



Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design

Corso di Laurea in Design e Comunicazione Visiva Anno Accademico 2020-2021 Luglio 2021

DESIGN NAVALE

L'evoluzione stilistica alla ricerca della confort zone

Candidata Martina Liboni

Relatore

Beatrice Lerma (DAD)

Correlatore

Giulio Marucelli (DISAT)

A Luca Luigi, l'Alleato di vita, Il precettore di ogni istante, Il faro in notti di tempesta e giorni lustreggianti

Prefazione

Il lavoro svolto nella ricerca e stesura di questa tesi è stato un lavoro monumentale. Gli sforzi compiuti dalla candidata nel trovare sufficienti informazioni del design navale sono stati ampiamente ripagati da un lavoro a mio avviso eccelso.

L'argomento trattanto nella stessa certamente è un argomento molto vasto ma di giovane età pertanto la possibilità di raccogliere informazioni e altamente penalizzata.

Durante il percorso di ricerca e studio di questo settore ho avuto il privilegio di poter aiutare e consigliare l'autore per quanto nelle mie competenze.

Reputo che alcune di natanti trattati in questo scritto siano delle pietre miliari del design navale, che segneranno per sempre il percorso di architetti e designer in questa splendida branca.

A mio avviso il natante più bello ed affascinante di tutto lo scritto è il "Galocedro" di Wally.

Un' imbarcazione geniale e rivoluzionaria frutto di una delle menti più brillanti della nautica dell'ultimo secolo.

Ho avuto la possibilità come precedentemente detto di seguire il processo di stesura di questo scritto fin dalle parti embrionali per procedere in uno splendido ed entusiasmante percorso introspettivo nella nautica moderna.

La presenza di numerose e bellissime fotografie rendono la lettura semplice e chiara anche a colui il quale non è esperto di nautica permettendo una fruizione ad un pubblico molto vasto.

di Luca Luigi Proietti

Indice tesi

L'utilizzo del Teak

L'avvento del Teak sintetico TIG: Tungstano Inert Gas

Il carbonio nella nautica con Wally

Antivegetativa e manutenzione delle barche

NOMENCLATURA NAUTICA	11		
CAPITOLO 1 STORIA DEL DESIGN NAVALE	15	CASO STUDIO CANTIERE WALLY	64
Introduzione alla nautica italiana A "Speranziella" simbolo del cambiamento Il cantiere Riva: innovazione e identità Conflitti nella tecnica navale La nascita dello sportfisherman in contrasto alla crisi Le eccellenze del diporto negli anni '70 Una nuova rivoluzione nel design La ricerca di una nuova linea nelle imbarcazioni e il falliment Salone di Genova La nautica negli anni 80' e 90' Dehler 34 Grand Soleil 343 Oceanis 350	to del	Introduzione e storia del cantiere La progettazione della prima imbarcazione: Wallgator Tiketian la prima imbarcazione del cantiere Wally La nascita di Tiketitoo e la collaborazione con German Freres La nautica a motore per Wally Wally Esense ed il ritorno alla barca a vela Le imbarcazioni di Wally del 2009 Indio 2009 Le imbarcazioni Wally nel secondo decennio del ventesimo secol Open Season Better Place Megic Carpet 3 L'Imbarcazione con lo scafo più largo di Wally	lo
CAPITOLO 2 I CANTIERI NAUTICI ITALIANI DI RILIEV FOCUS SULLE IMBARCAZIONI Introduzione ai cantieri nautici Il cantiere nautico Benetti Il cantiere nautico San Lorenzo Il cantiere nautico CRN Il cantiere nautico Azimut Yacht	O: 28	L'imbarcazione che celebra il secondo compasso d'Oro ADI Wallyace una nuova idea di yacht 27 Wallyace I nuovi Wallyace progettati Wally entra a far parte di Ferretti Group 48 Wallytender e 48 Wallytender X 43 Wallytender e 43 Wallytender X Why200 frutto di un unione di stili tra Wally e Ferretti Group I nuovi Wallypower 58 e52 successori dell'iconico 118 Tutte le innovazioni di Luca Bassani con il cantiere Wally	
Il cantiere nautico Perini navi Il cantiere nautico Rossi navi Il cantiere nautico Riva Il cantiere nautici Baglietto		CENNI E CONSIERAZIONI NAUTICHE Le barche a motore e il funzionamento dei motori	92
I MATERIALI DELLA NAUTICA L'acciaio L'acciaio Inox AISI 316 Il legno compensato marino	53	La barca a vela verso il futuro La produzione in serie di Yacht low cost Le necessità nello Yacht dei prossimi anni Le barche del futuro e la loro propulsione Gli Yacht ad idrogeno del futuro	
Il cantiere nautico Perini navi Il cantiere nautico Rossi navi Il cantiere nautico Riva Il cantiere nautici Baglietto I MATERIALI DELLA NAUTICA L'acciaio L'acciaio Inox AISI 316	53	Tutte le innovazioni di Luca Bassani con il cantiere Wally CENNI E CONSIERAZIONI NAUTICHE Le barche a motore e il funzionamento dei motori La barca a vela verso il futuro La produzione in serie di Yacht low cost Le necessità nello Yacht dei prossimi anni Le barche del futuro e la loro propulsione	

Nomenclatura nautica

tratta del libro dedicato allo studio della patente nautica di Massimo Caimmi.

OPERA VIVA: parte dell'imbarcazione o nave che può essere immersa, posta al di sotto della linea di galleggiamento

OPERA MORTA: parte dello scafo non immersa posta al di sopra della linea di galleggiamento

DERIVA FISSA: la deriva è un'appendice simile ad un'ala collocata perpendicolarmente nella parte più bassa dello scafo di una barca a vela.

LUNGHEZZA AL GALLEGGIAMENTO: è la massima lunghezza della figura di galleggiamento a pieno carico normale

LUNGHEZZA FUORI TUTTO: ai fini delle convenzioni internazionali, la lunghezza fuori tutto indica la lunghezza massima dello scafo, escluse le eventuali appendici ovvero plancette, bompressi e spoiler.

PESCAGGIO O IMMERSIONE: la parte immersa della nave è chiamata immersione o pescaggio

TIMONE: organo di comando direzionale dell'imbarcazione

LINEA DI GALLEGGIAMENTO: la linea di galleggiamento è l'intersezione tra la linea di galleggiamento di una nave e la superficie esterna di uno scafo

POZZETTO: viene denominata la parte aperta di un'imbarcazione, dove solitamente si trovano le manovre con vericelli o winch

SPECCHIO DI POPPA: nelle imbarcazioni lo specchio di poppa è la parte terminale ed esterna della poppa che termina con una tavola più o meno piatta

PULPITO: si tratta di corrimano posti nella zona di poppa

TUGA: la tuga è la parte di un'imbarcazione rispetto ad un piano di coperta al fine di aumentare l'altezza in cabina

FIOCCO GENOA: si tratta di una vela triangolare, issata tra l'albero più a prua di un'imbarcazione e l'estremità della prua o del bompresso

BOMA: l'antenna dove viene inserito l'orlo basso delle rande o delle vele triangolari

BATTAGIOLA: ringhiera formata da aste verticali fisse o smontabili

MURE: è un termine nautico che indica il lato della barca a vela al vento

WINCH: il tipo di verricello con dimensioni modeste installato a bordo di una vela

VERRICELLO: dispositivo per movimentare i pesi delle vele tramite l'utilizzo di fune o catena

CABINA ARMATORIALE: camera da letto del proprietario dell'imbarcazione

ZONA CREW: zona dedicata all'equipaggio

ZONA GUEST: zona dedicata agli ospiti

PRENDISOLE: zona a poppavia o pruavia dotata di divanetti o prendisole

DINETTE: spazio sotto coperta dove vi è posta la cucina

PLANCETTA: spazio dove rimanere seduti con i piedi a mollo a poppa

STORIA DEL DESIGN NAVALE

Introduzione alla nautica italiana

In questo primo capitolo ci approcceremo alle principali date ed eventi che segnano l'inizio del design navale. la data di riferimento per la storia del design navale è assimilabile alla prima edizione del Salone Nautico di Genova avvento il 27 gennaio del 1962, è questa la data madre che segna l'inizio della nautica da diporto Italiana. In realtà già qualche decennio prima alcuni cantieri navali avevano iniziato a produrre scafi da diporto in particolare Baglietto che già dai primi anni del novecento produceva scocche da diporto ed inoltre un'altra eccellenza italiana Carlo Riva con i suoi motoscafi conquistava il mercato italiano e vedeva le prime dive anni 50 sfrecciare sui primi motoscafi in Costa Azzurra.

Si trattava di imbarcazioni da diporto costruite esclusivamente su ordinazione, era all'epoca un bene elitario, che solo pochi potevano permettersi. I primi cantieri furono quello di Varazze e Sarnico, si trattava di una prima produzione in serie nell'ordine di circa un centinaio di imbarcazioni. Le dimensioni oggi verrebbero considerate irrisorie, si aggiravano tra i 4 ai 7 metri e la loro stabilità data da beccheggio e rollio le rendevano difficili in mare. La produzione come accennato avveniva su commissione degli armatori si trattava appunto di imbarcazioni one off, ovvero un unico esemplare costruito su ordinazione, altri cantieri dell'epoca ad ora assorbiti o non più esistenti: erano carlini e celli;

inoltre i cantieri Soccol a Venezia avevano costruito la prima nave destinata ad armatori oltre oceano, e ancora Turchi e Tedeschi, questi ultimi furono i primi a tentare di utilizzare un motore diesel su piccole imbarcazioni ancor prima della seconda guerra mondiale. Si trattava di primi tentativi rudimentali che solo dopo la guerra divennero effettivi e fonte di studi e sviluppi nella nautica.

Nei primi anni cinquanta fanno la loro comparsa le prime barche in vetroresina queste ultime vennero presentate come una novità rivoluzionaria al Salone di Genova del '62 ma in realtà alcune imbarcazioni erano già state prodotte dalla Pozzi, Celli e Pirelli e altri cantieri inferiori allora presenti nel territorio Italiano. Inoltre gli stampi in vetro resina si stavano espandendo in tutta Italia, sia nelle imbarcazioni da diporto a vela che in quelle a motore. Eravamo i primi a produrle: il cantiere Riva a Viareggio era un'eccellenza mondiale e decisamente invidiato. I nostri competitor erano oltre oceano e possiamo annoverare tra questi Chris Craft a Miami. La situazione Europea era ben diversa e gli altri stati erano impegnati in altre operazioni, solo la Gran Bretagna continuava la produzione navale ma esclusivamente a vela.

I primi modelli prodotti dal cantiere navale Riva avevano un aspetto più da lago che marittimo, il cantiere fondato a Sarnico sulle sponde del lago d'Iseo dava vita ad imbarcazioni da diporto con una forma più adatta per il lago che per il mare. Era però la fonte d'ispirazione per altri cantieri nascenti come Posillipo, con carene decisamente più marittime date anche dalla posizione del cantiere nel Golfo di Napoli. Si presentavano con zero gradi di diedro allo specchio di poppa, questo le faceva ritenere meno dure sul mare rispetto ad una simile solo perché costruite sulla costa marittima. Inoltre all'epoca le carene a forma di V non erano ancora conosciute e quindi l'idea di carena non era ancora del tutto completa.

