

ES

The FortyTwo

Tesi e antitesi Thesis and antithesis

Non c'è niente di più profondo di ciò che appare in superficie. Il pensiero del filosofo tedesco Georg Wilhelm Hegel ha ispirato Giovanni Ceccarelli nel progettare l'ultimo modello di Eleva Yachts: tesi, antitesi e sintesi della vela moderna

Nothing is more profound than what appears on the surface. The thinking of the German philosopher Georg Wilhelm Hegel inspired Giovanni Ceccarelli in the design for Eleva Yachts' latest model, providing a thesis, antithesis and synthesis of modern sailing

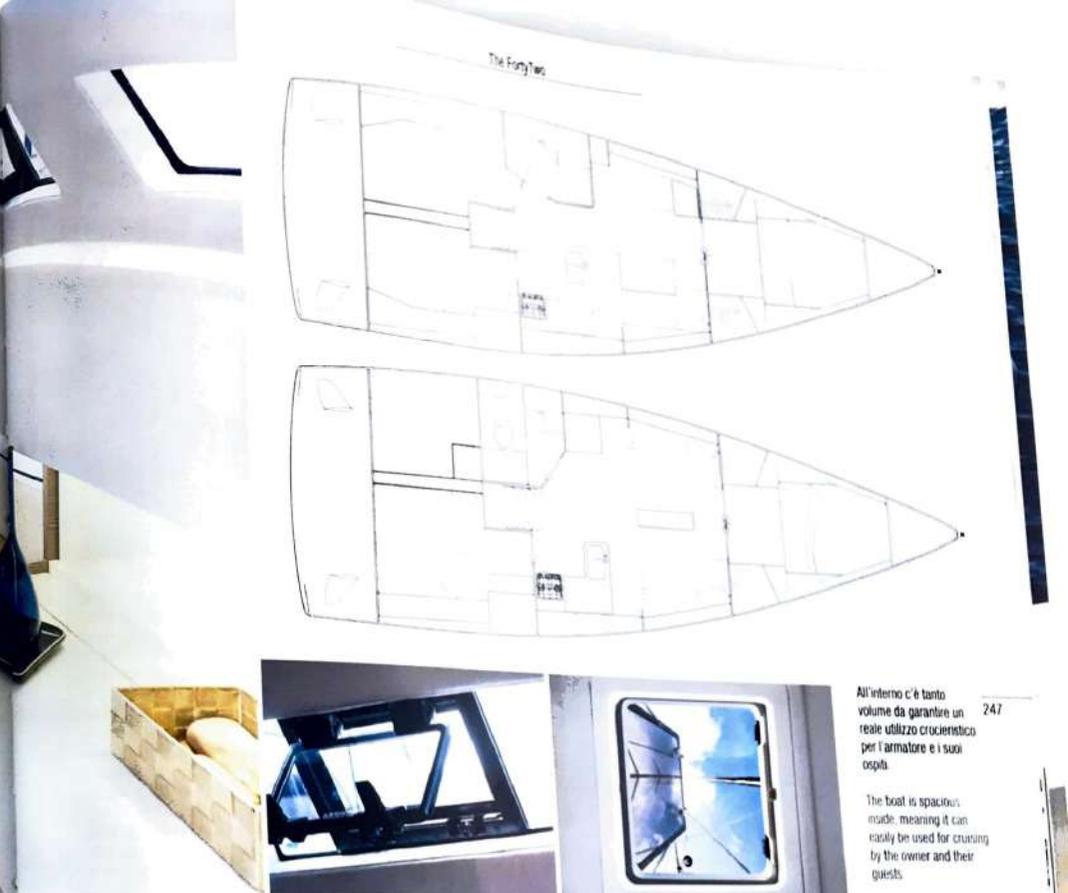
by Niccolò Volpati 24



THE FORTYTWO



246



247

All'interno c'è tanto volume da garantire un reale utilizzo crocieristico per l'armatore e i suoi ospiti.

The boat is spacious inside, meaning it can really be used for cruising by the owner and their guests.

