

LE PROVE DI VELA E MOTORE

AMEL 50

Una barca di 15 metri per girare il mondo. Impianti, costruzione e sicurezza sono di altissima qualità. Layout fisso a tre cabine, in coperta spicca la postazione di guida super accessoriata

NOTE

Tester **Alberto Mariotti**

(alberto.mariotti@edisport.it)

✓ **Luogo della prova:**

A La Rochelle, in Francia.

✓ **Condizioni meteo:**

Vento tra 7 e 10 nodi, 4 persone a bordo, pieno di gasolio, 450 lt di acqua.

✓ **Modello:** scafo full optional con vele Incidence Sails.



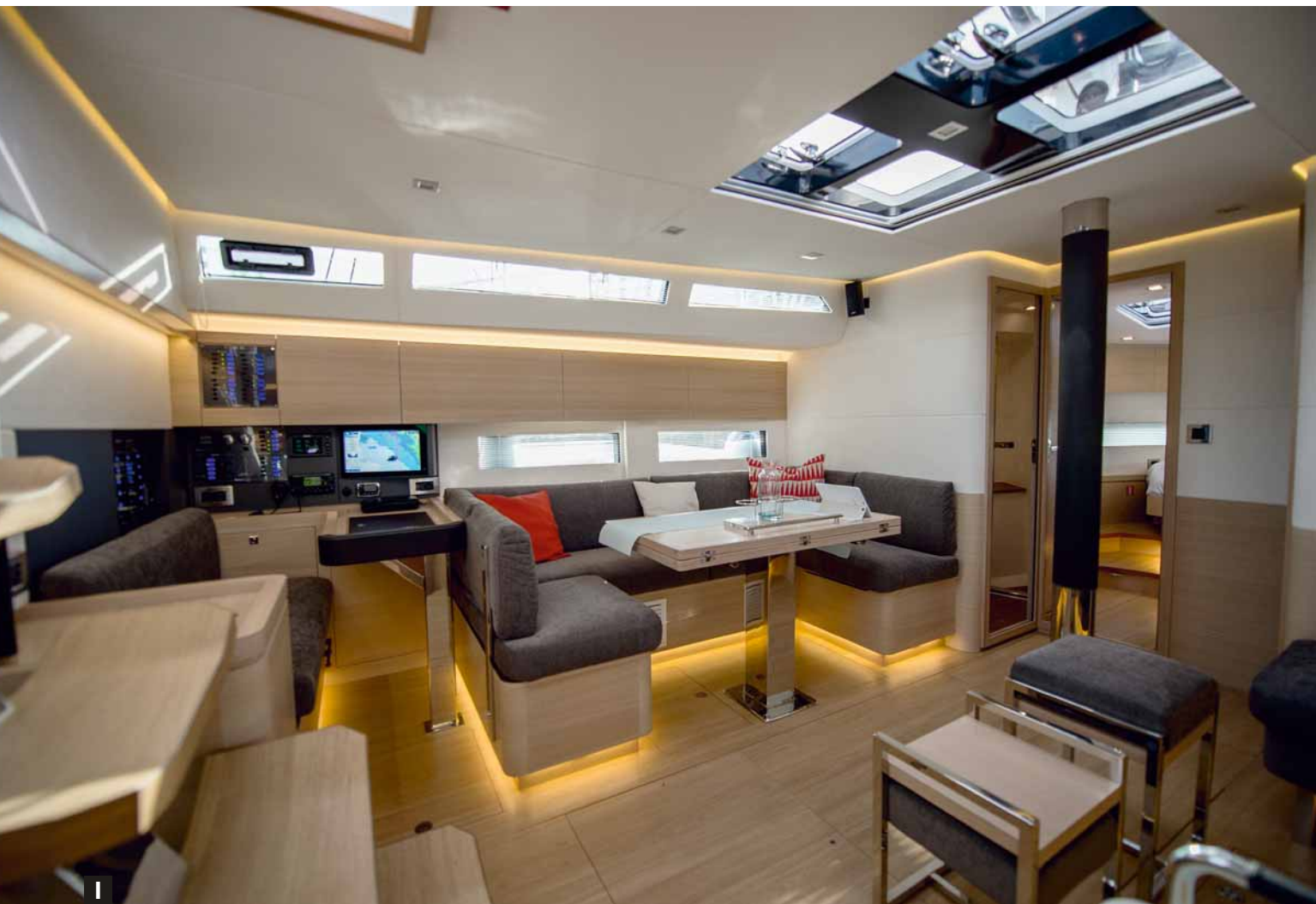
Foto di Julien Girardot





Navighiamo a largo di La Rochelle, il vento è leggero, fa caldo e brilla il sole: condizioni perfette, ma a bordo di una barca del genere, che sa di Atlantico solo a citarla, avremmo preferito una navigazione più movimentata. Nominato in categoria *Luxury Cruiser* dell'European Yacht of the Year, l'Amel 50 è il terzo modello della flotta, una barca che scala su misure più gestibili le doti delle sorelle maggiori da 55 e 64 piedi, entrambe armate a ketch. Come sottolinea il progettista Olivier Racoupeau: *«lo sviluppo di dotazioni tecniche come gli avvolgitori motorizzati permettono di manovrare uno sloop di 50 piedi in modo più facile e oggi l'armo a ketch non è più necessario su una barca di queste dimensioni».*

