.net il video del Bestewind 50. Nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code
http://youtu.be/L_n2kqaWFaw

La costruzione

Scafo e coperta: sandwich di vetro e pvc espanso, resina poliestere, vinilestere per lo strato esterno. Laminazione tradizionale, primer epossidico sul fondo.
Strutture: ragno strutturale in acciaio su cui scaricano i carichi maggiori; paratie resinate a scafo e coperta.
Bulbo e timone: chiglia con lama in acciaio e bulbo finale in piombo, asse timone in acciaio.
Nota: materiali usati senza risparmio con giunzione scafo/coperta laminata dall'interno. Materiali di qualità anche negli interni, ma alcune finiture sono migliorabili, anche se l'esemplare in prova non era ancora del tutto finito.

panche pozzetto	169x52 cm	**letto prua**	196x119÷168÷121 cm
spazio tra panche	75 cm	**letti poppa**	202x141÷104 cm
passavanti	50÷42÷67 cm	**altezza quadrato**	200 cm
tavolo dinette	129x84 cm	**altezza cab prua**	197÷186 cm
carteggio	84x37 cm	**altezza cab poppa**	197 cm

I concorrenti

modello	lungh.	largh.	disl.	sup. vel	prezzo
Hallberg Rassy 48	14,99	4,50	18.500	139,00	**638.889**
Contest 50 CS	14,99	4,58	17.500	126,00	**736.000**
Xc 50	15,24	4,60	16.500	130,00	**636.000**

Bestewind/ K&M Yachtbuilders

De Stienplaat 7 – 8754 He Makkum (The Netherlands)
Tel. +31 (0)515 233 000 – Fax +31 (0)515 233 022
www.kmy.nl – info@kmy.nl

Linea estetica. Inusuali, comunicano robustezza e marinità in pieno stile modern classic.
Scafo e appendici. Sezioni stellate e immerse, appendici moderne ma votate alla crociera.
Piano velico. Potente e attuale, con genoa di varie dimensioni e trinchetta opzionale.
Coperta. Caratterizzata dalla Pilot House che si innesta in una tughetta bassa e lunga.
Pozzetto. Raccolto e profondo, ben riparato dalla tuga; accoglie tutte le menovre.
Gavoni. Enorme vano a poppa accessibile dai portelli sotto le panche; alloggio per la zattera.
Quadrato. Lungo 4 metri, è spazioso e ben sfruttabile; luci basse e soffuse.
Cucina. Grande mobile ben organizzato e utilizzabile anche in navigazione.
Carteggio. Nella Pilot House, può consentire la conduzione a motore dall'interno.
Cabine. A prua lunga 3,5 m e ricca di stivaggi, a poppa un po' più sacrificate, specie a dritta.
Bagni. Due versioni per quello di prua, a poppa lungo abbastanza per ricavarci un vano doccia.
Impianti. Nella media, possono essere arricchiti pescando nella lista optional.
Stivaggio. Vani numerosi e abbondanti, presenza di cassetti; non sempre curata l'apertura.
Costruzione. Robusta e pesante, non lesina sugli spessori ma non appare molto raffinata.
Finiture. Alcuni dettagli non all'altezza, ma la barca in prova non era completamente finita.
Dotazioni std. C'è il necessario ma bisogna attingere tra gli optional per completarla.
Prezzo. Non tra i più alti ma in linea con la qualità; va completato con gli optional.
A vela. Veloce e sicura, dà il meglio in bolina; non ama il mare corto.
A motore. Velocità buone, presenti vibrazioni e rumore; sente il vento laterale in manovra.