

Spettacolare immagine dall'elicottero: in evidenza lo studio fatto per rendere il piano di coperta elegante ed efficiente

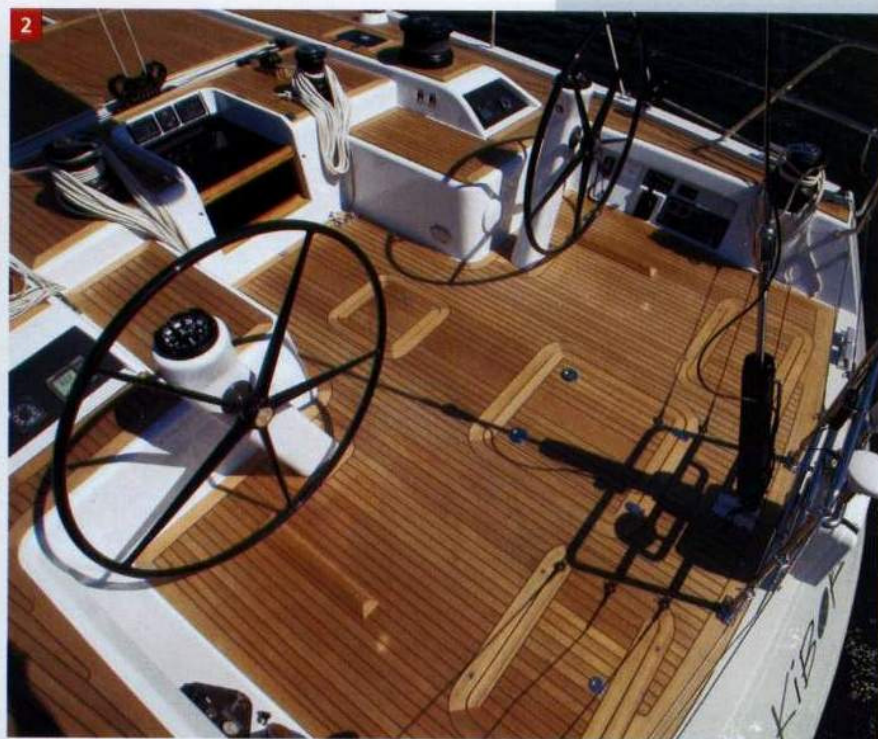
Southern Wind 72



Alta tecnologia e qualità artigianale, così l'Italia incontra il Sudafrica con questo splendido sport cruiser di ventidue metri

di VANNI GALGANI

Sono rari i cantieri che sanno realizzare finiture di pregio, ancor più rari coloro che costruiscono con tecniche avanzate e materiali hi-tech; sulle dita di una mano si contano quelli che sanno unire le due cose, e Southern Wind fa sicuramente parte di questo ristretto club. Fondato quindici anni or sono da Willy Persico, imprenditore italiano appassionato armatore ma anche esperto di cantieristica navale, ha la sua base a Cape Town. Fin dagli esordi, il cantiere sudafricano si è specializzato nella realizzazione di fast cruiser oceanici dove le prestazioni non imponessero limitazioni nella sicurezza e nella robustezza. Con otto modelli prodotti, ventiquattro barche varate e quattro in costruzione, Southern Wind ha notevolmente affinato, nel corso degli anni e dei modelli, le proprie tecniche di costruzione avvalendosi della collaborazione di alcuni tra i migliori specialisti europei, fino a divenire una delle realtà maggiormente evolute nel campo dei compositi applicati alla realizzazione di luxury cruiser. Southern Wind storicamente propone due linee di modelli: i flush deck, grintosi e filanti, e i panoramici deck saloon, caratterizzati da disegni esclusivi che ne esaltano gli scafi snelli e le prestazioni esaltanti. Dopo il successo ottenuto col 78, elegante e veloce cruiser-racer dal forte carattere, il Cantiere applica lo stesso schema riprodotto su una sorella minore dall'aspetto ancor più sportivo e mediterraneo, il nuovo 72.