LA VELA NON È COME LA MOLTIPLICAZIONE, CAMBIANDO L'ORDINE DEI FATTORI IL RISULTATO CAMBIA, ECCOME! Anche questo modello di Eleva Yachts nasce dalla matita di Giovanni Ceccarelli e in effetti si fa una certa fatica a immaginarselo intento a progettare una barca che rientri nei canoni della crociera e del comfort a tutti i costi. Il suo curriculum non dà adito a dubbi: regate, Coppa America e competizioni di ogni tipo, sia da velista, sia da progettista. La priorità di Ceccarelli non è il comfort. Il sailing easy significa, infatti, performance, piacere di navigare, magari senza complicarsi troppo la vita, ma sempre con l'obiettivo di navigare veloce. Il secondo modello di Eleva Yachts, *The FortyTwo*, che arriva ben quattro anni dopo *The Fifty*, sempre progettato da Ceccarelli, è un sunto di questa filosofia. Vi fanno paura le volanti? Se volete potete farne a meno, ma *The FortyTwo* le prevede. E, sempre se lo desiderate, potete scegliere un fiocco autovirante e una randa tradizionale, ma rimane comunque una barca piuttosto invelata, fatta appunto per andare

veloce, con un genoa tradizionale e la randa square top. L'attrezzatura di coperta è conseguente alla filosofia del sailing easy. C'è il trasto di randa, se vuoi lo usi, altrimenti lasci la scotta di randa al centro e ti semplifichi la vita. Insomma, il sailing easy è la filosofia che abbracciano quegli armatori che amano navigare a vela, che vogliono divertirsi e non si spaventano se ci sono da fare delle manovre. Il filosofo Ceccarelli ha, tra i suoi seguaci, armatori che interpretano il suo pensiero in modo differente. Così come Hegel che ispirò egualmente, sia la cosiddetta sinistra hegeliana, sia la destra hegeliana, anche *The FortyTwo* è indicata allo stesso tempo per i regatanti e gli amanti della crociera veloce. Esiste, infatti, una versione *Oceano*, meno "tirata" rispetto a quella *Mediterraneo*. Non ci sono le volanti, ma il paterazzo sdoppiato, c'è il carrello per il fiocco autovirante e un rollbar sopra il quale ancorare il trasto di randa, evitando che questo tagli in due il pozzetto. Eleva *The FortyTwo* quindi, è ideale sia per chi vuole correre in regata, sia per chi vuole

sempre correre, ma in crociera. Le condizioni che ci riserva Pesaro non sono particolarmente entusiasmanti. Il vento è poco e fiduciosi procediamo verso il largo, nella speranza di incontrarne un po'. Intanto abbiamo occasione di testare le prestazioni a motore. Nel vano c'è un Volvo Penta D2 da 60 cavalli voluto dall'armatore. È una super potenza perché quelle standard sono da 40 cavalli per la versione *Mediterraneo* e 50 cavalli per la versione *Oceano*. La spinta è ovviamente tanta perché alla massima velocità superiamo addirittura i dieci nodi e a regime di crociera si può navigare tranquillamente oltre i nove. Nonostante ciò la rumorosità nella cabina di poppa, quella cioè direttamente a contatto con il vano motore, è molto bassa perché si aggira intorno ai 70 dbA. Questo significa che è stato fatto un buon lavoro di insonorizzazione. La pazienza viene ripagata perché il vento arriva, anche se con un'intensità non certo travolgente. La barca comunque accelera appena entra una bava di vento. Bastano davvero pochi nodi e se





248
Ceccarelli has paid a great deal of attention to the amount of natural light that reaches the area below deck.

Ceccarelli ha dedicato tanta attenzione alla luce naturale che filtra sottocoperta.

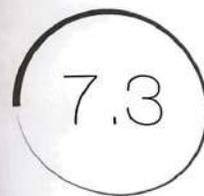
poi rinforza, l'accelerazione è progressiva. Ottima la sensazione anche al timone. Risponde bene ed è molto docile, merito anche di un sistema con una sorta di piccolo trasto e due bracci per le ruote di Jefa Steering. Anche sotto il profilo del governo sembra tutto ben riuscito. Ceccarelli ci spiega che ha dedicato lunghi studi alla forma delle due pale del timone. L'obiettivo era quello di garantire un'elevata manovrabilità, senza "appesantire" l'attrito e quindi ridurre le performance. E anche questa scelta sembra essere giusta. The FortyTwo appare sempre facile al timone, anche se non si è particolarmente esperti. Comodo il Code 0 che viene armato sulla defliniera di prua, così è sempre pronto per essere srotolato. Infine, nonostante una giornata con vento assai moderato, siamo riusciti a superare i sette