Il 50 è una barca "proprietarie", ha solo tre cabine e un layout fisso che esalta spazi e comfort. In coperta non è previsto il teak, neanche come optional, al suo posto un ponte stampato con un processo brevettato che non richiede alcuna manutenzione.



1/3/5. In salone arriva molta luce grazie alle aperture a scafo e a quella ai lati e sopra alla tuga. Il carteggio ha un ampio spazio dedicato con tutti i comandi elettrici a portata. **2/7.** La cucina è lineare, sistemata lungo il passaggio che porta all'armatoriale di poppa.

Anche questo 50 è progettato per navigare in giro per il mondo senza pensieri e in ogni condizione meteo. Il Dna è, infatti, simile a quello del 55 e 64, ma grazie a una lunghezza e al pescaggio inferiori l'accesso a porti, marine e baie è ancora più semplice.

Per un modello ben attrezzato il costo supera il

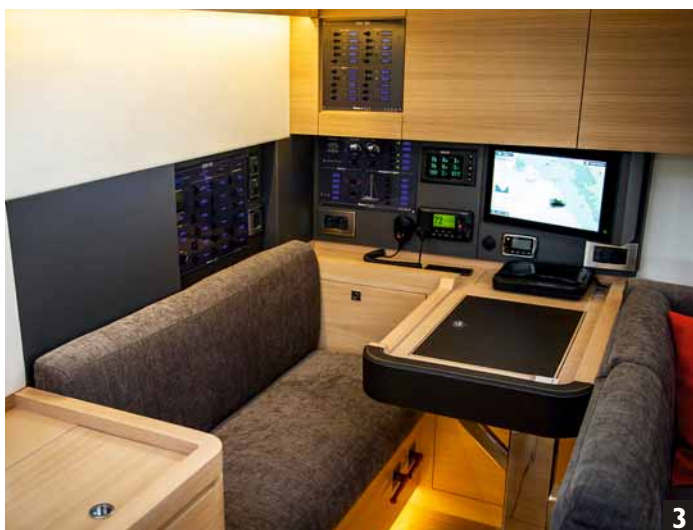
milione di euro Iva compresa, ma il prezzo è più che giustificato. Basti pensare che al momento del varo, una persona del cantiere resta una settimana a bordo insieme all'armatore per spiegare tutti i segreti della barca. Con l'Amel 50 non si acquista semplicemente una barca, ma anche una ricca assicurazione sulla sicurezza.