A una prima occhiata, quello che colpisce di più sul Southern Wind 72 è la linearità e la pulizia delle forme. Scafo tirato e agile alle estremità, tuga sportiva divisa in due parti distinte, grafica essenziale: il nuovo sport cruiser sudafricano denuncia pienamente i suoi geni mediterranei. Un'analisi più dettagliata, però, metterà in luce un aspetto ancor più sorprendente: dietro questa apparente "semplicità" vi è un attento e sapiente studio per posizionare, in modo discreto e non invasivo, tutto ciò che serve per le navigazioni lunghe e severe. Dalle attrezzature organizzate per lavorare con efficienza quando serve, per poi scomparire o mimetizzarsi a riposo, fino ai minimi dettagli perfettamente integrati, come gli anelli

per i teli antirollio annegati con discrezione nei ciellini della tuga, c'è tutto, veramente tutto, ma si vede poco. Il nuovo 72 segna il ritorno dell'architetto Antonio Minniti: collaboratore fin dai primi tempi, ha firmato insieme a Farr il precedente 72 con cui il Cantiere è cresciuto nei primi anni di attività. Il nuovo modello, più indirizzato alle prestazioni con l'intento di ben figurare anche in regata, per la carena porta la firma dello studio americano Reichel-Pugh, famoso per progettare incredibili maxi da regata e già disegnatore, insieme alla Nauta, della apprezzata miniserie di 78 piedi. A Minniti si devono il concept, lo stile e le disposizioni interne, e l'organizzazione della coperta, quest'ultima

disegnata insieme al progettista brasiliano Fernando de Almeida. Come dicevamo, lo scafo presenta forme da vero cruiser-racer: linee tese, baglio massimo arretrato, prua fine e poco immersa, poppa alta sull'acqua con galleggiamento dinamico per favorire le prestazioni in condizioni leggere. Le appendici non scendono a compromessi: il bulbo ha una lama fine in acciaio con lungo siluro terminale mentre il timone, in posizione piuttosto avanzata per migliorare la manovrabilità della barca, offre una pala stretta e molto profonda. L'armo è stabile e performante al contempo. Il piano velico a 9/10 con albero in carbonio della Nordic Mast, è attrezzato con tre ordini di crocette acquarterate; le lande sono a

1 Lo spettacolo che si presenta a chi guarda la coperta da prua. Da notare gli osteriggi e i portelli, rigorosamente a filo, e la larghezza della falchetta, ben 16 cm, dove sono posizionati i candelieri, le bitte a scomparsa e gli imbarchi per i liquidi; **2** Il pozzetto di manovra è organizzato per condurre la barca anche in due. Vi sono i winch primari, quelli a poppa per le volanti (necessarie solo con la trinchetta) e tutte le regolazioni della randa. Il grande portello centrale dà accesso al gavone, quelli laterali accolgono due zattere autogonfiabili; **3** La randa è gestita tradizionalmente con due winch e un ampio trasto semincassato; **4** A prua del trasto vi è un piano prendisole completamente libero; **5** Lo sprayhood è completamente recesso e coperto da pannelli in teak



6 Il pozzetto degli ospiti, completamente libero da attrezzature, ha panche lunghe, comode anche per sdraiarsi, e un grande tavolo ad ante abbattibili. I paraonde sono bassi ma i cuscini previsti hanno schienali rialzati. Immediatamente dietro vi è il piano prendisole; **7** A prua vi è un vero pulpito, robusto, chiuso e poggiato in quattro punti. Da notare le bitte a scomparsa posizionate dentro l'ampia falchetta; **8** Le drizze sono servite dai winch sulla tuga; a riposo, le code vengono sistemate intorno all'albero. Da notare la rotaia per tenere la drizza del genoa in tensione, un ottimo sistema per non rovinare la cima e distribuire gli sforzi; **9** La plancetta per il bagno si apre idraulicamente; **10** Uno degli intelligenti particolari di design per alleggerire i volumi della tuga