<<Tratto da magpedia.com>>

"A Speranziella" simbolo del cambiamento

La prima innovazione fino a quel momento mai vista al Salone Nautico di Genova fu "A Speranziella".

Si trattava di un'assoluta novità nel mondo della nautica, progettata da Renato "Sonny" Levi. L'imbarcazione, un cabinato molto rapido capace di muoversi in acque agitate e tempestose presentava uno scafo di circa 9 metri, un'imbarcazione con un pronunciato dietro per tutta la sua lunghezza. L'imbarcazione per la prima volta venne utilizzata in una gara d'altura, la Cowes-Torquay, era stata organizzata dal quotidiano inglese "The Daily Express", questa prima gara venne considerata dal suo armatore nonché ideatore l'occasione giusta per testare l'imbarcazione.



A' Speranziella offshore vincitrice della gara motonautica Cowes – Torquay 1963 Si trattava della prima imbarcazione di questo genere, prodotta per le gare di nautica d'altura a motore. L'dea primaria era quella di un cabinato come prototipo da produrre in serie, in forma limitata per un particolare target di clientela.



A' Speranziella Vincitrice della Cowes-Torquay 1963 poco prima dell'arrivo



Cowes Torquey Gara motonautica



'A Speranziella

L'imbarcazione "A Speranziella" dal primo progetto che vinse la gara del Daily Express nel 1963 venne più volte rivisitata, le modifiche di tipo strutturale furono innumerevoli ma soprattutto vennero cambiati diversi motori, il primo fu il Crusaders, poi il motore Maserati ed in seguito il Ford Interceptor. Con tutti i motori che si susseguirono vinse delle gare ma la più prestigiosa nel 1963 avvenne con il motore Ford. I problemi nella progettazione furono innumerevoli soprattutto legati alla progettazione dello scafo.

Questa prima imbarcazione si scontrò con i problemi di nautica moderna, la ricerca di qualcosa di innovativo e mai visto. La creazione di un'imbarcazione con una bella linea estetica, con uno scafo in grado di navigare ad alta velocità con mari di diverso tipo ed intensità. Per la prima volta però accanto ai problemi funzionali vi sono anche quelli estetici, la ricerca di una forma leggera ma resistente affusolata e rapida. Il design si avvicina alla nautica e la forma comincia a diventare sia una necessità di una ricerca. Inoltre vi sono i primi cenni di comodità e la ricerca di confort nei cabinati. Non è un segreto che una barca veloce debba essere leggera ma, nello stesso tempo, robusta. Le possibilità di alleggerimento si fecero avanti con il progetto di utilizzo di legno laminato a freddo, leggero e resistente. Nel cantiere di Navaltecnica erano già state costruite imbarcazione con questo metodo.

Il fondo dello scafo venne costruito con laminato con quattro strati di legno di mogano da 5 millimetri, con uno spessore totale di 20 millimetri. Allo spigolo l'intersezione ha un diametro piano di 76x25, sempre in legno di mogano. Le fiancate inoltre venivano laminate con tre strati di mogano. Ad irrigidire le fiancate della barca vi erano le ossature da 63x32, tre di queste ossature erano state messe in ogni metà del fondo e due su ogni murata. Tutte queste strutture erano state realizzate in Sitka spruce. La coperta dell'imbarcazione era in compensato di circa 7 millimetri per il tetto e per la cabina. Mentre le fiancate erano di 10 millimetri di spessore.

Le paratie furono fatte a sandwich con due strati esterni di compensato da 3,2 mm e schiuma all'interno: questo fu un grave errore perché il peso risparmiato non valeva il rischio. Senza dubbio anche questo avrebbe potuto funzionare correttamente se i pannelli di compensato fossero stati uniti con un bizzello e non testa a testa nei punti in cui fu necessario fare delle giunte.

<<Tratto da Altomareblu>>

Importante attenzione venne dedicata alle eliche nella ricerca del miglior rapporto di riduzione e la ricerca delle eliche più adatte. Il miglior rapporto si rivelò 2:1; 1,5:1 e presa diretta, ovvero capacità di pescaggio, il dibattito fu certamente attivo in questa direzione, qualcuno suggerì la presa diretta per il fatto che eliche di diametro inferiore avrebbero provocato minori resistenze passive (linee di asse di minore diametro) ed avrebbero anche ridotto la tendenza al sollevamento della poppa dello scafo. Questa soluzione era anche la più leggera. Altri suggerirono il rapporto 2:1 per ridurre la tendenza alla cavitazione. La scelta ricadde per la riduzione 1.5:1 poiché i vari calcoli sembravano favorire questo rapporto, inizialmente i commenti della gente furono poco favorevoli.

-Commento tratto da BoatMag-

"Non ho mai visto nessuna barca con una V profonda a poppa che funzionasse efficacemente o fosse adatta per correre. Molti scafi sono diventati più veloci dopo aver appiattito il fondo a poppa, nemmeno la prua è molto aggraziata o adatta alle acque mosse. Sembra in complesso, da prua a poppa, una barca del 1920".



Speranzella II Cabin Cruiser "Fujiyama": L'ultima versione aggiornata

Durante il primo debutto a Cowes l'attenzione fu totalmente puntata sulla nuova imbarcazione che non vinse la competizione ma si attribuì la copertina del Sunday Express, accompagnata dai vari commenti legati alla velocità e alc fatto che sembrava decollasse sull'acqua.

Alcune delle migliori foto di "A Speranziella" furono scattate proprio quel giorno, al largo di St. Catherine. Per correttezza verso la "A Speranziella" occorre dire che non ci fu il tempo necessario per metterla a punto prima della gara.

Durante la prima gara del 1963 ci furono numerosi cedimenti strutturali di "A Speranziella", soffrì in quella prima gara, ma si verificò anche un interessante problema con le eliche. A causa dell'utilizzo di eliche da corsa "cupped" in Nibral del diametro di 17" con un passo di 18": dopo solo 40 ore di funzionamento risultarono completamente inservibili, con segni di corrosione con una forma classica radiale, sia sulla parte anteriore che posteriore delle pale. La causa era probabilmente legata al sovraccarico di queste ultime. il regolamento del "The Daily Express" era stato troppo analizzato durante la progettazione, là dove trattava dello scafo sotto la linea d'acqua, il manuale diceva che non erano ammessi scalini longitudinali e trasversali. Per questo erano stati interrotti i pattini molto a prua. Successivamente si comprese che questo non era necessario ed i pattini vennero ripristinati fino a poppa. La loro posizione fu anche modificata.

L'opera viva non fu, invece, modificata in nessun altro modo. Nelle prove, le nuove eliche da 17"x l8" si dimostrarono troppo leggere ed allora aumentammo il passo di 1" con un incremento di velocità di circa 2 nodi. Il fenomeno delle erosioni dovute alla cavitazione sparì completamente senza ripetersi più, sebbene la barca abbia poi percorso molte centinaia di miglia in condizioni spesso di sovraccarico, specialmente durante i viaggi di trasferimento alle località di gara, effettuati sempre con propri mezzi.

- « 'A Speranziella » non fu mai uno scafo molto veloce come si può vedere dai dati che seguono relativi alle tre motorizzazioni:
- 1) Motori Crusader: 6.400 cc; cv 300×2; giri/min 4400; riduttore 1,52:1; giri elica min 2.900; eliche originali 17"D x l8"P; velocità 36 nodi; eliche installate dopo la modifica dei pattini 17"D x l9"P; velocità 38 nodi.
- 2) Motori Maserati ad iniezione: 5.000 cc; cv 330×2 ; giri/min 5.500; riduttore (sinistro) 2,1:1; riduttore (destro) 1,9:1; giri elica sinistra 2.620; giri elica destra 2.900: elica sinistra 17"D x 22"P; elica destra 17"D x 20"P; velocità 38 nodi.
- 3) Motori Ford Interceptor: 7.000 cc; cv 400×2 ; giri/min 4.800; riduttore 1,52:1; giri elica/min 3.150; eliche 17"D x 22"P; velocità 43 nodi.

Motori Maserati ad iniezione furono espressamente preparati nella versione marina per "A Speranziella". La ragione dei due diversi rapporti di riduzione era che ambedue i motori avevano il medesimo senso di rotazione e, poiché noi volevamo le eliche controrotanti, il senso di rotazione di una elica fu cambiato da un riduttore.



Scia di poppa 'A Speranziella

Per molte ragioni "A Speranziella" non era uno scafo particolarmente veloce, benché fosse confortevole in velocità su acque mosse almeno come ogni barca. Non avevano adottato nessun sistema di controllo dell'assetto (né flaps, né serbatoi di zavorra) e di conseguenza il suo baricentro era piuttosto avanti: era appena a poppa della quinta ordinata di calcolo nella disposizione originale con tre serbatoi di carburante a poppa e due a prua. Come risultato c'era sempre, anche a velocità elevata, una grande superficie bagnata.

L'idea era che il maggior attrito sarebbe stato largamente compensato dal fatto che, mentre la barca volava da un'onda all'altra, le eliche profonde continuavano a spingerla garantendo il top della velocità. Il cockpit era protetto da un deflettore tipo Venturi efficace ad elevata velocità ma la pressione dell'aria non era tuttavia sufficiente per deflettere gli spruzzi d'acqua. Fu installata pertanto un normale parabrezza quando cambiammo faccia alla "A Speranziella" con una nuova tuga.

-Di seguito le informazioni tecniche tratte da www.altomareblu. com-

La costruzione è essenzialmente In lamellare:

- fasciame in mogano lamellare a 3 strati (spessore totale 16 mm.); spigoli in mogano rinforzato con epossidica e tessuto biassiale in lana vetro (mm. 80×25).;
- fasciame del fondo in mogano lamellare a 4 strati (spessore totale 24 mm.);
- bottacci in spruce (mm. 50×40); bagil in spruce (mm.75×25);
- dormienti in spruce (mm. 85×35);
- coperta in compensato di mogano (mm 8);
- controllastre In spruce (mm. 75×25);
- mastre in mogano (mm. 60×45);
- mastre interne in compensato di mogano (mm lOOxlO);
- longheroni della tuga in spruce (mm. 40×20);
- longheroni del fondo in spruce (mm. 15×25);
- coperta della tuga in compensato di mogano (mm. 6);
- bagli in spruce lamellare (mm. 56×20);
- dormienti tuga in spruce (mm. 75×20);
- fianchi tuga in compensato di mogano (inm. 6);
- trincarini in mogano (mm. 95×30);
- chiglia in mogano (spessore mm. 50);
- contro chiglia in mogano (mm. 80×40),

L'imbarcazione non possiede ordinate, essendo a « struttura portante » in senso longitudinale.

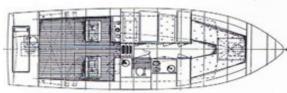
CANTIERE NAVALTECNICA S. p. A.

