

PEGASUS 50 BLUEWATER PERFORMANTE PER GIRARE IL MONDO



SPORT.com  
dal 1923

www.velaemotore.it

# Vela e MOTORE

**ACCESSORI**  
**60** IDEE PER NAVIGARE MEGLIO  
PIÙ SICURI E IN GRAN COMFORT



**SPORT**

**VENDÉE GLOBE**  
SALVATAGGI, AVARIE E RITIRI  
IL RECORD È IMPOSSIBILE

**LEASING NAUTICO**  
Nuovo anno, nuovi aggiornamenti

**IN PROVA BAGLIETTO PANAM - FIART SEAWALKER 43 - DE ANTONIO D46 CRUISER  
PARKER MONACO 1100 FLY - PEGASUS 50 - GRAND SOLEIL 44 P - FAREAST 28R**

p.i. 15/01/2021 ISSN 0042-3181



9 770042 318005

PROVA



NOMINATED 2021

✓ Luogo prova: Cannes, Francia. ✓ Meteo: 4 nodi di vento e mare piatto.

Foto di Simo Vidic – Tester Alberto Mariotti



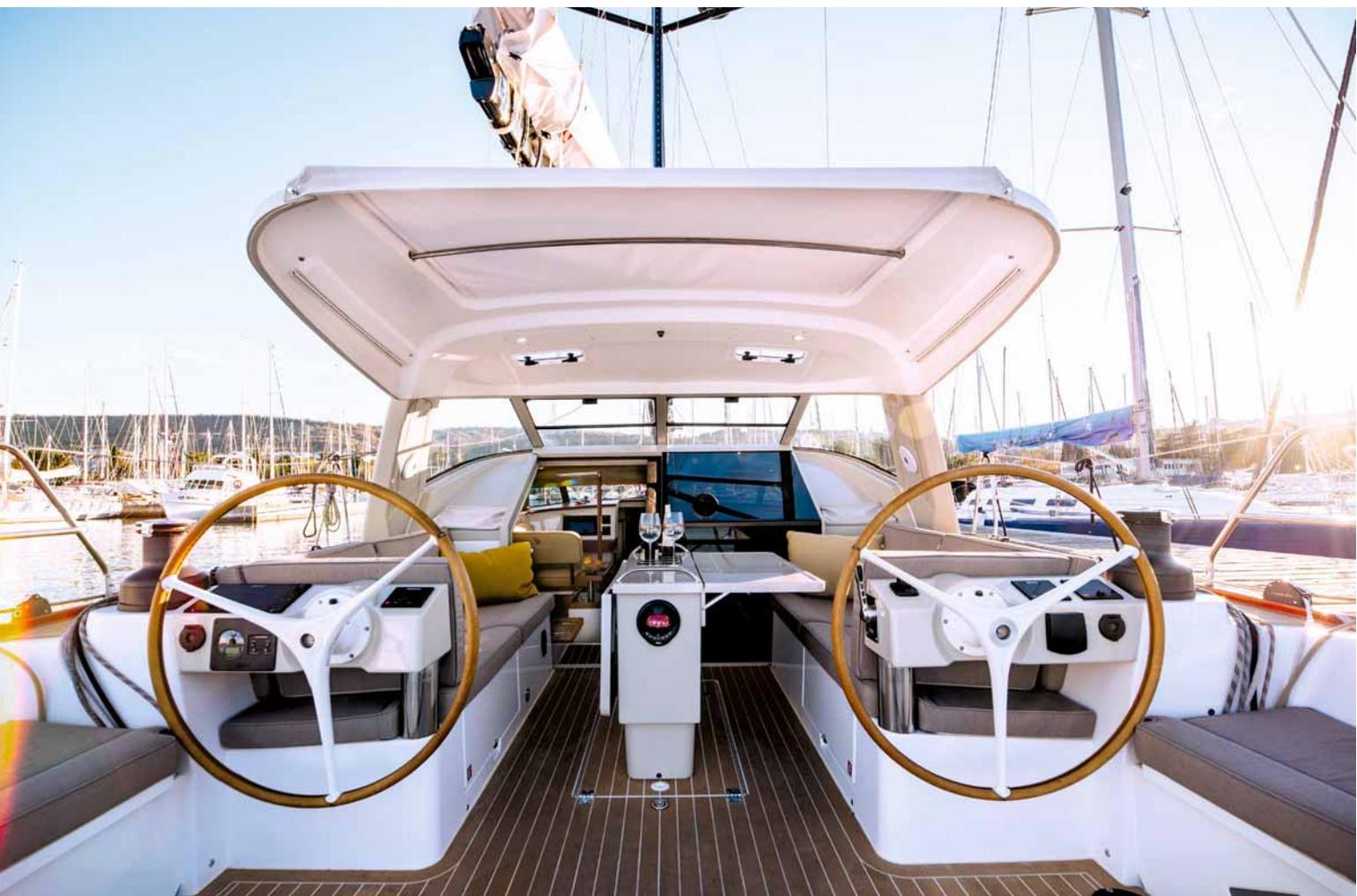
(alberto.mariotti@velaemotore.it)

