

A man and a woman are sailing on a white Domani sailboat. The woman is wearing a white dress and a hat, and the man is wearing a light blue shirt and sunglasses. The boat is on the water, and the sail is up. The name 'DOMANI' is visible on the side of the boat.

E se DOMANI...

And if tomorrow...

Nove metri di lunghezza fuori tutto per una barca che può essere allestita come day cruiser o come weekender. S28 è soprattutto divertente e facile da condurre per raggiungere l'essenza delle cose, ovvero il piacere di navigare a vela

Nine metres long overall, for a boat that can be fitted out either as a day cruiser or as a weekender. Above all, the S28 is fun and easy to handle to get to the essence of things – the pleasure of sailing

by Niccolò Volpati

9.0m



“E se domani io non potessi rivedere te...” Era quasi impossibile non cascarci. Il cantiere, ancorché belga, si chiama Domani. Da qui, alla canzone di Mina, il passo è davvero breve. Spela e Michael hanno l'aria simpatica, mi stanno aspettando in banchina a Genova per la prova. Ci siamo visti durante una di quelle giornate di Salone Nautico non ancora ingolfata di visitatori e ci siamo dati appuntamento per il mattino seguente, ma non si può dire che ci conosciamo bene. E la poca confidenza mi suggerisce di evitare di lanciarmi in performance canore

cercando, sicuramente con pessimi risultati, di imitare Mina cantando a squarciagola. Meglio non divagare e concentrarsi sull'S28 che, nonostante sia una barca a vela, mi ha colpito, in primis, per il motore. È la prima cosa che si mette in moto, del resto. È un **Torqeedo 2.0**, ovvero un motore elettrico da 2 kW. La rumorosità è praticamente nulla, si sente solo un sibilo che ti fa capire che è in funzione. Accendo il fonometro e in dinette i decibel sono solo 61, mentre stiamo navigando tranquillamente a 4,5 nodi. Tutto bello, ma l'autonomia? Spela mi spiega che con le due batterie AGM da 60 Ah arriva a 45 minuti. Scegliendo la versione optional di Torqeedo, quella con una sola batteria, ma al litio, si risparmiano 25 kg di peso e, soprattutto, si naviga per due ore e quaranta minuti. Alla massima velocità il motore elettrico spinge la barca fino a 6,4 nodi, ma ovviamente l'autonomia scende sensibilmente. Tutte le informazioni sono comunque chiare dal display, quindi non si corre il rischio di rimanere senza batteria. La versione standard con le due AGM è ideale per chi sceglie S28 come day cruiser,

mentre quella optional consente di sfruttare la barca per la crociera. E l'allestimento degli interni è conseguente perché è stato progettato per soddisfare entrambe queste esigenze. Esiste una versione più “open” e un'altra che può arrivare a ospitare fino a cinque cuccette. Fuori dalla diga foranea del porto ci aspetta un vento leggero, ideale per testare le caratteristiche dell'S28. Appena issiamo randa e genoa prendo in mano la barra del timone. La sensazione è molto piacevole. Appena entra la raffica, la barca accelera. È leggera perché il peso arriva a 1.450 kg totali di cui 600 nel bulbo e questo le consente di comportarsi bene anche quando il vento è poco. Buona anche la capacità di stringere perché arriviamo tranquillamente a 30° di angolo senza che S28 si fermi. Facile da condurre, al timone è la sensazione è quella di un giusto compromesso tra sensibilità e stabilità di rotta. Dopo un po' di bordi di bolina, siamo troppo vicini alla costa e quindi è necessario allontanarsi nuovamente verso il largo. Puggio fino alla poppa piena e iniziamo ad andare a farfalla. La termica che arriva dalla foce del Bisagno



