

# Tutto nasce dalle vele

Il velaio Paolo Semeraro e il progettista Giovanni Ceccarelli hanno ideato insieme un 40 piedi (12 metri) da regata pura, con elevate prestazioni, ma facile da usare anche in crociera. Per una volta, il disegno di una nuova barca è partito dallo studio delle vele

**E**cco quello che succede quando l'“eccellenza” italiana unisce le proprie forze: nasce un'imbarcazione a vela che, crediateci o no, il mercato fino a oggi ancora non offre. Tra le tante etichette già esistenti (racer cruiser, fast cruiser e via dicendo), infatti, non si trova quella adatta a descrivere il Neo 400, la prima barca da regata pura che si presta anche alla crociera.

## POCA SUPERFICIE BAGNATA

A inventarla sono stati due ingegneri famosi nel mondo della vela: Paolo Semeraro (velista professionista con due Olimpiadi alle spalle e presidente della Banks Sails) e Giovanni Ceccarelli (progettista di barche che hanno vinto titoli mondiali in qualsiasi categoria). L'idea del Neo 400 è nata quando Semeraro doveva

consigliare la scelta di una barca tra i 40 e i 45 piedi a un armatore che la voleva per partecipare a un campionato invernale, a due o tre regate prestigiose di vela d'altura e per andare in crociera una ventina di giorni all'anno. È a quel punto che Semeraro si è accorto che il mercato non offriva un modello per queste esigenze. “Cercavamo una barca sportiva e performante per vincere le regate con i regolamenti ORC International e IRC”, racconta Semeraro, che del Neo 400 è project manager. “La scelta ricadeva sui vari Farr 40, GP42 o prototipi da 40 piedi che, però, non sono affatto indicati per la crociera”. Così ha preso il via il progetto del Neo 400, una vera e propria barca da regata studiata sulla stazza ORC (con un gph di 530 secondi al miglio) e

**BARCA MODERNA**  
Il Neo 400 è pensato per essere competitivo in ORC e in IRC. Ha uno scafo potente, con la massima larghezza a poppa e molto volume a prua, con il dritto inverso. Le appendici, retrattili, hanno un alto rapporto di allungamento (aspect ratio) e il 52% del dislocamento è concentrato nel bulbo.

con un ottimo rating anche in IRC (ha un TCC provvisorio di 1,185). Le appendici sono ad alto rapporto di allungamento e lo scafo ha poca superficie bagnata, ma ampi spazi esterni, gavoni capienti e interni funzionali. “Stiamo parlando di un 40 piedi con le stesse prestazioni e capacità di planata dei prototipi di pari misura, ma con una gestione facilitata per la crociera”, riassume Paolo Semeraro.

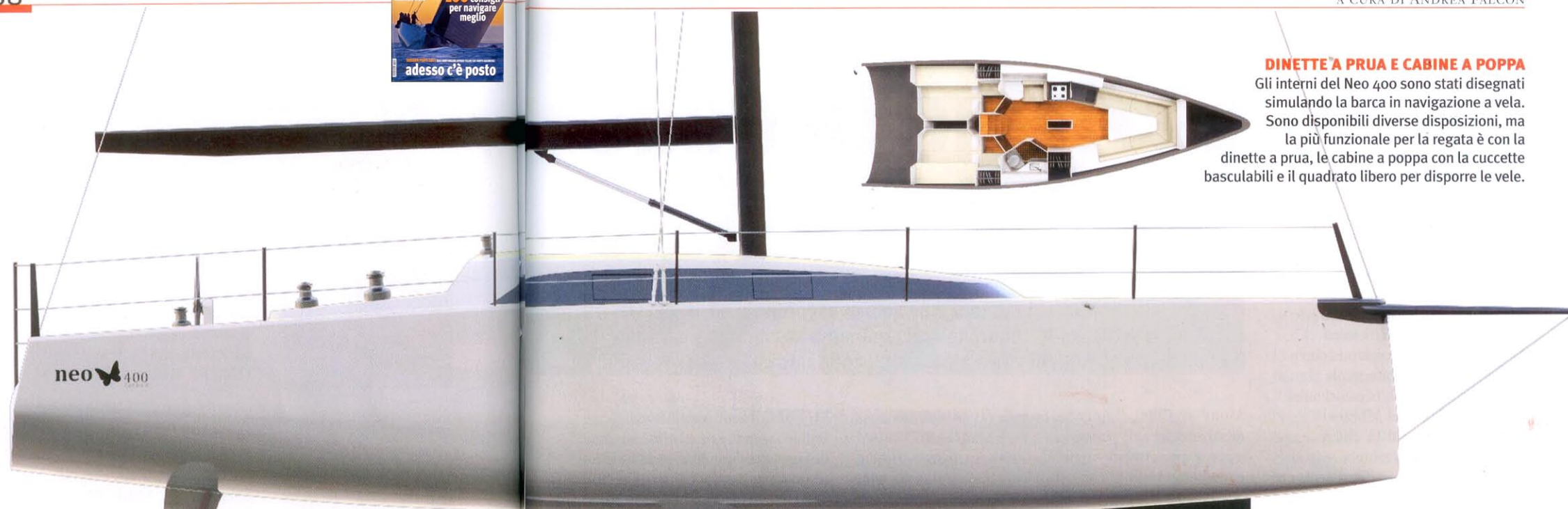
## PRIMA LE VELE, POI LA BARCA

La progettazione del Neo 400 è partita dal suo “motore”. Paolo Semeraro, dopo avere definito il piano velico (realizzato da Banks Sails) che prevede una randa di 55 metri quadri, stretta e allungata con testa quadra, un fiocco di 50 mq al 108% e un gennaker di 170 mq