murata e il genoa è un 106%. La notevole lunghezza della J consente anche l'adozione di una trinchetta con tensionatore idraulico e volanti a contrasto. Esempio l'organizzazione della coperta: il design è stato studiato per risultare essenziale senza rinunciare all'adozione di manovre complete e tradizionali, fondamentali per navigare in oceano con la necessaria sicurezza. Per alleggerire l'aspetto, la parte anteriore della tuga, a cuneo e dotata della tipica finestratura, risulta un volume a sé; il resto della sovrastruttura, bassa e rettilinea, si legge più come un paraonde che come una effettiva tuga. I bordi liberi alti e la poppa aperta fanno il resto: il SW 72 ha l'aspetto di un felino, potente e agile. I Southern

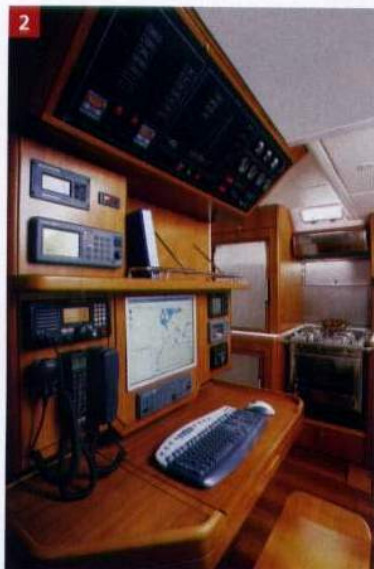


Wind nascono per essere condotti da equipaggi professionisti e hanno disposizioni ottimizzate in questo senso. Così in coperta le aree di manovra sono distinte e ben delimitate. Il pozzetto di poppa, organizzato con razionalità, raccoglie tutte le manovre correnti; da qui si accede anche all'ampio gavone, dove sono organizzati molti componenti dell'impiantistica, e alla pratica plancetta per il bagno. Le drizze sono servite dai winch disposti a piede d'albero; nel mezzo si sviluppa la zona destinata agli ospiti, con grande pozzetto dotato di tavolo fisso e area prendisole rialzata. Passavanti larghi fino a 76 cm (!) portano alla zona di prua, liscia e pulita, dove si accede all'ampia calavele e al gavone per l'ancora.

Zoom



A, B Per tenere la prua elegante e pulita è inevitabile il musone dell'ancora basculante. In Southern Wind lo realizzano in casa per garantirne la robustezza e l'efficienza. Il pozzo catena sottostante è accessibile tramite due osteriggi. Dato che il salpancore è completamente recesso, per il tonneggio delle cime vi è il cabestano della Sanguineti, anch'esso a scomparsa; **C** La particolare finestratura firma i Southern Wind sportivi; **D** Nel pozzetto ospiti vi è questo grande tavolo da pranzo. Le ante abbattibili agevolano la circolazione; **E** Ogni spazio disponibile è sfruttato per gavoncini di varie dimensioni (questi piccoli sono ai lati del tambuccio), tutti con portello rigidamente a filo



Gran parte della qualità di un prodotto nasce nel progetto. In Southern Wind, i diversi dipartimenti partecipano alla definizione di ogni singola barca, esponendo le proprie esigenze e venendo incontro alle necessità degli altri. Ciò comporta un enorme vantaggio anche nell'efficienza e nei controlli di qualità. Tanto per fare un esempio, in laminazione si prevedono già gli elementi che serviranno ad alloggiare e a distribuire i componenti dell'impiantistica. I Southern Wind sono famosi per la loro eleganza e per la cura nella realizzazione, ma pochi sanno che sono costruiti con le più moderne tecnologie utilizzando materiali hi-tech. Questo consente di contenere il dislocamento senza risparmiare