SPERANZELLA

Lunghezza massima Larghezza massima Immersione massima sotto le eliche Motore (Diesel o benzina)

Potenza massima Alloggio passeggeri Materiale di costruzione Tipo di carena Prezzo mt 9,70 mt 3,20 mt 0,80 Diesel Crusader Marine 2 × 240 HP n. 4 + 1 legno Levi a V profondo L. 26.500.000





Progettata da Renato "Sonny" Levi e costruita dalla Navaltecnica di Anzio. Con questa imbarcazione inizia ufficialmente l'evoluzione del diporto motonautico nazionale. È stata questa l'imbarcazione a segnare definitivamente l'evoluzione delle imbarcazioni da diporto italiano. Negli stessi anni come accennato altri cantiere in particolare Riva stava producendo day-cruiser ma sono presenti pochi documenti a testimonianza del processo di progettazione ed evoluzione navale. Inoltre la "A Speranziella" è ancora oggi prodotta e utilizzata dalla flotta italiana, e GDF. In seguito l'imbarcazione si è evoluta con la Super Speranza e il Settimo Velo.

Ma cosa ha reso davvero così rivoluzionaria questa imbarcazione del punto di vista del design? Il primo aspetto è legato all'abitabilità degli interni, questo è stato possibile grazie ad una carena a V profonda, inoltre l'assenza di ordinate ma solo il lamellare ha permesso di ridurre i pesi e anche l'ingombro costruttivo. Tutta l'imbarcazione è completamente smontabile ed è prodotta in serie. Esteticamente si avvale del teck totalmente a vista e non ricoperto conferisce un design unico e lineare, questo permette un forte richiamo al mare anche nelle parti interne della cabina.

Il cantiere Riva: innovazione e identità

Il cantiere italiano che lentamente negli anni '60 andava ad affermare la sua fama era quello di Carlo Riva, fondato a Sarnico: questo cantiere anche grazie alla voglia e alla costanza del proprietario si era via via ingrandito sempre di più assumendo tecnici specializzati e operai.

La produzione nel '68 si aggirava a circa una o due imbarcazioni al giorno, la richiesta era molto alta, la medio alta borghesia del nord Italia iniziava ad avvicinarsi alle imbarcazioni da diporto. Per l'ing. Riva altro aspetto fondamentale era il collaudo di ogni mezzo prodotto, veniva fatto da un team di esperti in modo scrupoloso, questi valutavano il comportamento del compensato di mogano prestampato Marine Plywood costituiva la barca che era composta da cinque parti: specchio di poppa, due fiancate e 2 basamenti; si trattava di imbarcazioni di un massimo di 30 piedi.

L'attenta scrupolosità di Carlo Riva si rivelò decisiva nel 1964, quando si rese conto che il fornitore di serbatori aveva consegnato una partita difettata. Non vi era un effettivo rischio ma il problema non poteva restare irrisolto e ben presto avvisò tutti i Riva Boat Service, i principali erano nella Costa Azzurra Francese in Versilia e sui laghi, dove le barche venivano portate in inverno per l'anti vegetativo e qui vennero fatti sostituire tutti i serbatoi all'insaputa degli armatori che se avessero scoperto questa problematiche avrebbero perso fiducia nel suo cantiere.

L' idea di creare i Riva Boat service fu a dir poco geniale, una vera rivoluzione, si trattava di un centro di assistenza per tutte le eventuali necessità, una sorta di officina concessionaria Riva. Erano presenti ricambi operai verniciatori e tutto ciò di cui si può aver bisogno in barca.

<<Tratto da clikandboat.com>>

La sua idea molto vicina a quella odierna di concessionari per le vendite e riparazioni, volva che le imbarcazioni fossero controllate solo dai tecnici Riva in quanto preparati e formati per risolvere tutte le necessità del cliente.

<<Tratto dal sito Rivaboat>>

Conflitti nella tecnica navale

Negli anni sessanta la nautica vide una crescita vertiginosa, i cantieri si moltiplicavano lungo la penisola ma non erano automatizzati non si trattavi di una vera e propria industria navale. le novità però erano davvero innumerevoli soprattutto dopo il salone del 1970 di Genova, i dibattiti principali erano sul tipo di carena e sulla scelta dell'angolo di dietro molti conflitti nascevano poiché si cercava di copiare le imbarcazioni a vela anche nella produzione di quella a motore ma gli equilibri e la fisica delle due imbarcazioni è totalmente diversa questo a causa dell'assenza del bulbo ovvero la continuazione dell'albero maestro nell'opera viva dell'imbarcazione.

All'epoca le informazioni reperibili sulle imbarcazioni erano non erano molto dettagliate e l'ingegneria navale si scontrava con molti problemi delle imbarcazioni da diporto. Si sosteneva che le carene a V profonda funzionassero solo in una certa gamma di dimensioni tra i 7 e il 12 metri mentre per gli scafi minori o maggiori la potenza del motore era di molto superiore.

Le gare offshore svolsero una loro funzione storica determinante: spinte dal mensile "Nautica" che sponsorizzava la Viareggio-Bastia-Viareggio, crearono rivalità fra cantieri ma soprattutto stimolarono progettisti e costruttori a dare il meglio. Le barche italiane si videro vittoriose anche in Gran Bretagna, la patria dello Yachting Mondiale, si trattava di un importante prestigio, per la nostra nascente nautica. Inoltre proprio in quegli anni si scoprirono i Flaps, al tempo considerati errati al pari di un errore nella costruzione nella barca.

Si tratta di "pinne" montate sullo specchio di poppa, sotto la linea di galleggiamento; inizialmente erano considerate appendici per compensare le carene, la loro funzione principale è il controllo dello scafo durante la navigazione. All'epoca erano considerate errate e inutili ad oggi flaps e rim tab per gli anglofoni sono presenti in tutte le imbarcazioni. L'allora lotta tra innovazione e tradizione era sempre più crescente anche a causa delle poche nozioni di ingegneria navale fruibili.

La nascita dello sportfisherman in contrasto alla crisi

A causa di quella crisi economica che allora veniva definita "sfavorevole congiuntura", il mondo della nautica si gettò nella pesca da traino. Venne pubblicizzata agli albori dalla rivista "mondo sommerso", l'idea era quella di poter catturare i pesci attraverso le reti grazie al movimento dei nuovi motoscafi. La rivista cavalcando l'onda di questa nuova moda per poter catturare anche pesci di grandi dimensioni come i tonni si affidò a Ferdinando Schiavoni, editore del giornale che bazzicava i porti più rinomati per spiegare ai nuovi interessati il metodo della pesca la lunghezza delle reti e delle lenze la velocità più consona e molto altro nozionismo che non faceva altro che gonfiare l'argomento per attrarre quanto più pubblico possibile. Inoltre si decide di bandire un concorso per realizzare l'imbarcazione migliore a questo scopo, ma sono anni difficili e le persone sono distanti da questi temi, a causa delle difficoltà dell'epoca vennero prodotti meno di un migliaio di imbarcazioni Day-Cruiser Sarima. Con il passare del tempo però questa nuova propaganda e pubblicità lentamente risollevò il mercato navale.

Vi è un aneddoto che fa certamente sorridere, si tratta della copertina allora pubblicata nella rivista "mondo sommerso" al fine di amplificare questa nuova moda decisero di mettere un pescatore sul proprio motoscafo che catturava un tonno pinna gialla enorme e smagliante nella sua imponenza, ma il pesce era finto e per scattare la foto si fece non poca fatica a tenerlo sott'acqua e non a farlo galleggiare, l'immagine mirava a ritrarre questo pescatore intento a tirarlo con forza sulla barca in realtà con forza cercava di non farlo galleggiare. Quest'immagine inizialmente fu una fonte di importante pubblicità per tutti i lettori della rivista specializzata.

Nel porto allora più in voga d'Italia Spertini a Santa Margherita Ligure presentò "Alalunga 14", un imbarcazione perfetta nella sua funzione da pesca, capace di competere anche con i migliori cantieri oltre oceano.

La tecnica dell'imbarcazione era stata studiata da Ferdinando Schiavoni assieme all'eccelsa bravura di Balestrino mentre i disegni di questa imbarcazione così elegante e funzionale erano di Franco Harruer. Lo stesso designer si dedicò poi ai disegni per la SAI Ambrosini che vene chiamato il Perseu, anch'esso uno sportfisherman di medie dimensioni, che però riportava una caratteristica nuova lo scafo in lega leggera. Gli scafi ormai erano di varie forme e materiali spaziavano dal legno massello al compensato marino fino al lamellare alla vetroresina e ancora il teck e la lega leggera l'ultima introduzione nautica.

Qualche anno più tardi fece anche la sua prima apparizione il ferrocemento, si pensava che sarebbe diventato il nuovo materiale per poter produrre barche ad un prezzo basso in serie ma la produzione iniziata a Sarnico da parte di Nautica Rio vide ben presto il progetto svanire in fumo.

<<Tratto da nauticabego.com>>

Le eccellenze del diporto negli anni 70

In questa fase dopo altri e bassi nei pieni anni '70 la nautica di diporto subisce un momento di divisione, alcuni cantieri scelgono di ricercare la tecnica basandosi sui vari studi, alcuni invece scelgono di calcare la strada del design nascente. I cantieri navali italiani prendono una strada particolare, ovvero cercano di copiare la tecnica dagli altri e uniscono il loro design e le loro caratteristiche principali.



G.50, cantiere Delta, Armatore Gianni Agnelli, venduto Sotherby's per 450.000 €.

È il 1967 quando l'imprenditore Gianni Agnelli si presenta da Renato "Sonny" Levi, uno dei padri delle moderne barche a motore. "Mi serve un fast commuter – dice l'Avvocato – confortevole in mare agitato e che faccia almeno 55 nodi. Sai, mi piacerebbe arrivare al traguardo di una gara offshore... prima del vincitore".

-Tratto da Barcheamotore.com-

A trainare questi anni abbiamo ancora l'uomo del mare che si era già attribuito molti titoli con la Speranziella, ovvero Renato Sonny Levi, preceduto dalla sua fame grazie alle vittorie nautiche si attribuì i più grandi imprenditori italiani dell'epoca.

Sceglie però di non fermarsi ma anzi di rilanciare l'immagine della nuova barca da diporto e inventa la linea Delta. Le commesse per le nuove imbarcazioni arrivano dall'avvocato più famoso d'Italia, Giovanni Agnelli che con il suo G.50 costruito dal cantiere Delta di Fiumicino ben presto diventerà molto in voga.

Anche altri imprenditori come Roberto Olivetti e Aga Khan scelgono queste imbarcazioni dalla fama classi elegante ma sicuramente rapide in mare si trattava di imbarcazioni comode per i trasferimenti.

L'Hidalgo di Olivetti e il Corsara di Khan erano tutte imbarcazioni capaci di superare i 50 nodi di velocità. La motorizzazione della barca G. Cinquanta (G.50) fu affidata a quattro motori a scoppio



Vulcano BPM da 320 HP ciascuno per un totale di 1.280 HP. Mentre la Hidalgo era motorizzata con due Cummins diesel da 370 HP ciascuno per un totale 740 HP e fu realizzata per Roberto Olivetti dal cantiere Delta di Anzio per un uso prettamente mediterraneo ed estivo. L'ingegnere Levi si occupa anche di imbarcazioni sportfisherman, in questa direzione progetta per un committente del Sud Africa Aquarius, costruito da cantiere Delta, con questa imbarcazioni mira a dimostrare come le carene a V profonda possono essere utilizzate anche nella pesca da traino.