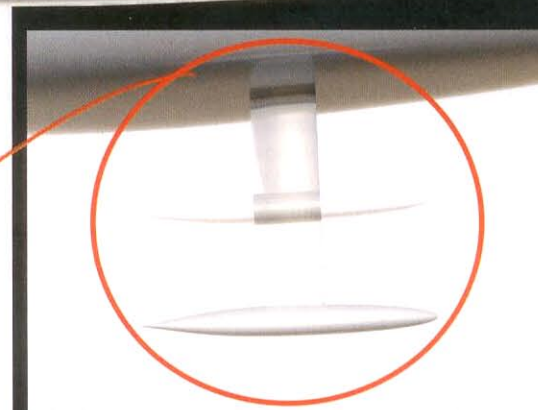
murato sulla delfiniera fissa, ha consegnato la posizione del centro di pressione delle vele a Giovanni Ceccarelli, il quale ha così iniziato il progetto posizionando prima la chiglia e il timone e poi ha disegnato lo scafo e gli interni potendo simulare un comportamento molto vicino alla realtà della barca in navigazione con le vele issate.

## METÀ DEL PESO NEL BULBO

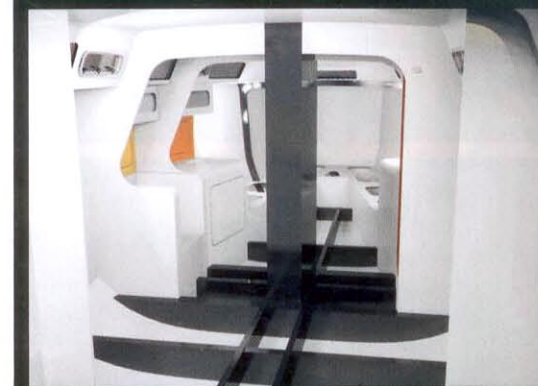
Costruita su stampo femmina nel cantiere Neo Yachts, aperto per l'occasione a Bari, in previsione della realizzazione di una piccola serie, è decisamente moderna e potente: la prua è voluminosa, con le sezioni concave e con il dritto tondeggianti e inclinato all'indietro (inverso, come si vede, anche se in maniera più accentuata, sugli scafi dei più recenti catamarani); la massima larghezza dello scafo è a poppa, una soluzione



**DINETTE A PRUA E CABINE A POPPA**  
Gli interni del Neo 400 sono stati disegnati simulando la barca in navigazione a vela. Sono disponibili diverse disposizioni, ma la più funzionale per la regata è con la dinette a prua, le cabine a poppa con la cuccette basculabili e il quadrato libero per disporre le vele.



*LA CHIGLIA E IL TIMONE SONO RETRATTILI, PER NAVIGARE IN CROCIERA IN BASSI FONDALI E OTTIMIZZARE IL PASSAGGIO DAL RATING ORC ALL'IRC*



Tutte le strutture e gli interni del Neo 400 sono costruiti con carbonio preimpregnato e resina epossidica, come lo scafo e la coperta. Al centro, la scassa della deriva.

## NEO 400 NEO YACHTS

Lunghezza fuori tutto: 12,15 m  
Lunghezza al galleggiamento: 11,50 m  
Larghezza: 3,99 m  
Pescaggio: 2,60/1,60 m  
Dislocamento: 4600 kg  
Superficie velica di bolina: 105 mq  
Superficie velica di poppa: 225 mq  
Peso dell'equipaggio: 700 kg

talmente vantaggiosa che ha richiesto uno studio accurato proprio per non subire le penalità dell'ultima edizione del regolamento ORC International.

Tra le particolarità del Neo 400 c'è la lifting keel, ovvero la chiglia retrattile per ridurre il pescaggio da 2,6 metri (assetto da regata) a 1,6 metri, più comodo quando si va in crociera per potersi addentrare in baie e marine con il basso fondale. Il sistema non è idraulico, ma funziona solo con una drizza e un winch.

Il Neo 400 è interamente costruito in carbonio preimpregnato e resina epossidica (scafo, coperta e tutte le strutture), quindi talmente leggero che il 52% del dislocamento (4600 chili, che diventano 5700 kg con la barca armata) risiede nel bulbo di 2400 kg, con conseguenti vantaggi in termini di raddrizzamento e stabilità. Neo Yachts, [www.neoyachts.com](http://www.neoyachts.com)