sugli arredi e sugli impianti rendendo, al contempo, gli scafi estremamente rigidi e performanti. Le fibre sono il carbonio per la coperta e la pelle interna dello scafo, mentre il kevlar misto al vetro, più resistenti in caso di urto, sono usati per lo strato esterno. Per l'espanso viene usato il Core-Cell nello scafo e il Divinycell in coperta. La resina è epossidica e sono previsti nell'arco della realizzazione ben tre momenti di post-cura a 75°, l'ultimo dei quali quasi alla fine, dopo la giunzione scafo-coperta. Il timone, realizzato su stampo fresato a controllo numerico, è interamente in carbonio preimpregnato e l'asse è laminato su mandrino per non interrompere la continuità delle fibre; l'intero

manufatto viene poi cotto in forno a temperature superiori ai 100°. Le strutture sono studiate con attenzione e fantasia: le paratie, in composito, vengono realizzate in infusione e vi sono elementi di rinforzo longitudinali che prevedono fino a cento strati di carbonio. Nonostante l'alta tecnologia applicata per la costruzione, l'atmosfera nei Southern Wind rimane legata alla tradizione navale: per il 72, Minniti propone uno stile fresco e accogliente, con ampie superfici bianche alternate ad elementi in teak finemente lavorato. In sintonia con l'organizzazione della coperta, gli interni sono divisi in due aree ben distinte. Scendendo dal pozzetto centrale si accede al grande quadrato, dotato di divani con-

1 Lo stile negli interni del primo esemplare prevede caldo teak alternato ad ampie superfici bianche; gli armatori, però, hanno ampia scelta su colori e finiture. Il tavolo si apre raddoppiando le sue dimensioni; per sfruttarlo sulla dritta vanno aggiunte delle sedie. Da notare i due robusti tientibene sulla tuga e la soglia in acciaio della porta; 2 Il carteggio, posto subito ai piedi del tambuccio di poppa, è una postazione tecnica fornita di ampi spazi per l'elettronica; scarsa la superficie per stendere una carta. Sullo sfondo si notano i due grandi frigoriferi in acciaio; 3 La cucina, dotata di fornello e cappa dell'Alpes Inox, ha una organizzazione funzionale. Un po' scarsi i volumi per la cambusa; 4, 5 Gli alloggi per l'equipaggio sono rifiniti con la stessa cura di quelli destinati agli ospiti



6



10

6 Per lo stile degli interni, concordato con l'armatore, Minniti ha volutamente evitato elementi "carbon look" per mantenere intatti il calore del legno e la purezza del bianco. In alternativa si può optare per rivestimenti totalmente in legno. Notare il ridotto ingombro del tavolo quando è chiuso; **7, 8** Le cabine degli ospiti, complete di bagno dedicato, offrono letti comodi e abbondanti altezze; **9, 10** La suite dell'armatore è dotata di un grande letto dalle forme regolari, numerosi armadi e un calpestio che, dal letto alla porta, misura ben 190 cm. Sono previsti i teli antirollio e il materasso, alto 15 cm, è realizzato su misura in lattice. L'ampia testiera lascia spazio per una immagine a scelta dell'armatore. Raffinato lo stile del bagno, con piano in teak e livello di forma rettangolare

trapposti e ampio tavolo, completamente dedicato all'intrattenimento. Intorno al quadrato sono distribuite le due cabine per gli ospiti, con letti in piano o a castello, entrambe dotate di bagno privato. La zona di prua è destinata all'armatore. Si tratta di una vera e propria suite con letto matrimoniale accessibile anche dai lati, capienti armadi ricchi di cassetti e ampia superficie calpestabile. Il bagno privato annesso è dotato di spazioso box doccia separato. Nel complesso gli ambienti dedicati agli ospiti sono posizionati nella parte più confortevole della barca, specie quando si sta all'ormeggio, e sono organizzati per consentire un totale isolamento. Accessibile direttamente dal pozzetto di