Mentre saltiamo tra un buco di vento e l'altro chiudiamo gli occhi e immaginiamo di trovarci altrove, magari in mare aperto, con il vento che soffia forte e le onde che frangono intorno a noi. La barca naviga potente e sicura, il rumore dell'acqua sullo scafo e gli schizzi in coperta ci ricordano la forza del mare. Seduti sulla poltrona al riparo della tuga gestiamo in punta di dita, senza mai lasciare la postazione, ogni aspetto della navigazione.

Randa e vele di prua sono avvolgibili, potenti



2



3



4



5



6

motori elettrici permettono di aprirle, chiuderle e virare senza dover mai uscire allo scoperto.

La navigazione è piuttosto bagnata, ma noi siamo perfettamente asciutti. Mentre sogniamo di doppiare Capo Horn, torniamo purtroppo alla realtà: siamo a La Rochelle, c'è poco vento e Antoine Rioton, direttore commerciale del cantiere, approfitta per illustrarci i punti di forza della

barca: le porte delle cabine di poppa e prua possono essere bloccate e rese stagne, tutti i liquidi vengono convogliati in sentina ed espulsi tramite un solo foro mentre un'unica presa a mare serve tutte le utenze; gli impianti sono concentrati in sala macchine, dove tutte le leve sono state etichettate per essere subito riconoscibili.

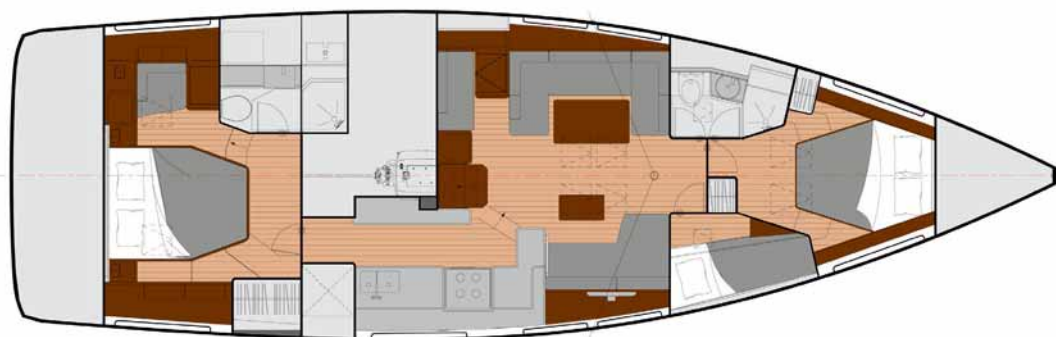
Con un vento che non va mai oltre i 6/8 nodi l'A-



7



8



4/6. La cabina armatoriale è a poppa, quella degli ospiti a prua. Entrambe hanno porte stagne. Il layout è fisso.
8. Sotto ai divani si aprono capienti gavoni.



1/2. La postazione di guida in pozzetto è protetta da un hard top rigido con una sezione apribile. Quella centrale del parabrezza si apre per ventilare la zona. Sul cruscotto si vedono i comandi elettrici per gestire il piano velico senza uscire. Ogni avvolgitore ha una riserva manuale in caso di avaria al sistema elettrico. **3/4.** In navigazione con randa, genoa e staysail con rotaia autovirante. Le vele sono le francesi Incidence Sails, l'albero ha due crocette. Le due sartie volanti si usano solo con la trinchetta e mare formato.

nel 50 naviga sui binari e piccoli joystick - visibili nella foto 1 - permettono di regolare le vele e tutto avviene con la massima semplicità. Un aspetto che potrebbe non piacere a tutti, soprattutto ai puristi che storcono il naso quando i sistemi elettrici prendono il sopravvento sulla manualità. Ma l'Amel 50 nasce per questo, semplificare al massimo la gestione tecnica per godersi, sempre, il piacere della navigazione.

Noi crediamo che l'obiettivo sia raggiunto, e poco importa se sia un pulsante a regolare una vela. Di bolina con randa non andiamo oltre ai 6 nodi, mentre al lasco, con randa, Code 0 e trinchetta superiamo facilmente la velocità del vento toccando perfino i 9 nei momenti di maggior pressione. In queste condizioni il feeling al timone non è dei più esaltanti, ma poco importa, ad essere elettrizzante è la sensazione di robustezza e potenza.