Il collaudo di questa imbarcazione che superava i 17 metri venne fatta al largo delle coste di Capo Buona speranza.

Ma il contributo più innovativo Levi lo offre in occasione della progettazione di "Drago" per i cantieri Italcraft.

Si trattava di un'imbarcazione che doveva superare i 50 nodi spinta dai motori diesel Cummins da 370 cavali l'uno.



Drago, Cantiere Italcraft, 1973

Gli studi preliminari dell'imbarcazione prevedevano una scocca con le ali laterali ripieghevoli che servivano per ormeggiare negli affollati porti italiani. Nel progetto finale non è stato necessario inserire le ali perché l'imbarcazione raggiungeva agevolmente la velocità prevista.

L'introduzione delle eliche di superficie con la carena a V profonda permettevano un importante risparmio di carburante circa il 20 %, inoltre una maggiore velocità e la diminuzione del 70% dell'immersione in assetto di planata. Ed una totale eliminazione dei gas di scarico presenti nello specchio di poppa dell'imbarcazione anche in presenza di vento in poppa, dal pozzetto e dal prendisole. Tutt'ora la nautica di diporto diffida di questa tecnologia poichè aumenta il rischio di scuffiare.

Altra problematica che si riscontrava in quegli anni era la non conoscenza del mare i clienti che acquistavano le imbarcazioni spesso non erano in grado di navigare e passavano il loro tempo in barca nel porto. Inoltre si pensava fosse meglio restare in porto con il mezzo di gladioli esposto a poppa, non era chiaro il motivo per cui non si scegliessero le eliche di superficie figlie di una storica teoria sulla difficoltà di utilizzarle.

<<Tratto da altomareblu.com>>

Una nuova rivoluzione nel design

Il mondo del design navale vide la sua prima apparizione del Exocetus Volans del 1977, che deriva del nome latino del pesce volante. Si tratta di un'imbarcazione decisamente futurista, si tratta del primo e unico motorsailer planante, si tratta di uno scafo di 12 metri con una velocità oltre i 30 nodi grazie alle eliche di superficie spinte da due motori diesel Aifo da oltre 250 cavalli l'uno.

A quel tempo il mercato era ancora troppo acerbo e non riusciva né a comprendere la novità né ad apprezzarla, la maggior parte delle persone si chiedono se affonda se funziona o ancora a che velocità si sposta, è una barca leggera che raggiunge i 37 nodi nella prima esposizione in cui vennero fatte vedere le sue abilità tutti rimasero sbalorditi. Si trattava di un'imbarcazione figlia della pura tecnica e del design.

I nomi che segneranno la storia del design sono pronti a susseguirsi, e baglietto 16.50 realizzato da Paolo Caliari e Pietro Baglietto è uno di questi. L'incontro tra il progettista integerrimo inglese per studi e politica e il giovane architetto capace di disegnare i primi interi che sanno davvero di design sono una vera minaccia per il mercato nautico italiano.

Il loro connubio diede vita ad una delle produzioni che facilmente si può definire la più bella mai realizzata fino a quel momento. Dal punto di vista tecnico le linee e le opere morte di Caliari dotate di un particolare profilo aereodinamico e la sparizione delle casette galleggianti.

Insomma finalmente le imbarcazioni possedevano di nuovo tutte le carte in regola per essere definite tali pronte e navigare e non chiuse per bellezza nei porti.

<<Tratto dal giornale Bolina>>

La ricerca di una nuova linea nelle imbarcazioni e il fallimento del Salone di Genova

Caliari nelle sue imbarcazioni ha raggiunto una raffinatezza e una purezza mai vista, non vi sono punti disarmonici e neanche di discontinuità, la forma e l'eleganza miste alla tecnica ora si impossessavano del mercato. Un altro designer del calibro del precedente italiano è Pierluigi Spadolini.

I vari "Polaris" e "Pegasus" dei Cantieri di Pisa erano ottime barche, costruite in modo assolutamente perfetto, ma la gamma di questo grande produttore versiliese è migliorata in modo determinante con l'arrivo del superbo modello "Akir", firmato appunto da Spadolini.

Il salone di Genova sul finire degli anni 70 è figlio delle nuove invenzioni delle nuove imbarcazione e di questa linea tanto rivoluzionaria quanto perfetta. Arrivano anche i nomi dei cantieri e dei prestigiosi designer Americani per ammirare il nostro salone ma accanto alle eccellenze dell'epoca troppi cantiere erano una pessima copia di altre imbarcazioni estere assomigliavano più ad un mezzo guscio di noce da far navigare nel lavandino che a delle vere imbarcazioni. Si erano copie di della Bahia di Bertram, i Boston Whaler della Fisher e ancora le pilotine che assomigliavano a clincker.

Tutti ricevano la copia perfetta ed economica di altre imbarcazioni producendo risultati squallidi, questo preparò il terreno per l'invasione di barche da diporto estere che caratterizzò tutti gli anni ottante fino agli anni novanta quando la nautica italiana rincominciò a crearsi un'identità nei mari.

-Fonte Bibliografica degli anni '70 del design navale: "Architettura del Mare – La progettazione nella nautica da diporto in Italia", a cura di Massimo Canfailla, Antony Lee, Eugenio Martera, Pierpaolo Perra-

La nautica italiana negli anni 80' e 90'

Per alcuni diportisti lo stile della nautica negli anni 80' non è solo una questione di linee estetiche ma rappresenta una vera a propria nicchia di imbarcazioni costruite con materiali solidi e duraturi in un'epoca in cui la tecnologia non era ancora parte integrante della vita dell'uomo e ancor di meno di un velista, si parla per questo di imbarcazioni pure.

Ancora oggi chi si avvicina al mondo della nautica, si scontra con il moderno design e il fascino delle imbarcazioni di oltre quarant'anni, alla base vi è uno spiccato gusto estetico e quel profumo di vintage che portano con se le barche dei decenni passati, la scelta dei velisti cade spesso nelle imbarcazioni degli anni 80' perchè già dotate di confort e di servizi, non hanno bisogno di rifitting immediati e non hanno alti costi di mantenimento per le carene.



Immagine imbarcazione sottocoperta anni '80, 12 mt

Di seguito la selezione di barche a vela più ricercate dai velisti, datate anni '80 e '90.

<<Di seguito le descrizioni tratte dal sito www.boatinternational.



Dehler 34, cantiere Meschede-Freienohl, 1985

Il Dehler 34 è stata una delle barche più apprezzate dell'omonimo cantiere di Meschede-Freienohl. È nata come evoluzione del Db2 Positron che nel 1984 vinse la One Ton Cup di Kiel, un prototipo rielaborato da Van de Stadt che nel 1985 ne ricava una barca da crociera con spiccate attitudini sportive. Costruito in vetroresina le scafo presenta linee d'acqua equilibrate, un dislocamento medio con un ottimo rapporto lunghezza peso-zavorra (al 44 per cento) che gli conferisce una buona stabilità anche con mare formato. In coperta si distingue il pozzetto profondo e squadrato che non era tra i più grandi della categoria ma capace comunque di ospitare comodamente un equipaggio di 6 persone. Apprezzabili anche i larghi passavanti e l'attrezzatura ben dimensionata con tutti i rinvii di manovra in pozzetto.

Gli ambienti sottocoperta hanno un profilo tradizionale e offrono un ampio quadrato, la cucina a "L", due cabine e il bagno sulla sinistra. Meno comune invece la disposizione del tavolo da carteggio orientato verso la murata. La versione successiva chiamata Nova aveva gli interni verniciati di bianco. Dati tecnici: lunghezza 10,60 m, larghezza 3,40 m, pescaggio 1,45-1,70 m, peso 3,80 t, velatura 43,30 mq.

<<Tratto da marinaservice.eu>>

Grand Soleil 343



Grand Soleil 343, cantiere Pardo, 1989

Il Grand Soleil 343 è stata una tra le barche da crociera veloce più apprezzate del Cantiere del Pardo. Un progetto del 1989 firmato da Alain Jezequel e sviluppato pensando alla crociera famigliare, a partire da una carena non esasperata da formule di stazza, con un dislocamento medio e un buon baglio massimo che ha saputo dare ottimi risultati anche in regata non solo in epoca Ior, ma anche in seguito con la stazza Ims. È ben costruita (la vetroresina è stratificata a mano), solida e con attrezzatura e componentistica di qualità. Semplice da governare, ha un piano velico non impegnativo e le manovre sono tutte riportate in pozzetto: quest'ultimo è particolarmente indovinato e si presenta comodo, funzionale, con un semplice ma funzionale timone a barra.

Anche sotto coperta (vedi foto a destra) la costruzione è curata e rifinita, con alcune zone controstampate e interamente rivestita in legno. Ospitale il quadrato a divani contrapposti, utile l'armadio porta cerate, spazioso l'angolo cucina, ci sono due cabine doppie. Dati tecnici: lunghezza 10,40 m, larghezza 3,42 m, pescaggio 1,80 m, peso 4,6 t, velatura 64,10 mq.

<<Tratto da marinaservice.eu>>



Grand Soleil, cantiere pardo, sottocoperta 1989

IN ALTO, IL SOTTO COPERTA DEL
GRAND SOLEIL 343, GLI INTERNI E I
FUNZIONAMENTI ANCORA MOLTO
ANALOGICI, SI APPREZZA LA ZONA
DI COMANDO.
SONO ASSENTI GLI ATTUALI GPS E
GLI SCHERMI DI POSIZIONAMENTO
DELL'IMBARCAZIONE NELLA NAVIGAZIONE, LE COMUNICAZIONI ANCORA VIA RADIO CONFERISCONO
UN SAPORE FANE' MOLTO AMATO
DAGLI ARMATORI

Oceanis 350



Oceanis 350, cantiere Bénéteau, 1995

Prodotto in oltre 700 esemplari dal 1986 al 1995, l'Oceanis 350 è stato il primo modello della fortunata serie lanciata da Bénéteau, quella degli Oceanis, dedicata alla crociera pura. Affidabilità, comfort e manovrabilità, sono state dunque le linee guida per questo progetto firmato da Philippe Briand. A partire dallo scafo dalle linee ancora attuali con slanci moderati e baglio massimo arretrato per garantire stabilità ed equilibrio a tutte le andature.

Il piano velico, con armo a 7/8, è contenuto e gestibile anche in equipaggio ridotto e in coperta tante le soluzioni volte a migliorare la vivibilità: il timone a ruota con scassi avvolgenti, il pozzetto con tavolo abbattibile e sedute rivestite in teak, lo specchio di poppa attrezzato (spiaggetta, doccia e paraspigoli in gomma), l'avvolgifiocco di serie, i passacavi a rullo per evitare l'usura delle cime d'ormeggio. Stessa attenzione per gli interni, disponibili a due o tre cabine. Dati tecnici: lunghezza 10,30 m, larghezza 3,43 m, pescaggio 1,25-1,56 m, peso 4,90 t, velatura 52,40 mq.

<<Tratto da nautipedia.it>>

I CANTIERI NAUTICI ITALIANI DI RILIEVO: FOCUS SULLE IMBARCAZIONI

Introduzione ai cantieri nautici

I cantieri frutto dell'amore e della passione nella nautica italiana divennero famosi in tutto il mondo, alternando fasi di crescita e di stallo anche seguendo l'andamento e le necessità dell'economia.