nodi di velocità negli unici due momenti nei quali la pressione è aumentata. È successo quando navigavamo con un angolo di 75° a vele bianche e poi a 105° con il Code 0. La sensazione è che basta un vento tra sette e dieci nodi di intensità per avere performance sottovela davvero entusiasmanti. È la condizione fondamentale per godersi la navigazione e convincersi che vale sempre la pena di issare le vele. La caratteristica che ho più apprezzato della coperta è che sono stati ricavati i volumi di stivaggio in modo originale. Sotto le panche del pozzetto, infatti, non ci sono gavoni, così le cabine di poppa hanno un'abitabilità maggiore. Inoltre, la base di queste panche è tutta trasparente in modo da consentire di avere un'eccezionale luce naturale in questi due locali di poppa. E allora dove è stato ricavato lo spazio per lo stivaggio? In una calavele molto profonda all'estrema prua e in un grande gavone a cui si accede dal piano di calpestio del pozzetto. Unica scelta non troppo convincente è l'altezza del paramare. Non è certo eccessiva e risulta pertanto un po' scomoda quando ci si appoggia con la schiena. Gli interni sono disponibili in diverse versioni. Quella che abbiamo provato noi ha il layout tradizionale con tre cabine e due bagni. Oltre alle due di poppa con tanta luce naturale e tanta abitabilità, anche l'armatoriale di prua non è da meno. Qui filtra molta luce perché, oltre agli oblò lungo le fiancate, c'è una sorta di "striscia" di finestratura nella parte più prodiera della tuga. I volumi reali e percepiti sono ampi. Nonostante ciò la barca ha un peso di soli 7.500 kg, quindi garantisce gli spazi necessari per la crociera senza performance di velocità sottovela.

La navigazione è facile, ma anche esaltante. Basta una bava di vento per accelerare. Ottimo il sistema delle due ruote che consente di avere un timone confortevole, ma anche preciso.

Sailing is easy, but also exhilarating. A breath of wind is enough for the boat to pick up the pace. The two-wheel steering is excellent, making steering comfortable yet accurate.

Velocità max di bolina
nodi
Hauling max speed
in knots



Superficie velica m²
Sailing surface m²



Rapporto lung./larg.
LW



Dislocamento
Displacement



Prestazioni a motore/Under power performance

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A (cabina di poppa) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Sound level on scale A (aft cabin) dB
2000	8,6	69
2500	9,3	71
3000	9,8	74
3100	10,2	77

The FortyTwo
ELEVA YACHTS
Via Papiria, 63
I-61032 Fano (PU)
T. +39 0721 1542160
www.elevayachts.com

PROGETTO: Ceccarelli Yacht Design
SCAFO: Lunghezza 11,2, 50m • Baglio massimo 4,10m • Pescaggio 2,45m • Pescaggio versione Oceano 2,05m • Dislocamento a secco 6.800 kg • Dislocamento versione Oceano 7.500 kg • Zavorra 2.575 kg • Superficie velica 90,5m² • Serbatoio acqua 350 l • Serbatoio carburante 220 l • Motore standard 50 cv

MOTORE: Volvo D2 60 • Potenza 44 kW (60 cv)
• Regime di rotazione 2700-3000 giri/minuto
• 4 cilindri • Cilindrata 2,2 l • Alesaggio per corsa 84mm x 100mm • Rapporto di compressione 23.3:1
• Piede saldrive • Elica a tre pale a passo variabile
• Peso a secco con saldrive 264 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT A

PREZZO: 295.000€, Iva esclusa, versione standard

PROJECT: Ceccarelli Yacht Design

HULL: LOA 12,50m • Maximum beam 4,10m • Draft 2,45m • Ocean version draft 2,05m • Light mass displacement 6,800 kg • Ocean version displacement 7,500 kg • Ballast 2,575 kg • Sailing surface 90,5m² • Water tank volume 350 l • Fuel tank volume 220 l • Standard engine 50 hp

MAIN PROPULSION: Volvo D2 60 • Outlet mechanical power 44 kW (60 hp) • Rotational speed 2700-3000 min • 4 cylinders • Swept volume 2,2 l • Bore&Stroke 84mm x 100mm • Compression ratio 23.3:1
• Saldrive • Three blades propeller at a variable pitch
• Dry weight with saldrive 264 kg

EC CERTIFICATION: CAT A

PRICE: 295,000€, Excl.VAT, as standard

La manovre non sono state tolte, ma solo nascoste. C'è tutto quel che serve per navigare veloci, anche in regata.

The potential for manoeuvring has not been removed, merely hidden. There is everything here you need to travel quickly, and even race.

Condizioni della prova
Conditions on test

Località/Place
Mare/Sea state
Vento/Wind speed
Pescaggio/Calm
Tra 4 e 10 nodi
Between 4 and 10 knots
Persone a bordo/People on board
Carburante imbarcato/Fuel volume on board

6

30 l



Zavorra
Ballast



2.5

Prestazioni a vela/Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina larga / Close reach	60°	4,5	6,0
Bolina larga / Close reach	75°	7,3	7,2
Traverso / Beam reach	90°	3,0	4,7
Traverso / Beam reach	90°	5,2	5,0
Lascio / Broad reach	105°	7,8	10,0
Lascio / Broad reach	125°	4,7	4,0



La coperta è disegnata per regata o per navigare veloce senza troppa fatica. Due sono gli allestimenti possibili, in modo da soddisfare esigenze parzialmente differenti.