AMEL 50 in cifre

Prezzo di listino € 915.000

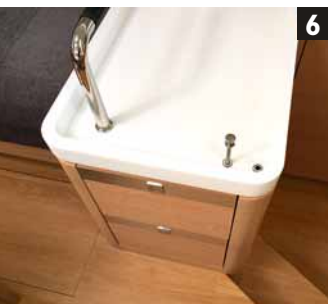
Iva inclusa franco cantiere con motore Volvo Penta 110 cv.



4



5



6

5. Le maniglie del tambuccio hanno lo sblocco della serratura, gli elementi spariscono dentro allo scafo.

6. Un'asta di metallo impedisce ai cassetti di aprirsi a barca sbandata. Quando non serve, l'asta s'infilava in un apposito spazio, visibile a destra.



7

7. La plancetta di poppa si apre elettricamente e integra un gradino di legno, quando è chiusa (foto grande pagina a sinistra in alto) dei gradini di emergenza permettono la risalita.



8

| I DATI | |
|-----------------------------|-------------------|
| Lunghezza f.t. | m 16,50 |
| Lunghezza scafo | m 15,51 |
| Lunghezza al gall. | m 14,50 |
| Larghezza | m 4,79 |
| Pescaggio | m 2,15 |
| Dislocamento a vuoto | kg 18.750 |
| Dislocamento a pieno carico | kg 22.200 |
| Zavorra | kg 5.360 |
| Serbatoio acqua | lt 600 |
| Serbatoio carburante | lt 675 |
| Motore std | cv 110 |
| Omolog. CE categoria | A |
| Progetto | B. Racoupeau Y.D. |

| INDIRIZZI | |
|---|--|
| Amel, La Rochelle, Francia. | |
| In Italia: Sail Away, San Felice Segrate, tel. 02 70309103; | |
| www.amelyachts.it, www.amel.fr | |

| COSTRUZIONE | |
|---|--|
| Scafo con fondo in vetroresina monolitica, murate e ponte di coperta in sandwich di PVC e celle chiuse. Laminazione tramite infusione a vuoto. Strutture di rinforzo in PVC e compensato marino laminato allo scafo. Ponte e paratie (quattro sono stagne) laminati insieme allo scafo. | |

| PIANO VELICO | |
|--|--|
| Albero di alluminio poggiato in coperta con sistema di avvolgimento elettrico della randa, 2 ordini di crocette. Sup. velica randa mq 62; genoa mq 64; staysail mq 24. | |

| DOTAZIONI STANDARD | |
|--|--|
| Ancora 30 kg con 80 metri di catena da 10 mm e verricello elettrico controllato dal pozzetto, drizze in Vectran e Dyneema, avvolgitori Profurl, motore 110 cv ed elica a 3 pale fisse, vele con taglio tri radiale in Hydranet, frigorifero 104 litri e freezer da 78. | |



| LE PRESTAZIONI A VELA | | | |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Angolo vento reale TWA | Velocità vento nodi TWS | Piano velico in prova * | Velocità barca (nodi) |
| 40° | 6,8 | R + G | 4 |
| 40° | 7,2 | R + G | 5,2 |
| 50° | 8 | R + G | 6 |
| 70° | 10 | R, Code 0, staysail | 7 |
| 90° | 7 | R, Code 0, staysail | 6 |
| 90° | 7,5 | R, Code 0, staysail | 9 |

Note: La prova si è svolta a La Rochelle, Francia, con 4 persone a bordo, vento tra i 7 e i 10 nodi e mare calmo. * R = randa; G = genoa

8. Il vano motore è un vero gioiello di tecnica: tutti gli impianti sono subito riconoscibili e facilmente accessibili. Il portellone di accesso è in pozzetto e si solleva con tutto il tavolo.