Le navi da diporto segmento che comprende tutte le barche con una lunghezza superiore ai 24 metri e che comprende anche superyacht (barche di lunghezza maggiore di 30 metri) e megayacht (sopra i 60 metri) rappresentano un settore particolarmente interessante per quanto concerne il mercato: l'industria è in continua crescita dal 2010 dopo aver iniziato la sua scalata nel 1990 soprattutto nel settore delle barche a motore, che incide per l'90% sull'intero fatturato. Ad ora l'Italia detiene la leadership mondiale di costruttore di questa tipologia di barche e, nel nostro Paese, sono presenti alcuni dei cantieri più antichi e più rinomati.

Di seguito verranno elencati i principali cantieri, la loro storia e le principali caratteristiche che li hanno resi noti al mondo per le particolarità nel design: inoltre verranno illustrati i loro fiori all'occhiello frutto di una tecnologia estrema del ventunesimo secolo.



Luminosity 'FB277', cantiere Benetti Group, 2020 vista di prua e dettagli interni

88 88

il cantiere nautico Benetti

Benetti, tra i più antichi costruttori di yacht a motore di lusso, celebra l'eccellenza italiana nel mondo. Fondato nel 1873 da Lorenzo Benetti, il Cantiere si dedica inizialmente alla costruzione di imbarcazioni di legno, impiegate per il commercio locale e internazionale. In seguito alla morte di Lorenzo, la direzione passa ai suoi due figli Gino ed Emilio, i quali cambiano il nome in 'Fratelli Benetti'. Dopo la Seconda Guerra Mondiale e con la scomparsa delle imbarcazioni commerciali a vela costruite in legno, il Cantiere si dedica alla produzione di imbarcazioni da diporto in acciaio. A partire dagli anni Sessanta inizia la costruzione dei primi yacht di lusso di grandi dimensioni. Dal 1980 la flotta comprende yacht dai 30 ai 60 metri e oltre, fino ad arrivare al celebre 'Nabila' di 86 metri per il miliardario saudita Khashoggi ed anche apparso nel film Never Say Never Again del 1983. Nel 1985 il cantiere è stato acquistato da Azimut Spa, divenendo una realtà moderna e tecnologicamente avanzata oggi conosciuta a livello internazionale. Dal 1873 sono state costruite più di 350 barche: il Cantiere è simbolo della cultura, dell'arte e della tradizione nautica italiana nel mondo. Lo scorso dicembre 2020 è stato varato a Livorno 'FB277', uno yacht di ben 107 metri, il più grande mai costruito in Italia da un cantiere navale privato.

<<Tratto da motori.ilmessaggero.it/nautica>>

L'imbarcazione, lunga oltre 107 metri, larga 17, che sembra un palazzo di vetro, con 6 ponti, 12 suite per 27 persone (più gli alloggi per 37 membri dell'equipaggio), una piscina di 30 metri quadri, una vasca Jacuzzi, una spa, una palestra e un centro benessere; 6 motori, una pista di decollo/atterraggio per elicotteri, opere d'arte sparse qua e là, tre maxi tender di 40 piedi (12 metri circa), una barca a vela di 7 metri e mezzo, una Rolls Royce e due motociclette in garage, pensereste che tutto questo sia un invenzione oppure una nave da crociera. E invece è uno yacht. Anzi, un giga yacht costruito dal colosso Benetti, il cantiere della famiglia Vitelli coraggiosamente cimentatosi in costruzioni superiori a 100 metri. Questa unità, denominata FB272 e battezzata Luminosity, è la seconda della Benetti Giga Season: un capolavoro di stile, lusso e tecnologia, candidato a rappresentare nel mondo il meglio del Made in Italy nautico.

Realizzata con scafo in acciaio e sovrastruttura in alluminio, la nave da diporto di Benetti ha una stazza lorda di 5.844 tonnellate ed è spinta da un innovativo sistema di propulsione ibrido con motori diesel-elettrici che assicurano la velocità massima di 16 nodi e un'andatura di crociera di 10, con una navigazione senza vibrazioni, e con autonomia transoceanica, fino a 8000 miglia.



Luminosity 'FB277', cantiere Benetti Group, 2020 vista di poppa

Lo stile e il concept degli esterni sono il risultato di una collaborazione fra Zaniz Jakubowski (che ha curato tutti gli interni), Andrew Langton e Giorgio M. Cassetta. Il risultato è stato orgogliosamente definito dal cantiere "un palazzo di vetro in movimento sull'acqua": una immagine ardita ma non troppo distante dalla realtà. Il nuovo giga yacht è infatti avvolto da oltre 800 metri quadrati di vetrate che circondano il main deck. E le finestrature, alte 3 metri, sono completamente ininterrotte dalla struttura, dando la sensazione che l'imbarcazione sia sospesa sul mare. La prua è dritta e "garantisce brillanti credenziali in termini di tenuta del mare". Al di là delle caratteristiche tecniche, un'ampia area del ponte di prua dovrebbe offrire agli ospiti un bel punto di osservazione per godersi la navigazione e rilassarsi. Il ponte principale, un livello più in basso, offre ulteriori spazi per la convivialità e i pranzi all'aperto

in ambienti riparati e ombreggiati. Un ponte sopra c'è la timoneria, e a un livello ancora più su un ponte privato conduce verso la piattaforma di decollo e atterraggio per l'elicottero.

Lo spazio e gli ambienti su questo ponte sono così duttili che, su questo esemplare appena varato, permettono di ospitare a bordo due auto (Rolls Royce Phantom) e quant'altro possa contribuire ad aumentare lo stupore degli ospiti: barche a vela e motocilette, ma non mancano anche tre motoscafi, le moto d'acqua .Questo pacchetto di propulsione è ad oggi uno dei più avanzati e all'avanguardia ed è stato realizzato, con il coordinamento dell'ufficio tecnico Benetti, dai più importanti player del settore: Caterpillar, Seastema, ABB. "Il vantaggio di questo sistema, è una crociera senza vibrazioni e in totale silenzio, tanto che l'armatore e i suoi ospiti difficilmente si renderanno conto di trovarsi in navigazione".

l sistema di climatizzazione e le unità di raffreddamento - fornite da H&H - sono tra le più grandi mai installate all'interno di uno yacht di queste dimensioni, con una capacità totale di circa 3.000 kW. Lo yacht è poi dotato di un sistema di recupero del calore residuo in grado di alimentare la barca e risparmiare energia elettrica: un dispositivo in linea con i più recenti requisiti green. Luminosity presenta infine un avanzato sistema domotico Lutron con circa 500 chilometri di cavi che attraversano lo scafo e la sovrastruttura.

Oltre alla tecnologia all'avanguardia, un altro aspetto fondamentale del progetto sta nella straordinaria luminosità degli interni. In casa Benetti parlano disinvoltamente di una vera e propria "sinfonia di luce", sottolineando il ruolo e il valore delle grandi finestrature alte 3 metri, che creano un dialogo perfetto con l'esterno. Più in dettaglio, il lucernario a livello del ponte di coperta riempie di luce lo yacht longitudinalmente, creando una sorta di cascata luminosa lungo la scala di 18 metri che attraversa cinque dei sei ponti della nave. Per il resto, l'acciaio e il vetro temperato conferiscono a tutta la struttura l'aspetto di una scultura fluttuante. Gli interni sono elegantemente proporzionati e il sole vi entra da ogni angolo riflettendosi su tutte le superfici vetrate e creando grandi giochi di luce. Una delle cabine VIP e il suo salotto privato, visivamente collegate tra loro da finestre scorrevoli di 9 metri di lunghezza, si estendono nella parte poppiera del bridge deck.

Una luna di onice bianco, dal diametro di 3 metri, rischiara questa elegante suite rivestita di malachite, lapislazzuli e marmi neri del Belgio.

Il ponte armatoriale, un livello sotto il bridge deck, racchiuso dalle grandi finestre alte tre metri, è caratterizzato da un panorama in costante mutamento. Si accede alla cabina armatoriale da un lungo corridoio decorato con pannelli di dieci tipi di marmo diverso; lo spazio privato dell'armatore è definito dall'utilizzo del granito, con il letto che può sollevarsi di 80 cm per consentire una migliore vista dalle finestrature. Dietro la testata del letto, quella che pare essere un'altra spettacolare veduta dell'esterno, è in realtà una finestra virtuale che, attraverso una telecamera nascosta, proietta la vista che si ha dalla prua. La cabina armadio conduce a una sala massaggi e a un bagno. Su questo ponte si trovano altre tre suite per gli ospiti, l'ufficio privato dell'armatore con bagno en suite e un ufficio separato per l'assistente personale.

L'ampia area lounge del main deck è caratterizzata da elementi di design unici, pensati appositamente per accrescere il relax degli ospiti. Sullo stesso ponte altre tre cabine, che differiscono per design e uso dei materiali. Luminosity si caratterizza inoltre per il design dei suoi interni, che presentano ornamenti in cemento ricoperti da foglia d'oro o in onice e ceramica scolpiti da getti d'acqua. <<Tratto da AzimutYachts.com>>

Luminosity 'FB277', cantiere Benetti Group, 2020 cabina armatoriale

Verso prua la grande cucina è attrezzata in modo da soddisfare le esigenze dei migliori chef del mondo. Sullo stesso ponte, ancora più a prua, si trova il garage, pensato e progettato per ospitare tender e water toys personalizzati, tra i quali le succitate tre imbarcazioni di 40 piedi, tutte realizzate appositamente per il giga yacht di Benetti. Sul lower deck, la hall conduce alle scale e all'ascensore, oltre la quale si trovano quattro sontuose suite.

Gli ospiti, che trascorrono la maggior parte del loro tempo su questo ponte, possono godere di una spa, di una palestra e di un centro benessere, completo di sauna e bagno turco. Lo spazio benessere e la palestra si trovano proprio a pelo dell'acqua, e quando i portelloni laterali sono aperti, è possibile godere di una vista spettacolare e della brezza marina. Su questo ponte inoltre la bellissima piscina di 30 metri quadri è un incantevole luogo di relax che la sera si trasforma in pista da ballo, con il pavimento della piscina che si alza. Un grande bar e l'ampia scelta di sedute completano il quadro di questo incredibile allestimento.

La zona dell'equipaggio ospita 37 persone, è a sé stante ed equipaggiata con una grande cucina e sala pranzo. Progettata secondo la classificazione PYC (Passenger Yacht Code), la creazione di alloggi spaziosi e confortevoli per gli equipaggi, con cabine grandi e comode, è un punto di orgoglio per Benetti. Per garantire ulteriore sicurezza a bordo, i progettisti hanno diviso la zona equipaggio in sezioni verticali, garantendo a ciascuna una scala dedicata per la via di fuga in caso di emergenza.