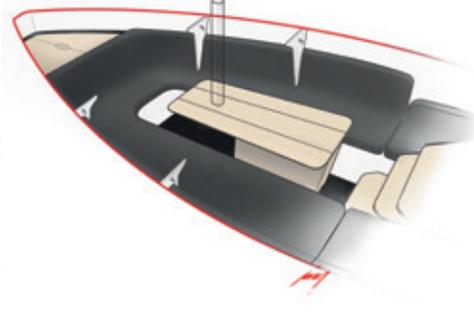
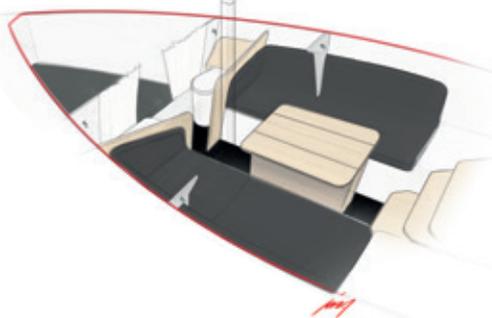
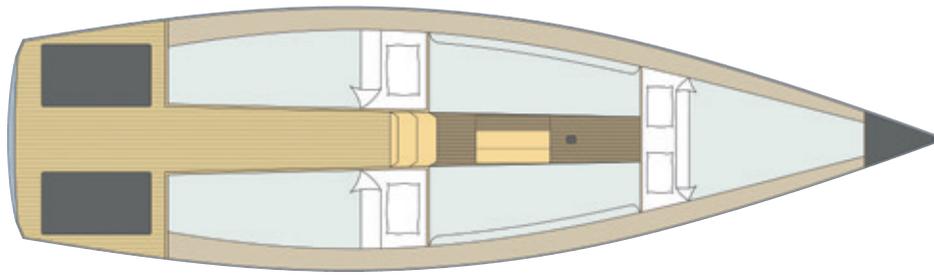
Day, ma fino a un certo punto. Nonostante lo scafo misuri meno di nove metri di lunghezza, sottocoperta ci possono stare fino a cinque cuccette, un wc chimico e un piccolo mobile cucina.

It is a day cruiser, but only to a certain extent. Despite only being nine metres long, up to five berths can be fitted below decks, with a chemical toilet and a small kitchenette unit.

PRESTAZIONI

TEST RESULTS

Peso contenuto per garantire velocità sotto vela e con il motore elettrico. In tutto 1.450 kg di cui 600 nel bulbo. I materiali di costruzione sono resine epossidiche vinilestere con rinforzi multi assiali in carbonio. The weight has been restricted to ensure speed, both under sail and with the electric engine. It weighs 1,450 kg overall, of which 600 is in the keel bulb. It is built in vinylester epoxy resin with carbon multiaxial strengthening.



Velocità max di bolina nodi
//Hauling max speed in knots

6.7

Superficie velica m²
//Sailing surface m²

40

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.7

Dislocamento kg
//Displacement kg

2050

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place
Persone a bordo//People on board
Mare//Sea state

Genova
3
calmo//calm

PRESTAZIONI A VELA
UNDER SAIL PERFORMANCE

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina stretta//Close hauled	30°	5.3	7.9
Bolina//On the wind	45°	5.7	7.4
Traverso//Beam reach	90°	4.8	6.2
Lasco//Broad Reach	120°	4.2	7.1
Gran lasco//Broad Reach	150°	4.1	7.0

DOMANI
Heidedreef 29
2970 Schilde,
Province of Antwerp
Belgium
T. +32 475459969
info@domaniyachts.com
www.domani.today

Progetto: Bosgraaf Yacht Design (naval architecture) - Domani (design)
Scafo: Lunghezza fuori tutto 9,0m • lunghezza scafo 8,40m • lunghezza al galleggiamento 7,90m • baglio massimo 2,40m • pescaggio 1,80 m • dislocamento 1.450 kg • zavorra 600 kg • sup. velica randa 24 m² • genoa 16 m² • gennaker 42 m²
Motore: Torqeedo 2.0 - 2.000W/24V • pod saildrive • 2 batterie AGM da 60Ah • peso 50 kg
Prezzo: 71.074 €, Iva esclusa

Project: Bosgraaf Yacht Design (naval architecture) - Domani (design)
Hull: LOA 9.0m • Length 8.40m • Waterline length 7.90m • Maximum beam 2.40m • Draught 1.80m • Displacement 1450 kg • Ballast 600 kg • Main sail surface 24 m² • Genoa 16 m² • Gennaker 42 m²
Main Propulsion: Torqeedo 2.0 • 2000 W/24V • pod saildrive • 2 AGM batteries of 60 Ah • Weight 50 kg
Price: 71,040 € (Exclusive Vat)





“

Buona l'accelerazione grazie al dislocamento contenuto. Ottimo il compromesso tra stabilità di rotta e SENSIBILITÀ. S28 stringe bene la bolina e regala buone performance sottovela.

The acceleration is good thanks to the limited displacement. The balance between holding course and SENSITIVITY is very good. The S28 sails well close hauled, and performs well under sail.