7



8



9

manovra, la zona abitata dall'equipaggio occupa tutta la porzione di poppa. Comprende una cucina di discrete dimensioni, realizzata con materiali resistenti e componenti delle migliori marche, la stazione di navigazione, completa delle più moderne apparecchiature elettroniche e posta a diretto contatto col pozzetto, e la cabina con due letti a castello, realizzata con finiture simili a quelle degli ospiti e completa di bagno privato. In questa zona sono posti anche tutti i controlli e i comandi relativi all'impiantistica. I Southern Wind offrono ampie possibilità di personalizzazione: per il 72 sono previsti altri schemi compresa una soluzione più indirizzata alle regate, con cabina armatoriale a poppa.



A



B



C



D



E

A Davanti alla cabina armatoriale trova spazio un'ampia cala vele, lunga ben 225 cm, dove alloggiare tutte le cime, il fuoribordo e da dove accedere a vari elementi d'impiantistica. All'occorrenza può diventare un alloggio per l'equipaggio; **B** Per migliorare l'organizzazione dei volumi di stivaggio, sotto le cuccette (nella foto il letto armatoriale) sono ricavati dei pratici cassetti; **C** Lo stile degli arredi è sobrio ma dotato di personalità, con un gioco attento sull'orientamento delle vene; **D** L'unico elemento in carbonio a vista è la scaletta di accesso alla zona equipaggio; **E** La sala macchine è ben organizzata e ha una zona pavimentata