Un altro straordinario aspetto di Luminosity è rappresentato dalle opere d'arte che portano la natura e la sua energia al cuore di questo yacht. Come i pannelli di 370 metri quadri che si estendono per tutta l'altezza della scala principale, raffiguranti una foresta in movimento che diviene viva al passaggio di una persona. Un altro esempio di tecnologia interattiva si trova nell'area poppiera del salone principale, dove 264 fiori bianchi di magnolia, scolpiti nella resina corian, si schiudono a velocità variabili al passaggio degli ospiti.

inoltre: su questo yacht decisamente fuori del normale è stato creato un rapporto con l'arte, e ogni singolo dettaglio racconta una storia, ogni creazione evoca capolavori di artisti che hanno lasciato un segno. I famosi cerchi colorati di Damien Hirst trovano dunque nuova espressione sul pavimento in pietra calcarea francese nella hall del main deck;



Luminosity 'FB277', cantiere Benetti Group, 2020, sun deck

una straordinaria costruzione a forma di occhio alla base della scala principale di 18 metri richiama il magnifico lavoro di Man Ray; l'inno alla vita dei collage di Matisse ispira le forme intriganti nel salone principale e nella lounge dello yacht.

Tra queste, una sinuosa scultura di acciaio, forgiato a mano e lucidato a specchio, racchiude mille lampadine di cristallo di Boemia che illuminano il salone principale.

Tra i più caratteristici features che rendono unico questo spazio, l'inizio di Moby Dick di Melville è delicatamente inciso sui pilastri, mentre le avventure dei più grandi esploratori dei mari arricchiscono le raffinate maioliche portoghesi di Boca do Lobo.

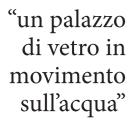
Come omaggio al grande scultore indiano Anish Kapoor, un insieme di piatti lucidi, concavi e convessi, inondano di luce il master deck office. Un altro colpo d'occhio su questo ponte è l'idromassaggio Culligan nella cabina dell'armatore:



"ornamenti in cemento: foglia d'oro e lapislazzuli"

personalizzato e realizzato da un unico blocco dello stesso tipo di marmo usato da Michelangelo per scolpire il suo eccezionale David. Una luce onirica arriva da una scultura, tagliata con precisione chirurgica da un pezzo unico di onice iraniana, che raffigura le mutevoli fasi lunari e rischiara le suite VIP sull'opper deck. Tra le dotazioni mirate alla sicurezza e alle capacità di connessione, vale la pena ricordare le due parabole satellitari da 3,5 metri di diametro, necessarie per ricevere canali da ogni parte del mondo. I cavi in fibra ottica attraversano praticamente tutta l'imbarcazione, e dove non sono stati ritenuti adatti è stato utilizzato un cavo Cat 8: una connessione superveloce all'avanguardia, per la prima volta installata su uno yacht di queste dimensioni. Due rack di server consentono inoltre di disporre di un vasto intrattenimento musicale e di film. I televisori a bordo sono 74, 4 i proiettori cinematografici, 10 gli specchi intelligenti, con touchscreen e connessione internet. La connessione 5G di bordo assicura che i sistemi siano a prova di obsolescenza.

In materia di sicurezza, vale la pena ricordare che l'imbarcazione è stata progettata e costruita nel rispetto della classificazione PYC, seguendo dunque i requisiti di sicurezza più rigorosi come l'utilizzo di materiali ignifughi e fuoco-ritardanti di alta qualità. Inoltre, a bordo è stato installato un centro medico di ultima generazione per far fronte a malattie e lesioni.





Luminosity 'FB277', cantiere Benetti Group, 2020 cucina ospiti

Il cantiere nautico San lorenzo

I cantieri navali Sanlorenzo (in origine il nome era San Lorenzo) vengono fondati a Viareggio nel 1958 per opera di due pionieri, Gianfranco Cecchi e Giuliano Pecchia. La prima sede è il capannone della ex Canottieri Berchielli dove furono costruite le prime imbarcazioni. Alla fine degli anni Sessanta la produzione si amplia, vengono costruite barche dai 35 ai 60 piedi in legno motorizzate Caterpillar, ma è nel 1972 quando il Cantiere viene ceduto a Giovanni Jannetti che i prodotti diventano sinonimo di pregio, eleganza, robustezza, affidabilità e ottima abitabilità interna. Nel settembre 1985 nasce il primo Sanlorenzo in vetroresina, l'SL 57. Nel 1995 l'SL 100, una barca all'avanguardia, tecnologicamente avanzata ed elegante, decreta l'ingresso del Cantiere nel comparto dei superyacht. Nel 1999 la società si sposta ad Ameglia (La Spezia). Il 14 aprile 2005 Massimo Perotti acquista i cantieri che diventano Sanlorenzo Spa. La filosofia di Sanlorenzo rimane focalizzata sulla customizzazione e sulla qualità. Nel 2007 Sanlorenzo vara la prima navetta SD92 e il primo superyacht in alluminio 40 Alloy.

Il 40 Alloy è un superyacht veloce in alluminio con scafo semi-planante, un'imbarcazione unica nel suo genere, dalle linee eleganti e dagli elementi assolutamente innovativi che la rendono immediatamente riconoscibile, come le terrazze apribili sul mare o i portelloni che si aprono ad ali di gabbiano come un'auto sportiva.

Lo studio 3J Yachting si è occupato per questa imbarcazione del nesting. L'imbarcazione è sprovvista di Azipod, ha due MTU, si tratta di un imbrcazione che premia la luminosità e l'abitabilità interna, particolare attenzione come specifica del cantiere è dato all'arredamento minimal dove è presente anche Flos nell'illuminazione. Gli interni richiamano una grossa villa fluttuante che appoggia dolcemente sulle acque. Viene considerata un'imbarcazione oceanica ma non è considerabile come un explorer.

Nel 2012 Sanlorenzo è composto da due divisioni: i Cantieri Navali di Ameglia, dove vengono prodotti motoryacht in vetroresina con scafo planante dai 62 ai 108 piedi e i nuovi Cantieri Navali di Viareggio dove vengono prodotte le navette in materiale composito con scafo semi-dislocante (da 92 a 122 piedi) e superyacht in metallo (acciaio e alluminio) dai 38 ai 50 metri.

<<Tratto da Sanlorenzoyacht.com>>



Alloy 40, cantiere Sanlorenzo, 2007

Il cantiere nautico CRN

CRN è stato fondato ad Ancona nel 1963 dall'imprenditore Sanzio Nicolini con il nome di Costruzioni e Riparazioni Navali, da cui deriva l'acronimo con cui il cantiere si è affermato a livello mondiale e rappresenta oggi un'icona di eccellenza, stile ed eleganza italiana. La costruzione inizia con alcune imbarcazioni in acciaio e alluminio, un materiale poco utilizzato in un'epoca in cui si predilige invece il legno. Già alla fine degli anni Sessanta le dimensioni degli yacht di CRN vanno da 15 a 20 metri. Un momento topico della storia del Cantiere è l'incontro fra Sanzio Nicolini e Carlo Riva da cui nasce una fruttuosa collaborazione, che dura dal 1970 al 1978. In questo periodo CRN costruisce otto barche per conto di Riva, di cui una diventa lo yacht personale di Carlo Riva.

Nel 1978 CRN realizza il primo yacht sopra i 45 metri: 'Fath Al Khair' di 47,2 metri, l'armatore è l'emiro del Qatar, Al-Thani. Negli anni Ottanta i clienti di CRN sono prevalentemente armatori greci e famiglie regnanti del Medio Oriente. In questo contesto crescono le dimensioni degli yacht, che variano fra i 32 e i 61 metri. Il 1983 è un anno importante nella storia di CRN, in quanto coincide con la consegna dello yacht F100, una barca fortemente innovativa per un armatore appassionato e dai gusti personalissimi: l'avvocato Gianni Agnelli, a capo della Fiat.

Nel 1999 il cantiere CRN entra a far parte del Gruppo Ferretti. Primo passo di questa nuova fase di CRN è il progetto 'Magnifica', un superyacht di 43 metri disegnato da Nuvolari Lenard e varato nel 2001, primo esemplare di una linea di grande successo.



Magnifica, cantiere CRN, 2001

I vari di navi da diporto si susseguono fino ad arrivare a cinque in un anno e la flotta CRN cresce rapidamente, così come la fama acquisita. Nel 2013 viene varato Chopi Chopi, ammiraglia della flotta con i suoi 80 metri, che diventa il più grande yacht mai costruito da CRN in mezzo secolo di storia.

Costruito in acciaio e alluminio, Chopi Chopi è tra i più grandi yacht del mondo. E' lungo 80 metri e consente di ospitare 30 membri dell'equipaggio e 12 persone. Gli ospiti pernottano in cinque cabine (matrimoniali e doppie), mentre l'armatore ha la propria suite.

E' stato infatti costruito nel cantiere di Ancona di CRN, Gruppo Ferretti. Per l'armatore è stata creata una pilot house dalla particolare forma circolare, con un ponte privato e raggiungibile anche via aerea grazie a un helipad collocato a poppa.

Le cabine degli ospiti hanno tutte il balcone. Il sun deck si trasforma in una grande spiaggia di 100 metri quadrati. I due motori gli consentono di viaggiare alla velocità massima di 16 nodi con un'autonomia di 6.000 miglia nautiche (11mila chilometri) ovvero la distanza che c'è tra Genova e Buenos Aires, in Argentina.

Lo yacht ha cinque ponti: il lower deck ospita l'equipaggio, la sala macchine e il garage; il main deck è riservato agli ospiti; l'upper deck è riservato alla zona living e bar; l'Owner's deck è il ponte esclusivamente dell'armatore e il sun deck è destinato al prendisole. I ponti sono collegati tra loro da due ascensori. Lo spazio dedicato ai passeggeri misura più di mille metri quadrati, solo la cucina è grande 51 mq. L'equipaggio ha poco meno di 500 metri quadrati a disposizione.

La plancia sfrutta i sistemi high tech basati su modernissimi tablet con schermo touch screen e l'armatore può personalizzare il software dei comandi per controllare qualsiasi dispositivo che si trova a bordo dello yacht. Tutta la barca è comunque comandata dalla domotica, tanto che gli ospiti possono attivare MyConcierge, un cameriere virtuale, per farsi portare un cocktail.

La costruzione di Chopi Chopi ha richiesto circa 660mila ore di lavoro ed è stato varato nel gennaio 2013. La sua prima uscita ufficiale è stata in occasione del Monaco Yacht Show, l'esposizione nautica che si tiene ogni anno a Montecarlo, ma il successo lo ha avuto all'ultimo Salone Nautico di Genova.

<<Tratto da altomareblu.com>>



"A poppa è presente un helipad di atterragio"

Chopi Chopi, cantiere nautico CRN, 2013 vista di prua

"Più di mille metri quadrati dedicati alla zona ospiti"



Ultimo nato in casa CRN è il superyacht Latona di 50 metri di lunghezza e quattro ponti, costruito per soddisfare le richieste di massima personalizzazione del suo armatore che non voleva rinunciare all'unicità più autentica, evidente anche nella scelta del turquoise dello scafo.

Sul sito ufficiale www.crn-yacht.com viene così definito:

"Con i suoi 50 metri di lunghezza, Latona si distingue per il suo profilo classico e senza tempo che mette in risalto maggiormente lo stile e l'eleganza degli ambienti esterni. Lavorando fianco a fianco con gli

armatori esperti, abbiamo creato interni pervasi da un raffinato stile Liberty, un elegante fil rouge che si dipana in ognuno degli ambienti della zona ospiti.