The deck is designed for both racing and sailing quickly without having to work too hard. There are two setups to choose from, to satisfy slightly different needs.

SAILING IS NOT LIKE MULTIPLICATION: IF YOU CHANGE THE ORDER OF THE FACTORS, YOU END UP WITH A SUBSTANTIALLY DIFFERENT RESULT. Once again, this design from Eleva Yachts comes from the pencil of Giovanni Ceccarelli, a designer who it is hard to imagine creating a boat that prioritises cruising and comfort. His CV is undeniably impressive, with races, America's Cup regattas and competitions of all types to his name, both as a sailor and as a designer. Easy sailing for him does not mean comfort, it means performance and fun at the helm, perhaps without making life too complicated, but ultimately always aiming for speed. The second model from Eleva Yachts, *The FortyTwo*, which comes four years after *The Fifty*, also designed by Ceccarelli, epitomises this philosophy. Frightened of steering wheels? You can do without them if you want, but *The FortyTwo* has them. And you can choose a self-tacking jib and a traditional mainsail if you want to, but the

boat is still all about the sails, designed to travel quickly, with a traditional genoa and square-top mainsail. The equipment on deck matches the easy sailing philosophy too. There is a mainsheet traveller if you want to use it, otherwise, you can make your life easier by having the boom sheet in the centre. Essentially, easy sailing is a philosophy embraced by owners who love using their sails, who want to have fun and are not afraid of a few manoeuvres. And different owners interpret the Ceccarelli philosophy in different ways. Just like Georg Wilhelm Hegel, who inspired both Left and Right Hegelianism, *The FortyTwo* is also designed both for racers and for those who love to cruise fast. Indeed, there is also an Ocean version, which is less 'stripped-back' than the Mediterranean version. There are no steering wheels, but instead, there is a double backstay, a traveller for the self-tacking jib and a rollbar to which the mainsheet traveller can be fastened, so it doesn't divide the

cockpit in two. Eleva's *The FortyTwo* is therefore ideal both for those who want to race and those who want to cruise, but without compromising on speed. The conditions awaiting us in Pesaro are not particularly promising. There is little wind, but we head optimistically towards the open sea, hoping to find some. In the meantime, it gives us the chance to test the boat's performance under engine power. The compartment contains the owner's choice of engine, a 60 hp Volvo Penta D2, which provides a higher level of power than the standard 40 hp for the *Mediterranean* version and 50 hp for the *Ocean*. There is a lot of thrusts – we manage to exceed 10 knots at top speed, and you can easily surpass 9 knots at cruising speed – yet noise levels in the stern cabin, which is directly in contact with the engine compartment, are very low, at around 70 dBA, proof of successful soundproofing. Our patience finally pays off, and the wind arrives, although it's not exactly strong. Nevertheless, the boat accelerates as soon as we feel a breath of wind. It only takes a few knots, and as the wind strengthens, the acceleration continues. The boat feels great at the helm – it is very responsive and smooth, in part thanks to a system featuring a sort of small traveller and two guys for use with the Jefa Steering wheels. Everything also seems very well designed when it comes to handling. Ceccarelli tells us that he spent a long time researching the shape of the two rudders, aiming to enhance the manoeuvrability without increasing friction and therefore reducing performance. This again seems to have been the right choice: although we are not experts, *The FortyTwo* seems easy to manage at the helm. The Code 0 mounted on the dolphin striker at the bow, ready to be unfurled at any moment, is very handy. In the end, despite the rather tame wind, we managed to surpass seven knots at the two moments when the wind speed picked up. It happened while we were sailing at an angle of 75° with just the mainsails, and then at 105° with the Code 0. I feel that a 7-10 knots wind is enough for genuinely exciting performance under sail: with that wind strength, you could be sure of enjoying the sailing and confidence it is worth hoisting the sails. The thing I most appreciated about the deck was the original stowage solutions. There are no lockers under the cockpit benches, making the cabins at the stern more spacious. Also, the bases of these benches are completely transparent, providing an exceptional amount of natural light to these two rooms at the stern. The storage space is instead found in a very deep sail locker at the extreme bow, and in a large locker accessed from the floor of the cockpit. The only design choice that is not overly convincing is the height of the cockpit wall, which is rather small, and therefore a little uncomfortable when you lean your back against it. The interiors are available in several different versions. The one we tried has the traditional layout, with three cabins and two heads. As well as the two stern cabins, with plenty of natural light and headroom, the master suite at the bow is also impressive, bathed in light both from the portholes along the sides and a sort of 'strip' of windows at the foremost part of the deckhouse. The boat feels spacious – and it is – but yet it weighs only 7,500 kg, and so provides the room required for cruising without compromising the

