

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Polli (MPYD): “Perché la doppia pala del Grand Soleil 80 è diversa dalle altre”

Nicola Capuzzo · Monday, June 15th, 2026

Porto Cervo (Sardegna) – In occasione della XXIV edizione della Grand Soleil Cup organizzata dal cantiere in collaborazione con lo Yacht Club Costa Smeralda ha debuttato in acqua il Grand Soleil 80, nuova ammiraglia della flotta di Cantiere del Pardo. È stata anche l'occasione per due giornate di test durante le quali SUPER YACHT 24 ha potuto provare la barca e parlare a lungo con il suo progettista, l'architetto navale Matteo Polli (Matteo Polli Yacht Design), delle soluzioni tecniche che caratterizzano lo yacht: linee d'acqua, piano velico e appendici con chiglia telescopica e due timoni al posto della pala singola.

La filosofia del Grand Soleil 80 segue quella degli altri modelli della gamma?

“Ricalca quella dei modelli più piccoli e si estende a questo 80, l'ammiraglia del cantiere. Nel caso specifico di Bianca II c'è stata una forte personalizzazione da parte del cliente, a partire dal sistema ibrido e dalla tipologia di chiglia, che rientra comunque tra le soluzioni previste dal cantiere. Dal punto di vista dell'architettura navale e delle appendici, abbiamo in parte costruito l'imbarcazione attorno alle esigenze dell'armatore, che prevede un utilizzo orientato al charter e a qualche regata nel Mediterraneo”.

Perché avete scelto una chiglia telescopica abbinata alla doppia pala del timone?

“Questa configurazione consente di passare da un pescaggio minimo di 2,90 metri a uno massimo di 4,40 metri e ha richiesto l'adozione della doppia pala, una soluzione realizzata per la prima volta dal cantiere proprio su questo modello. Con la chiglia sollevata non si naviga mai: serve solo per entrare in porto con 2,90 metri di pescaggio e accedere a luoghi che normalmente un 80 piedi non potrebbe frequentare. Quando si solleva la chiglia e si entra in porto non è possibile avere un timone profondo 4 metri e si è quindi costretti ad adottarne uno molto più corto. Ma un timone corto è poco efficiente, per cui è preferibile una configurazione a doppia pala. Avendo due pale è possibile ridurre la superficie di ciascuna e ottenere profili con un aspect ratio più elevato, quindi più efficienti e capaci di lavorare meglio”.

In che modo questa soluzione si differenzia dalle altre configurazioni a doppia pala?

“In genere, quando si adottano due pale, si tende a posizionarle molto distanti dal centro barca e

con una forte inclinazione, in modo da favorirne il funzionamento a vela. Più le allontani, infatti, più aumenta la probabilità che, con la barca sbandata, la pala sopravvento esca dall'acqua, riducendo la superficie bagnata immersa. Il problema è che poi, in porto, soprattutto nelle manovre in retromarcia, possono nascere difficoltà di manovra. Sul Gs80 è stato fatto il contrario: mettendo le pale più vicine al centro e accettando che quella sopravvento non esca completamente dall'acqua, restano sempre entrambe operative e possono quindi essere più piccole. La loro inclinazione è diversa rispetto a quanto si vede normalmente: 15 gradi contro i tipici 20 gradi, che corrispondono più o meno all'angolo di sbandamento di una barca in crociera. A 20 gradi, però, in porto i timoni iniziano a lavorare con un orientamento meno favorevole. Inoltre, se vengono posizionati molto lontano dal centro barca, si perde l'efficacia della parte alta della pala che rimane fuori dall'acqua. Crediamo di aver trovato una via di mezzo che consente di ottenere una buona manovrabilità in porto, ottima in mare e prestazioni interessanti anche con poco vento”.

Chiglia telescopica e doppia pala penalizzano le prestazioni?