La prua aerodinamica e gli spaziosi volumi di interni ed esterni, a loro volta, includono anche alcune zone mozzafiato quasi 'sospese' sul mare, conferendo a Latona una bellezza senza tempo.

Lo yacht è un rifugio tranquillo e lussuoso, con un'ampia ed esclusiva zona living open air integrata al beach club e al garage allagabile per il tender: oltre 70 metri quadri di spazio che permettono di trascorrere momenti di puro benessere, fitness e relax con tutta la famiglia"



Latona, cantiere nautico CRN, 2018

Il cantiere nautico Azimut Yacht

Azimut Yachts è il marchio del Gruppo Azimut – Benetti specializzato nella produzione di yacht dai 10 ai 35 metri. In gamma sono presenti cinque collezioni: Atlantis, Flybridge, S. Magellano e Grande. La nascita di Azimut Yachts risale al 1969, quando il giovane studente universitario Paolo Vitelli fonda la Azimut Srl, con la quale dà inizio a un'attività di noleggio di barche a vela. Nel 1970 alcuni prestigiosi brand del settore nautico affidano alla giovane società la distribuzione delle loro imbarcazioni sul territorio italiano. In breve Azimut amplia il suo ambito d'azione: non più solo distribuzione, ma anche e soprattutto progetto di nuovi yacht. In joint venture con Amerglass, nasce l'AZ 43"Bali, barca in vetroresina prodotta in serie: il successo è immediato.

Nel 1985 Azimut acquisisce lo storico cantiere Benetti; Azimut inizia a costruire in proprio, definendo nuovi standard stilistici e industriali che rivoluzioneranno il settore della nautica: le grandi finestrature senza telaio, i sedili elettrici, l'utilizzo di radiche. A partire dalla fine degli anni Novanta, con l'acquisizione di nuovi cantieri a Fano, la ristrutturazione dei cantieri navali Benetti di Viareggio e la costruzione di un nuovo stabilimento ad Avigliana (TO), Azimut si assicura una posizione di indiscusso primato nella produzione di yacht e superyacht, confermata anche nelle stagioni successive. Oggi l'azienda può fare affidamento anche su stabilimenti in Brasile.

Il Gruppo Azimut | Benetti non ha certo problemi in fatto di know how sulla costruzione di super, mega e gigayacht, ma, almeno fino ad ora, si pensava che le barche intorno alla soglia dei 40 metri fossero più appannaggio del brand Benetti piuttosto che di Azimut Yachts, soprattutto con un progetto strutturato come questo Azimut Grande Trideck.

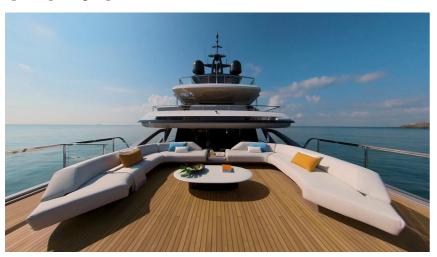
Invece, evidentemente sono stati tolti tutti i tetti alla gamma Grande, dove rientrano i grandi motoryacht e superyacht di Azimut, o forse non li ha nemmeno mai avuti, fatto sta che con il nuovo Azimut Grande Trideck, il cantiere si allarga sempre più a macchia d'olio verso la sfera delle imbarcazioni extralusso. Del resto, se vogliamo filosofizzare un po', l'espansione è un'attitudine che il suo fondatore, Paolo Vitelli, ha sempre perseguito sin dalla nascita di Azimut Yachts, che da piccola impresa imprenditoriale iniziata nel 1969 è diventata, con i tempi giusti di una naturale evoluzione, un'industria estremamente capillare con servizi e prodotti diversificati in tutto il mercato nautico, dalla portualità al refitting, al charter e, ovviamente, alla produzione di imbarcazioni, dove ha in catalogo un range di modelli da 10 a oltre 100 metri.



Trideck, cantiere Azimut, 2021



Qualunque sia la strategia del cantiere, resta il fatto che l'Azimut Grande Trideck è una barca stupenda che ha già conquistato ben quattro armatori in diverse regioni del mondo. E a guardare il video e queste foto è anche facile capire perché. Basta il semplice abbattimento del "piccolo" specchio di poppa, per aprire un immenso beach club di 30 mq, che per la struttura (oserei dire architettonica) ricreata intorno e per i suoi allestimenti con i tre prendisole perfettamente allineati, acquisisce un tono di assoluta esclusività. Non bastasse questo, l'Azimut Grande Trideck ha una enorme terrazza aperta per ogni ponte.



Trideck, cantiere Azimut, 2021 solarium armatoriale

"Di seguito la prima proposta di layout, dove vengono mostrate le varie opzioni proposte sui ponti"







Quello principale ha un living a cielo aperto e uno più riparato; quello superiore è allestito a sala da pranzo, mentre il sundeck, lo dice il nome stesso, è un solarium allestito con gli stessi prendisole del beach club, che è a tre livelli più in basso.

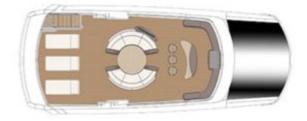
Non scendiamo nei dettagli dei layout, se non che il cantiere offre due possibilità di scelta, che potete vedere qui a sinistra:

Il design degli interni è di Achille Salvagni e propone suggestioni ispirate alle navicelle spaziali e alla cultura nipponica dell'epoca dei samurai. Due atmosfere decisamente agli antipodi, che sull'Azimut Grande Trideck riescono a convivere in un contrasto affascinante e sicuramente originale. Insomma, l'Azimut Grande Trideck è uno yacht con una progettualità che permette uno stile di vita che non ti aspetti su un 38 metri, perché tale raffinatezza di layout, allestimenti e dotazioni anche i grandi armatori sono più abituati a vederli su megayacht di altra caratura.

L'azienda dopo l'acquisizione di Benetti è tornata un fiore all'occhiello nella nautica, puntando alla standardizzazione del segmento daily o cruiser, ovvero barca per uscite in giornata prive di cabina, mentre nel secondo caso si tratta sempre di piccole dimensioni ma provvista di cabina.

<<Tratto dalla rivista bolina>>

"A sinistra la seconda proposta di layout, dove vengono mostrate le varie opzioni proposte sui ponti"



Il cantiere nautico Perini navi

Perini Navi è un cantiere navale italiano con sede a Viareggio, operante nella progettazione e produzione di yacht a vela di lusso.

Il Cantiere è stato fondato nei primi anni Ottanta dall'imprenditore lucchese Fabio Perini che si avvicina al mondo della nautica grazie alla sua capacità inventiva: ispirandosi a macchinari che avvolgono la carta, il sistema meccanico che si occuppa di avvolgere lunghi rotoli di carta, diviene un'ispirazione anche per avvolgere le lunghe e pesanti vele. Perini inventa un sistema di verricelli automatici, mossi da motori elettrici controllati elettronicamente, che permettono alla Perini Navi di essere la prima azienda capace di produrre barche di grandi dimensioni gestibili da un equipaggio ridotto. La prima nave varata, nel 1983, è stata la 'Felicità': uno yacht a vela lungo 40 metri che, grazie ai sistemi inventati da Fabio Perini, può essere manovrato da una sola persona.



Felicità, cantiere Perini navi, 1983

Nei primi anni Novanta la Perini Navi incorpora i cantieri navali Picchiotti (cantieri navali storici di Limite sull'Arno, la cui tradizione risale al 1600). Nel 2017, dopo un periodo difficile, entra nel capitale dell'azienda con il 49,99% attraverso la Fenix srl e con un investimento di una ventina di milioni di euro, Edoardo Tabacchi.

Nell'estate 2018 Tabacchi acquisisce un'altra quota della società raggiungendo con il 75% il controllo dell'azienda mentre Perini resta, attraverso la Faber Group, come azionista di minoranza con il 25%. Presidente e amministratore delegato è nominato Lamberto Tacoli, presidente anche di Nautica Italiana.

Dal 1983 ad oggi la Perini Navi ha varato 61 superyacht con lunghezze variabili dai 40 metri agli oltre 80 metri.

Dal 1983 ad oggi la Perini Navi ha varato 61 superyacht con lunghezze variabili dai 40 metri agli oltre 80 metri. Lo yacht più grande e prestigioso, varato nel 2006, è il Maltese Falcon: una nave a tre alberi lunga 88 metri. Dal 2004 la Perini Navi tiene la Perini Navi Cup, una regata riservata alle barche Perini.



Maltese Falcon, cantiere perini, 2003

Lo scafo nudo è stato costruito e varato su speculazione nel 1989-1990 da Perini Navi nel suo cantiere navale di nuova acquisizione a Tuzla, Istanbul , ma non ha trovato acquirenti all'indomani della Guerra del Golfo. Tom Perkins , appassionato velista e proprietario dei due ketch Andromeda La Dea Perini, si interessò allo scafo. Nel 2001 ha assunto designer di yacht olandesi presso Dykstra

Naval Architects per studiare i clipper del 19° secolo e proporre un rig quadrato a tre alberi per il progetto. Il concetto " Dyna-Rig ", un'invenzione degli anni '60 dell'ingegnere idraulico tedesco Wilhelm Prölssdestinato a far funzionare navi da carico con una filosofia di risparmio di carburante e il minor numero



di equipaggio possibile, ha incontrato l'approvazione di Perkins e il progetto è stato firmato per la costruzione a Tuzla. I tre alberi rotanti in fibra di carbonio autoportanti non erano un prodotto Perini Navi; sono stati prodotti e montati sullo yacht presso lo stabilimento Perini Navi di Tuzla sotto la diretta responsabilità di Perkins e la supervisione di Insensys, Ltd,

uno specialista britannico della fibra di carbonio. Ken Freivokh ha progetta to la decorazione interna della nave e Perini Navi l'ha allestita.

Lo yacht è facilmente controllabile ed è stato visto salpare dall'ancora e lontano dagli ormeggi nei porti. Il sofisticato computer dello yacht rileva automaticamente parametri come la velocità del vento e visualizza i dati chiave. Un operatore deve sempre attivare i comandi, ma è possibile che una sola persona agisca sullo yacht. In un'intervista radiofonica per il programma Global Business della BBC World Service trasmesso nel dicembre 2007, Perkins ha affermato di aver scritto personalmente alcuni dei software di controllo unici dello yacht.

Damon Roberts di Insensys, Ltd. è stato responsabile della progettazione e della produzione del DynaRig del Maltese Falcon presso la sede di Perini Navi a Tuzla, Istanbul. La progettazione, il collaudo e la produzione del sistema è stata completata in un periodo di tre anni. Sono state eseguite analisi approfondite degli elementi finiti e test sulla fibra di carbonio per garantire che l'assemblaggio completo potesse sostenere i carichi sotto la vela.