”

non è ballerina e andare a farfalla mi ha fatto tornare in mente i tempi delle scuole di vela. Il timone a barra, inoltre, consente di correggere istantaneamente la rotta, evitando strambate involontarie. Ti puoi concentrare solo sul piacere di navigare a vela a qualsiasi andatura. Chi non ama la farfalla può issare il gennaker. S28 prevede due versioni a prua, una con bompresso estraibile e una con il musone fisso sul quale montare il frullone del gennaker. L'unico appunto che ho da fare sulla coperta riguarda l'assenza di un puntapiedi. Se ne sente la mancanza soprattutto di bolina, anche perché lo scafo, disegnato da **Bosgraaf Yacht Design**, s'inclina parecchio per stringere il vento. Il design è particolare. È una barca che si fa notare, in banchina e in navigazione. Se ne è occupato direttamente lo studio tecnico del cantiere e mi spiegano che si sono ispirati agli **Aquarama di Carlo Riva**. E in effetti, con quei mitici motoscafi condivide un'innata eleganza e la sensazione di essere a bordo di qualcosa di diverso dalle altre barche. Proprio come Mina "...quello che basta all'altra gente non mi darà/ nemmeno l'ombra/ della perduta felicità..."

"E se domani io non potessi rivedere te..." ("And if tomorrow I couldn't see you again..."). It was almost impossible not to fall for it. The yard, despite being Belgian, is called *Domani*. It's a small step from that to Mina's song. Spela and Michael look friendly as they wait for the test on the quay at Genoa. We saw each other during one of those days at the Boat Show when it wasn't yet awash with visitors and we fixed a date for the following day, but you couldn't say that we know each other well. And because of this, I avoid launching into a full-volume rendition of Mina - which would definitely not have sounded good. But it is best not to ramble on and rather concentrate on the S28 whose engine was the first thing to strike me, despite the fact that it is a sailing boat. After all, it is the first thing to get going. It's a **Torqueedo 2.0**, so a 2-kW electric engine. There is almost no noise at all, just a slight whistling lets you know that it is working. I measure the noise in the dinette, and it is just 61 decibels as we are comfortably moving at 4.5 knots. Great, but what about the range? Spela explains that with its two 60 Ah AGM batteries it lasts 45 minutes. You



can save 25kg in weight with Torqeedo's best version, the one with just a single battery, albeit a lithium one, and it lasts two hours forty minutes. At top speed the electric engine gets the boat going at up to 6.4 knots, but the range clearly falls off a lot. But all the information is clearly presented on the display, so there is no danger of ending up without any battery. The standard version with the two AGMs is ideal for people who want to use the S28 as a day cruiser, while the optional one means it can be used for cruising. And the interior is set up so that both requirements can be met. There is a more open-plan version, and another that can house as much as five berths. Outside the harbour there is a light wind waiting for us when we get past the breakwater, and it is perfect to try out the S28's features. I take the helm as soon as we raise the mainsail and genoa. It is a very nice feeling. As soon as a gust of wind arrives, the boat takes off. It is light, with the weight totalling 1,450 kg, with 600 of that in the keel bulb, which means that it handles well even when there isn't much wind. It also performs very well sailing close to the wind, and the S28 easily

reaches 30 degrees without stopping. It is easy to steer, at the helm it feels as if it is the right balance between sensitivity and keeping a steady course. After a bit of close hauled tacking, we get too close to the coast and so we have to move away again towards the open sea. We turn leeward to be fully before the wind and we begin to gooswing. The breeze that blows from the Bisagno river mouth is steady, and using the goosewings reminded me when I was still at sailing school. The helm also means I can instantly change route, avoiding unwanted jibes. Whatever speed you go at, you can just concentrate on the pleasure of sailing. People who don't like using goosewings can hoist the gennaker. The S28 has got two versions of the bow, one with a retractable bowsprit, and the other with a fixed bow fitting on which the gennaker can be installed. The only thing I have to say about the deck is that there is no toe clip. You feel the lack of it most of all sailing close to the wind in part because the boat, which was designed by **Bosgraaf Yacht Design**, tilts a lot when it does that. It is an unusual design. It is a boat that gets noticed, whether at the

La coperta è molto pulita. La barca s'ispira agli Aquarama di Carlo Riva, lo si nota soprattutto a poppavia del trasto di randa con un'area completamente sgombra che ricorda i prendisole dei famosi motoscafi degli anni '60.

The deck has very clean lines. The boat has taken its inspiration from Carlo Riva's Aquarama, which can be seen to the stern of the mainsail traveller, which has a completely shaded area which evokes the sun-bathing areas of the famous motorboats of the 1960s.

quay or when sailing. The yard's technical department has dealt with it directly, and they explain to me that they have been inspired by Carlo Riva's Aquarama. And indeed it does share a certain innate elegance with those legendary motorboats, as well as the feeling of being on board something that is different to other boats. Just as Mina sang "*...quello che basta all'altra gente non mi darà / nemmeno l'ombra / della perduta felicità*" ("*...what is enough for other people won't give me/even a shadow/of the happiness lost*"). ■