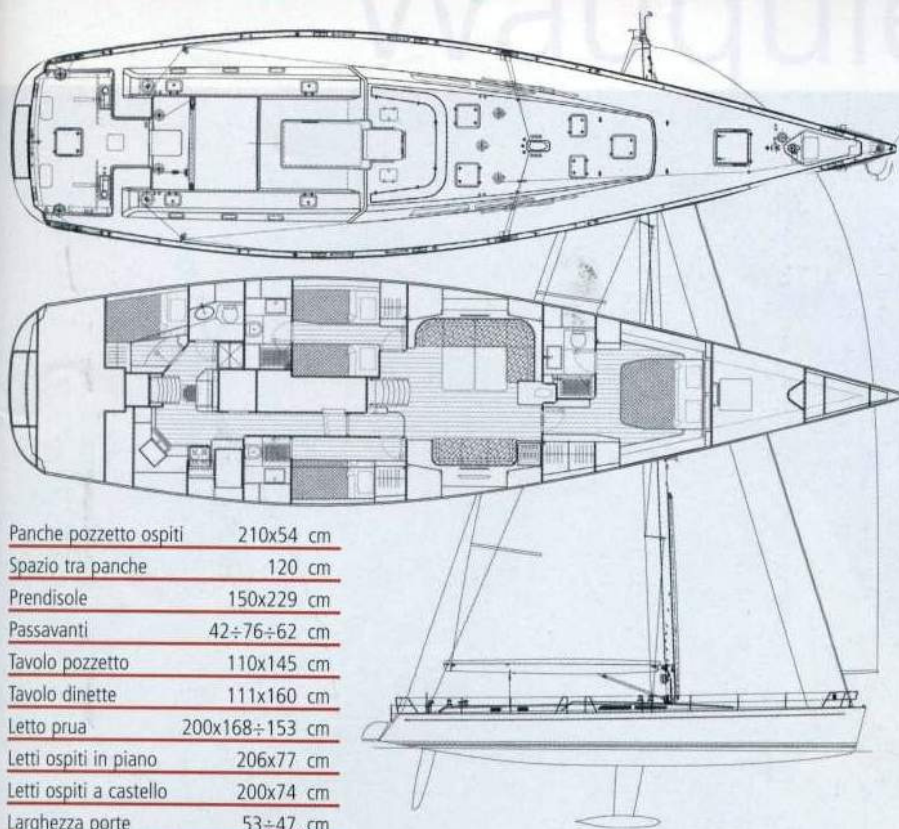


Benvenuti a bordo

Come c'è da aspettarsi già guardando le foto, le prestazioni sono esaltanti, anche con poco vento. Ma non è solo la velocità a impressionare: è quell'insieme di solidità e leggerezza, quella sensazione di scivolare veloci su un oggetto che è anche perfettamente adatto ad affrontare navigazioni impegnative. D'altronde, le oltre 7.000 miglia che ogni Southern Wind affronta per il viaggio inaugurale (vengono consegnati tutti via mare) costituiscono già un notevole collaudo. *Kiboko*, il primo esemplare di 72, ha appena concluso questo fantastico viaggio navigando per intere giornate a velocità tra i 10 e i 15 nodi, fino a toccare una punta massima di ben 20,9, il tutto con vele da trasferimento ed equipaggio rilassato. Noi però non abbiamo aspettato che la barca arrivasse in Mediterraneo: siamo andati a provarla nelle acque di casa, la rada di Cape Town ai piedi dell'imponente Table Mountain. Durante una limpida giornata con mare appena mosso da lunghe onde oceaniche, abbiamo avuto vento oscillante tra i 5 e i 12 nodi reali. La partenza non è stata fulminea: le vele da trasferimento, pesanti e non enormi, hanno bisogno di un po' di velocità per cominciare a rendere; ma appena la barca ha cominciato a muoversi, si è rapidamente scollata di dosso le sue 29 tonnellate acquisendo un passo agile e veloce, fino a crearsi l'apparente necessario per navigare costantemente sopra la velocità del vento reale: questo significa che, di bolina con

5,2 nodi di vento, ne abbiamo fatti quasi 7 e, con 10 sotto gennaker, abbiamo navigato tra gli 11 e i 12. La conduzione non comporta fatica: i 6 winch elettrici (su un totale di 9) assistono tutte le manovre "gravose". Stare al timone è veramente un piacere: la reattività sulla ruota e l'estrema efficienza della pala, insieme alla rigidità e compattezza dello scafo, trasformano ogni azione in una reazione immediata; le raffiche fanno accelerare rapidamente e voi, con pochi gradi, potete seguire i movimenti del vento come su una deriva. La sensazione è quella di avere la barca sempre "in mano", senza filtri, senza mediazioni: quando il vento aumenta la pala spinge e, dalla ruota, avete la possibilità di capire in ogni momento di cosa la barca ha bisogno. Ottima anche la posizione, si sta comodi in piedi, appoggiandosi sui puntapiedi, e seduti sui bordi; in entrambi i casi si controllano bene i filetti sul genoa. Le manovre sono organizzate con ordine nel pozzetto di poppa: poche persone le possono gestire senza problemi; d'altra parte i notevoli spazi disponibili in coperta consentono di non darsi fastidio anche quando si è in tanti (eravamo in 16 durante la prova). Decisamente confortevole il comportamento sull'onda: la concentrazione dei pesi in basso e la forma affusolata dello scafo consentono un passaggio morbido e potente. Un fast cruiser oceanico che, ne siamo certi, darà ottime soddisfazioni anche nelle leggere regate mediterranee.

Scheda tecnica



Panche pozzetto ospiti	210x54 cm
Spazio tra panche	120 cm
Prendisole	150x229 cm
Passavanti	42÷76÷62 cm
Tavolo pozzetto	110x145 cm
Tavolo dinette	111x160 cm
Letto prua	200x168÷153 cm
Letti ospiti in piano	206x77 cm
Letti ospiti a castello	200x74 cm
Larghezza porte	53÷47 cm

Dedicato a...