PEGASUS 50

# BLUEWATER PERFORMANTE

SALONE BASCULANTE, DISTANZA  
RIDOTTA TRA POZZETTO E INTERNI  
E TANTO SPAZIO DI STIVAGGIO. IL  
15 METRI SLOVENO SI DISTINGUE  
PER IL LAYOUT ORIGINALE  
E LE DOTI DI COMFORT  
E SICUREZZA. È STATO  
NOMINATO PER L'EUROPEAN  
YACHT OF THE YEAR  
2021 NELLA CATEGORIA  
BLUEWATER





Con il livello del pozzetto ribassato le due timonerie sono un po' più esposte del solito per una barca del genere, ma la tuga offre una buona protezione dagli elementi e inoltre il cantiere ha lavorato molto su carena e appendici per rendere l'autopilota più affidabile e parco nei consumi elettrici. Tutte le manovre arrivano in pozzetto e le escursioni verso l'albero sono limitate a casi molto rari. Tutti i winch sono elettrici, il paterazzo è sdoppiato e dotato di tensionatore idraulico.

**L**a barca è già fuori dal Port Viuex e naviga tra la costa e le Iles de Lérin, di fronte a Cannes, in Francia. La raggiungo con il gommone del fotografo dell'European Yacht of the Year. È nominata nella categoria Bluewater Cruiser e sta partecipando al secondo round di prove insieme all'Elan GT6 e ai due catamarani Bali Catspace ed Excess 11. In questo anno così particolare le prove si sono svolte in tre località: Kiel (Germania), Cannes e La Rochelle (Francia).

È una calda giornata di metà settembre, sono appena arrivato da Milano sfidando Covid e relative paranoie (al momento della prova la Costa Azzurra era considerata zona rossa) e ora, finalmente, sono al sicuro in mezzo al mare. Grazie alla tuga

pronunciata e al suo scafo arancio metallizzato con linee di galleggiamento blu e bianca, il Pegasus 50 ha una silhouette riconoscibile e anche da lontano si percepisce che non è una barca di serie. Non c'è molto vento e quelle che partecipano alle prove dell'EYOTY sono le uniche unità presenti in zona. Dal gommone salto sulla grande plancetta di poppa e in un attimo sono a bordo, accolto da Marko Paš e Miha Breskvar, le anime di questo progetto: un'imbarcazione di 14,98 metri per lunghe crociere e con diverse chicche di cui parlare. Se il brand Pegasus Yachts è nuovo sul mercato, il team che ha collaborato a progettazione e costruzione ha esperienza da vendere, in tutti i settori che compongono il complesso mondo dello

yachting. Pegasus nasce da un'idea di Marko Paš, designer e architetto navale a lungo coinvolto con lo studio J&J e il cantiere Seaway, e Miha Breskvar, imprenditore e appassionato velista. Del team ha fatto parte anche lo studio Marine Design e Giorgio Provinciali, conosciuto per i suoi lavori in Coppa America.

#### POZZETTO E SALONE IN CONTATTO

L'obiettivo era realizzare un bluewater dai tratti unici, in cui concentrare doti sparse un po' casualmente in modelli diversi alla ricerca di comfort e sicurezza concreti, e anche di facile utilizzo per armatori non più giovanissimi o senza migliaia di miglia alle spalle. Il Pegasus 50 non è una barca "innovativa", ma armonizza con cura idee



La cucina è subito a sinistra dell'ingresso ed è caratterizzata da piano di acciaio e bancone che affaccia sul salone. La seduta del carteggio, verso prua, si ribalta per lasciare più spazio. La vetrata scorrevole permette di avere ingresso largo e interni con tanta luce naturale. Tre i frigoriferi: 130 lt con apertura frontale, due cassette frigo/freezer da 100 lt e un cassetto da 39 lt per le bottiglie in pozzetto.



Sotto, la piattaforma dove poggia il divano si inclina elettricamente di 10° in alto e in basso per contrastare lo sbandamento. È tutta di carbonio e pesa meno di 50 kg. Carteggio e quadro elettrico sono ai lati del passaggio verso la zona notte.