“Normalmente la chiglia telescopica abbinata alla doppia pala non rappresenta la soluzione più performante, ma su questo 80 non comporta penalizzazioni significative. Con la chiglia completamente abbassata si arriva a 4,40 metri di pescaggio e si ottiene un importante momento raddrizzante. Inoltre il peso della chiglia e del bulbo non è molto superiore rispetto a quello della configurazione standard. Se il confronto viene fatto con una chiglia a basso pescaggio, questa soluzione è migliore; se invece il paragone è con una chiglia standard orientata esclusivamente alla performance, il risultato è diverso”.

Sono previste configurazioni alternative per chi privilegia maggiormente la performance?

“Il progetto è stato sviluppato per consentire anche una configurazione con chiglia fissa standard abbinata a un timone centrale con pala singola. In quel caso il pescaggio è di 3,95 metri e la pala del timone arriva a 3,70 metri. Si tratta di una pala molto più profonda, quasi un metro più lunga rispetto alla configurazione con la chiglia sollevabile”.

Quanto è evoluto il progetto del GS80 rispetto ai modelli precedenti?

“Tendiamo sempre a modificare i progetti e a migliorarli sulla base dei feedback raccolti dalle barche precedenti. L'estetica rimane quella che caratterizza anche gli altri modelli della gamma, ma sotto la linea di galleggiamento abbiamo introdotto alcune modifiche per ottenere una migliore distribuzione dal punto di vista idrodinamico e rispondere alle esigenze degli interni. Ogni modello ha layout ed esigenze differenti e cerchiamo sempre di trovare il giusto equilibrio, perché queste sono barche che ricercano le prestazioni ma devono anche essere comode e offrire la volumetria richiesta da un utilizzo di questo tipo. Sull'80 abbiamo realizzato una stellatura più pronunciata a prua per rendere il comportamento sull'onda ancora più morbido. C'è poi un altro aspetto importante: su barche di queste dimensioni le richieste degli armatori possono essere molto diverse e riflettersi sul dislocamento, tra chi desidera sistema ibrido, batterie e generatori e chi invece preferisce una configurazione più leggera. La carena deve quindi essere in grado di sopportare dislocamenti differenti e funzionare correttamente a diversi livelli di immersione”.

Anche la posizione arretrata dell'albero rientra in questa filosofia progettuale?

“Sì, ed è una soluzione che cerco di adottare sempre. Avere un fiocco di grandi dimensioni consente di sviluppare molta potenza a prua e rende l'imbarcazione reattiva e agile anche con poco vento. I fiocchi più piccoli, soprattutto quelli autoviranti, sono meno potenti e con aria leggera

tendono a soffrire di più. Di conseguenza si finisce per chiudere le vele prima. L'obiettivo è rendere la barca divertente da condurre in tutte le condizioni di vento”.

Quale comportamento vi aspettavate con i venti tipici del Mediterraneo?

“Con 6-7 nodi ci si diverte comunque e l'imbarcazione si muove bene. Abbiamo regatato anche con 4 nodi e accelera senza problemi, arrivando sempre almeno alla velocità del vento nonostante il dislocamento aggiuntivo delle batterie. Abbiamo navigato anche con i liquidi abbastanza carichi: grazie alle numerose casse, oltre a garantire una grande autonomia, continua a muoversi bene. Non viene voglia di accendere il motore, anche perché il piano velico è generoso proprio per compensare dislocamenti importanti. La larghezza dello scafo garantisce una notevole stabilità anche senza caricare troppo di zavorra, permettendo di sostenere tranquillamente una velatura importante. Abbiamo navigato con 20 nodi di vento, tutta randa e tutto fiocco, ed era controllabilissima grazie anche ai doppi timoni. Non dà mai la sensazione di essere fuori controllo. Secondo me rappresenta un buon compromesso per una navigazione in Mediterraneo. Se ci si trova ad affrontare oltre 25-30 nodi, si inizia a utilizzare bene la trinchetta. In questo aiuta molto la misura della J, perché la trinchetta dispone di una base maggiore rispetto a una configurazione tradizionale. In questo modo si sfrutta meglio il triangolo di prua senza dover ricorrere a bompresi molto lunghi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Il Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Monday, June 15th, 2026 at 10:24 am and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.