Dopo anni di duro lavoro, il cantiere Southern Wind ha raggiunto la piena maturità progettuale e produttiva. I modelli attuali, che portano il nome del Cantiere, rappresentano un esempio di come un'azienda dal carattere forte possa uniformare nell'impostazione e nelle sensazioni barche dalle finalità distinte e figlie di diversi progettisti. Ciò è possibile perché, nonostante esista "solo" da quindici anni, Southern Wind vive delle capacità e delle personalità dei suoi componenti, professionisti dalla lunga esperienza che, prima di ogni altra cosa, sono buoni marinai. Il nuovo 72 è una barca allegra e performante, perfettamente adatta per regate e crociere nei nostri mari; è, a differenza di molti concorrenti diretti, anche una barca costruita per affrontare lunghe navigazioni, un vero blue water yacht dotato di quanto occorre per una lunga autonomia; è infine un cruiser nato e ottimizzato per la conduzione con equipaggio professionista, a cui è dedicata una comoda e separata parte degli interni. Quindi non un maxi alla moda ma una barca seria, disegnata con stile ma senza eccessi e costruita, come tutti i Southern Wind, per durare a lungo.



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Swan 70	Nautor	21,35	5,43	30.000	254,30	-
Imx 70	X-Yachts	21,40	5,37	28.000	273,13	-
Sweden 70	Sweden Yachts	21,25	5,64	40.000	230,00	-
Oyster 72	Oyster Marine	22,10	5,85	48.000	313,00	-

Progetto	Reichel-Pugh/Minniti/de Almeida	
Lunghezza scafo	21,84	m
Lunghezza gall.	19,38	m
Larghezza	5,62	m
Immersione	3,50	m
Dislocamento	29.000	kg
Zavorra (35%)	9.888	kg
Sup. vel. (randa + genoa 106%)	260,00	mq
Motore Yanmar 4LHA-DTP asse elica	200	hp
Serbatoio nafta	1.640	l
Serbatoio acqua	810	l

Attrezzatura

- albero 9/10 in carbonio Nordic Mast 3 crocette acuartierate, sartie in tondino Nitronic 50
- boma Park Avenue e tangone in carbonio
- avvolgifiocco elettrico Reckmann EF90-3
- centralina idraulica per: paterazzo, strallo di trinchetta, vang e tesabase
- winch Harken 2x1110 ST el. + 1x980 ST el. + 3x70 ST el. + 2x980 ST + 1x60 ST
- timonerie ruote in carbonio ø 120 cm
- stopper Spinlock ZS1214 (9) + XAS (3) + XCS (2)
- attrezzatura di coperta Fredericksen
- mast jack con due pompe idrauliche

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di carbonio con anima in Core-Cell, resina epossidica
- struttura: madieri in carbonio resinati allo scafo, paratie in composito resinato a scafo e coperta

Dotazioni

- coperta in teak 8 mm
- vele a scelta per un valore di € 28.000
- elettronica a scelta per un valore di € 15.000
- entertainment a scelta per un valore di € 8.000
- parti di ricambio per un valore di € 2.000
- osteriggi (9) custom a filo e oblò (6) Gojot
- salpancore elettrico Maxwell 2.500 w
- cabestano a scomparsa Sanguineti
- batterie al gel, 24v 840 Ah, 12v 110 Ah
- caricabatt./inv. 24v 3x70 Ah-2500 w + 12v 70 Ah
- passerella in carbonio
- frigo 320 l + freezer 250 l + frigobar a cassette
- plancia di poppa apribile con pistone idraulico
- elica Gori a tre pale abbattibili
- bow thruster Maxpower Retract 17 hp
- desalinatore Schenker 150 l/h 24v
- climatizzatore Frigomar 39.600 BTU
- generatore Mastervolt 12 kw (1.500 giri)
- pilota automatico Robertson AP 20
- zattere autogonfiabili da 6 persone (2)

Meteo della prova

- vento da 5 a 12 nodi reali
- mare poco mosso con onda lunga

Informazioni Pegaso Yacht Division

Via Maccaggi, 25/21 - 16121 Genova
Tel. +39 010 5704035 - Fax +39 010 5704065
www.sws-yachts.com - info@pegasoyd.com