La cabina dell'armatore è a centro barca, ha un letto matrimoniale che si trasforma velocemente in due letti singoli e accesso diretto al bagno. A prua la classica cabina a V può essere sostituita da un enorme vano di stivaggio per vele, parabordi e attrezzatura. In basso la cuccetta di guardia open space, una scelta originale per una barca con propositi di lunghe navigazioni.





Lo yacht è costruito in sandwich con anima di San/Pvc e fibre miste di vetroresina e carbonio e infusione di resina vinilestere o epossidica a seconda della zona. Tutte le paratie sono in composito. Per le appendici il cantiere ha scelto una tandem keel con pescaggio di 2,30 metri e una coppa di timoni. Nella foto non c'è nessuno al timone: l'idea è di affidare all'autopilota la conduzione della barca nella maggior parte dei casi.

ed elementi diversi per offrire un'ottima esperienza di vita a bordo.

Il tema più forte è la distanza ridotta tra pozzetto e salone: appena tre gradini (60 cm) contro una media che varia tra cinque e sette. Una scelta che ha permesso di creare due ambienti in sinergia che funzionano bene e non affaticano l'equipaggio costringendolo a frequenti spostamenti su e giù e comunicazioni difficoltose. Chi cucina resta in contatto diretto con chi è al tavolo fuori o perfino al timone e scendere e risalire i gradini è meno stancante quando il mare è mosso. Il tutto è esaltato da un ingresso trasparente con una larga vetrata scorrevole che ricorda quelle usate su catamarani e yacht a motore. Per ottenere questa configurazione si è giocato con i li-

velli: mentre il pozzetto è stato abbassato, il salone è stato invece rialzato permettendo anche una gradevole vista panoramica.

Il rovescio della medaglia sono una timoneria un po' più esposta e la perdita delle due cabine di poppa. Ma è un fatto negativo? No, soprattutto pensando al programma di navigazione del Pagasus 50: lunghe navigazioni con equipaggio ridotto.

Al posto delle cabine sono stati infatti ricavati profondi gavoni che aumentano le capacità di stivaggio e lo spazio dedicato a sala macchine e vano tecnico, qualità apprezzate da chi naviga parecchio. Qui trovano posto un generatore Fisher Panda 5000i Neo 4,0kW / 5kVA e un dissalatore Schenker Zen 50. Per chi vuole un'altra fonte di energia sono disponibili anche un

idrogeneratore Watt & Sea Pod 600 e pannelli solari Solbian SP130 (130W / 24V). Tutta la zona notte è di conseguenza spostata in avanti e i layout prevedono comunque due o tre cabine. Noi siamo nella versione a tre e il primo elemento che salta all'occhio è la cuccetta di guardia subito a prua del salone. Una sorta di open space (senza paratia) nella quale riposare durante i turni notturni restando pronti in caso di bisogno; nella versione a due cabine diventa doppia ed è chiusa.

#### ARMATORIALE CENTRALE

Altra differenza è l'armatoriale che si trova a centro barca invece che a prua. Sistemata di fronte a quella di guardia, ha bagno con accesso riservato e possibilità di trasforma-



Il tender è stivato, sgonfio, in un gavone a poppa, per estrarlo meglio aprire prima la plancetta e lavorare più comodamente. A sinistra si vede il pannello per la tensione del paterazzo.

re velocemente il matrimoniale in due letti singoli. La cabina a V di prua è un jolly: se non serve può essere sostituita da un enorme spazio di storage per vele, parabordi e attrezzature varie. Questa è la configurazione che meglio si addice allo spirito del Pegasus 50: due sole cabine, numero di ospiti contenuto e tanto spazio per partire e tornare solo molti mesi più tardi!

#### SALONE BASCULANTE

Non abbiamo ancora accennato al salone, dove risiede la parte più sorprendente della barca. Il divano è installato su una piattaforma basculante di carbonio

(il tutto pesa meno di 50 kg) capace di compensare gli effetti dello sbandamento e stancare meno l'equipaggio. Due interruttori azionano un meccanismo elettrico che muove il divano di +/- 10°. Una soluzione che ricorda, con le dovute differenze, il salone rotante del JP54, barca di una decina di anni fa pensata dal velista francese Jean-Pierre Dick per avere la velocità di un Open 60 e interni adatti alla crociera; il salone rotante permetteva di avere sempre la parte più pesante sopravvento per limitare l'uso di ballast. Qui non siamo a quei livelli, resta comunque una soluzione (optional, 12.500 euro)

che va incontro a esigenze di comfort, forse più sentite dagli ospiti meno "duri e puri" e durante lunghi bordi oceanici.

#### COPERTA SICURA E DOPPIA CHIGLIA

Altro punto di forza è la copertura fissa in pozzetto. Il parabrezza protegge da vento e pioggia mentre il rollbar integrato toglie di mezzo la scotta della randa con le sue complicazioni. L'albero è spostato più a poppa possibile per favorire l'utilizzo di ampie vele avvolgibili di prua e ridurre la lunghezza del boma e avere meno carico sulla scotta randa e una superficie velica ottimizzata. Secondo i dati del cantiere, con vento oltre

## PROVA PEGASUS 50

PREZZO DI LISTINO EURO 650.000

Iva esclusa con Volvo 75 cv sd.

### I DATI

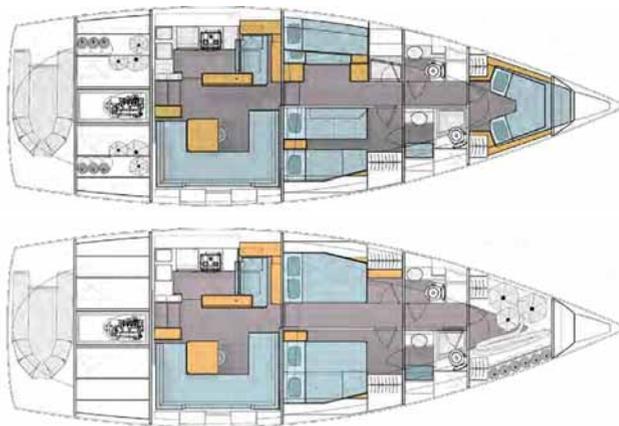
Lunghezza f.t.	m 14,98
Lunghezza al gall.	m 14,14
Larghezza	m 4,83
Pescaggio	m 2,30
Dislocamento a vuoto/pieno	kg 12.300/15.350
Zavorra	kg 5.020
Serbatoio acqua	lt 740
Serbatoio carburante	lt 480
Motore	75 cv sd
Omologazione CE categoria	A
Progetto	Marine Designs

### INDIRIZZI

Pegasus Yachts  
team@pegasus-yachts.com  
www.pegasus-yachts.com

### PIANO VELICO

Randa mq 69,3, genoa 104% mq 65,9; fiocco autovirante mq 36,49; Code 0 mq 100; gennaker mq 188. Misure piano velico: I 19,55 m, J 6,14 m, P 18,85 m, E 5,52 m.



i 15 nodi una configurazione confortevole di bolina prevede un fiocco J2 autovirante e una mano di terzaroli sulla randa. Al lasco con un fiocco J1, 20 nodi di vento e andatura a 100° TWA il Pegasus 50 naviga a oltre 12 nodi con autopilota inserito. L'ottimizzazione di carena e appendici è stata affidata a Giorgio Provinciali che ha scelto una configurazione con due pale del timone e una tandem keel formata (una coppia di lame separate da una luce di circa 45 cm e un lungo siluro a piombo che le collega). L'idea è ispirata alla chiglia di NZL20, la barca neozelandese che partecipò alla Coppa America del 1992.

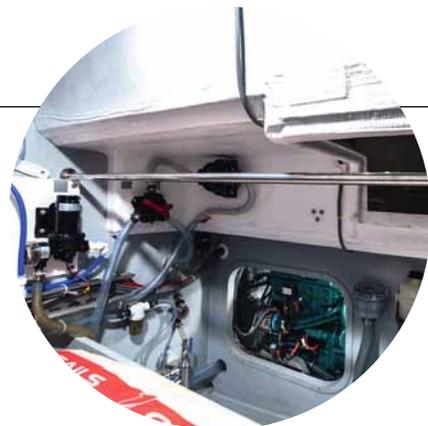
Questa soluzione ha permesso di avere timoni più piccoli, derive e costruzione dello scafo più leggera, stabilità direzionale maggiore (l'autopilota si affatica meno) e, in generale, prestazioni migliori. L'unico dubbio riguarda il pescaggio: 2,30 metri fissi non sono pochi per un bluewater alla ricerca di ancoraggi spettacolari in giro per il mondo. Peccato non aver avuto la possibilità di provare il Pegasus 50 in condizioni di vento più sostenute, la baia di Cannes è veramente desolante e con appena 4 nodi di vento possiamo fare ben poco se non sognare di essere altrove.



La tandem keel è stata preferita alla classica chiglia per le maggiore stabilità direzionale con autopilota inserito.



Il motore, un Volvo da 75 cv con sail drive, è accessibile tramite un portellone al centro del pozzetto.



I due vani tecnici sono accessibili dalle panche in pozzetto. Senza le due cabine di poppa c'è più spazio anche per gli impianti, tutti facilmente raggiungibili.