Il DynaRig deve la sua origine alle ricerche di Wilhelm Prölss negli anni '60. La DynaRig costituito da autoportante alberi rotanti con rigidi cantieri e agisce come una vela quadra . Ognuno di Maltese Falcon 'alberi s supporta sei cantieri, che, a differenza di un rigger quadrato convenzionale, sono dotati di camber del 12%. Le quindici vele quadrate sono disposte tra i pennoni in modo tale che quando dispiegate non vi siano spazi vuoti nel piano velico di ciascun albero, consentendo loro di agire come un unico profilo alare. Le vele avvolgibili sono riposte nell'albero e possono essere dispiegate lungo i binari sui cantieri in 6 minuti. Le vele vengono assettate ruotando gli alberi. Poiché non ci sono manovre, gli alberi e i pennoni possono essere ruotati senza restrizioni per tutte le andature, rendendo Maltese Falcon un tagliatore di bolina capace.

La lunghezza degli alberi misura circa 57 m (187 ft) al di sopra del cuscinetto inferiore. Poiché l'attrezzatura può essere virata per consentire il flusso in entrambe le direzioni, l'albero ruota attorno ai cuscinetti del ponte e della chiglia e ha sezioni ellittiche simmetriche per una migliore aerodinamica in entrambi i flussi.

Insensys ha anche incorporato un sistema di monitoraggio della deformazione in fibra ottica nei longheroni per analizzare i carichi in tempo reale sotto la vela. Un sistema di reticolo in fibra di Bragg è stato incorporato durante la posa a umido della struttura in fibra di carbonio. I carichi vengono trasmessi ai monitor del ponte.

<<Tratto da flyingcharter.it>>



Maltese Falcon, cantiere perini, 2003 vista in pruavia, dettaglio sala da pranzo adiacente al sun desk e cabina armatoriale







Il cantiere nautico Rossi Navi

Il brand Rossinavi è stato fondato a Viareggio nel 2007 come evoluzione naturale del Cantiere Fratelli Rossi, noto dagli anni Settanta per plasmare il metallo con arte e maestria. Costruttori di yacht in acciaio e lega leggera di altissimo prestigio, il Cantiere Rossinavi è oggi è l'unica azienda di superyacht a conduzione familiare in Italia.

La piattaforma di business non è fatta sulla quantità ma sulla qualità: tutti i 17 yacht completati ad oggi sono one-off, ovvero barche pensate e costruite su misura del cliente, uno diverso dall'altro. Già nel 2006 si è presentata una grande opportunità per questo Cantiere con la costruzione di 'South' un superyacht di 54 metri destinato al charter di lusso realizzato in soli 22 mesi e consegnato nel 2008, che ha superato di gran lunga le prestazioni attese.

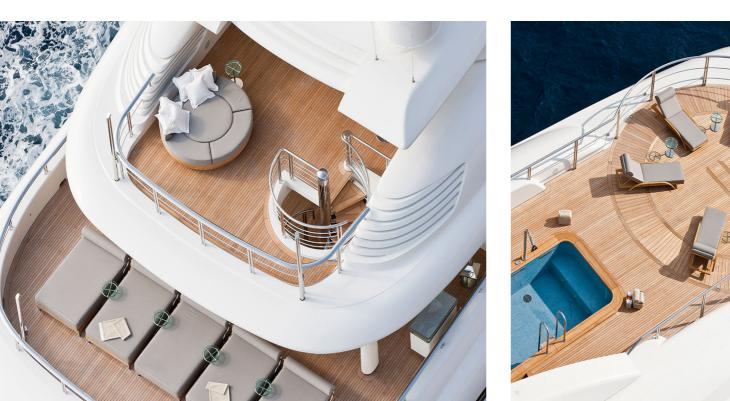
Nel 2011 è stata varata 'Numptia', un megayacht che con la sua lunghezza di 70 metri è tra i più importanti mai costruiti a Viareggio.

Nella tarda primavera del 2007 il progettista fiorentino Tommaso Spadolini, designer di fama internazionale, è stato contattato dal Project Manager che ha richiesto un progetto preliminare di uno yacht di circa 60 metri. Basandosi sui must assoluti richiesti dall'Armatore, il progettista si è subito reso conto che erano necessari più di 60 metri per accogliere tutte le caratteristiche.

Oggi, con una lunghezza complessiva di 70 metri fuori tutto, il motoryacht Numptia vanta ampi spazi comuni con ampi spazi, nonché percorsi da e per le varie zone, facilmente navigabili e cabine ospiti, in cui è presente la luce naturale. La Owner's suite è un rifugio privato, dove l'Armatore o potenziali ospiti charter possono isolarsi per lavorare su questioni di lavoro e trascorrere momenti di svago e relax nella privacy.

I ponti sono adatti sia per occasioni formali che informali, rendendo Numptia adatto non solo per crociere private ma anche per noleggi. Come da descrizione di Spadolini, il superyacht Numptia è fatto di linee curve longitudinali, verticali e trasversali continue, che conferiscono morbidezza al suo profilo, presentandolo come un imponente yacht di 70 metri, non come una replica in miniatura di una nave. Il ritorno al mare del punto di contatto di Numptia è stato reso possibile dal dolce pendio dei ponti verso il basso, verso l'acqua in una cascata di curve.





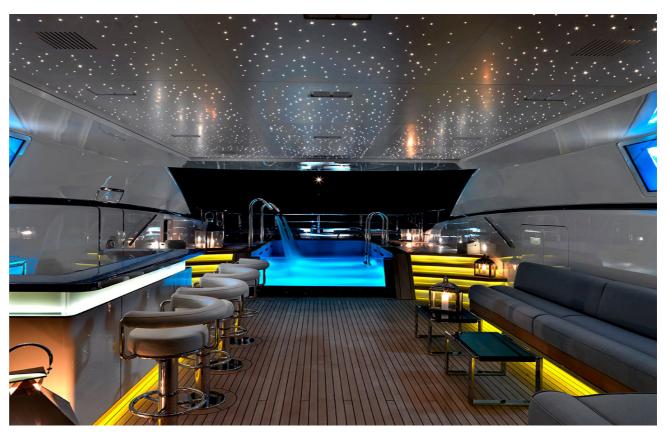












Grazie all'ottimo rapporto con il cantiere Rossinavi, Tommaso Spadolini ha potuto contribuire ad un'altra fase della realizzazione dello yacht. Nelle fasi avanzate della costruzione, non trovando mobili e arredi in linea con il sogno dell'armatore e adatti a tante dolci curve che si intersecano, lo Studio Spadolini ha fornito al cantiere i disegni e le specifiche per la realizzazione di tutti i divani, sedute, grandi e tavolini, arredi per la dispensa, la cucina e il bar, oltre a diversi lettini prendisole, che sono stati poi collocati sui vari ponti esterni dello yacht. in origine, lo yacht di lusso Numptia è stato progettato per essere utilizzato solo dalla famiglia dell'armatore.

Nel corso del tempo sono state fatte indagini e sono state applicate le modifiche necessarie affinché Numptia diventasse uno yacht charter di successo. Le modifiche hanno comportato la necessità di rivedere il layout delle cabine ospiti per renderlo più 'democratico'. È qui che Tommaso Spadolini ha presentato al cliente il noto architetto italiano Achille Salvagni, che ha poi disegnato e disegnato gli interni di questo imponente ed elegante superyacht.

Negli anni Rossinavi si è avvalso di collaborazioni dal calibro di Achille Salvagni, Pininfarina, Carlo Colombo, Enrico Gobbi, Lazzarini Pickering Architetti, Fulvio De Simoni. Nel 2018 Rossinavi ha varato 'Utopia IV' di 63 metri, per un noto armatore americano, che può raggiungere una velocità massima di 33 nodi e 'Flying Dagger' di 49 metri, per un armatore europeo, che può raggiungere una velocità massima di 31 nodi.

<<Tratto dalla rivista Bolina e Boatinternational.com>>

Il cantiere nautico Riva

dell'eccellenza del Made in Italy in campo nautico. Nato da un'avventura imprenditoriale che ha origine nel 1852 a Sarnico, sulla sponda occidentale del Lago d'Iseo, ad opera del maestro d'ascia Pietro Riva, è oggi un vero e proprio mito della nautica italiana. Il cantiere, in origine, si occupava della riparazione e della costruzione d'imbarcazioni da lavoro ('batel de pesca') e da diporto ('canotto da passeggio') tipiche della zona. Il figlio di Pietro, Ernesto, intuirà che il motore sarà il futuro della nautica da diporto e inizia a costruire barche di dimensioni sempre più grandi. Il suo primo

battello a vapore – con cui proponeva le prime escursioni turistiche

sul lago – si chiamerà Sarnico, in onore del paese d'origine.

Lo storico cantiere di motoscafi Riva è tra i più rappresentativi

Finita la Grande Guerra è Serafino Riva che orienta il cantiere alla produzione di scafi performanti in legno per competizioni motonautiche, all'epoca agli albori: le sue barche riusciranno a vincere prestigiosi trofei. Negli anni Quaranta Serafino è affiancato dal giovane figlio Carlo - futuro pioniere della nautica da diporto a motore - che però si discosta dalla filosofia progettuale paterna. Egli, animato da una passione sconfinata per le barche e il lavoro del cantiere, ha le idee ben chiare: soltanto una produzione seriale e altamente qualificata potrà permettergli di realizzare il suo sogno, ovvero quello di far del nome Riva sinonimo di yacht di lusso, inventando, rinnovando, ingrandendo anche a costo di rischiare tutto. Negli anni Cinquanta, Carlo Riva sbarca negli Stati Uniti e conclude la prima importazione di motori americani risolvendo il problema più grave dei suoi scafi. Da quel momento gli eleganti motoscafi in legno Riva non avranno più concorrenti e saranno oggetti del desiderio di famiglie reali, di celebrità del cinema, di campioni dello sport, di uomini d'affari e dello smart-set internazionale che riempiva ogni settimana le pagine dei rotocalchi.

Nel pieno boom economico italiano l'Ingegnere Carlo Riva dà vita ad una serie di motoscafi in legno eleganti e raffinati, dallo stile inconfondibile. Nel settembre 1969 Carlo Riva decide di vendere il cantiere alla statunitense Whittaker, pur mantenendo sempre le cariche di presidente e direttore generale. Acquisito nuovamente dal gruppo inglese Vickers, di cui faceva parte anche il brand Rolls-Royce, nel 2000 il cantiere entra a far parte del Gruppo Ferretti. Da qui per Riva inizia una nuova, fresca e grintosa epoca anche grazie allo straordinario talento del designer bergamasco Mauro



Nel settembre del 2014, durante il Monaco Yacht Show, Riva ha annunciato la nuova gamma full custom del marchio, ora nota come Superyachts Division: una nuova flotta composta da yacht in lega leggera dai 50 ai 100 metri di lunghezza.

L'ultimo yacht presentato è il Riva 110 'Dolcevita' di oltre 33 metri.













Profilo

Ponte Sole

Ponte Sole

Con il Riva 110 Dolcevita il cantiere del Gruppo Ferretti fissa a 33,5 metri la lunghezza della sua nuova ammiraglia, che nasce non solo come espressione del lusso ma, come del resto avviene su tutti i Riva dalla notte dei tempi, anche come frutto di una progettazione tesa a creare una barca, in questo caso un superyacht, con caratteristiche esclusive.

Così si può notare come le grandi vetrate della tuga non servano solo a snellire il profilo della barca, ma (a differenza del Corsaro) estendendosi dal pagliolo fino al celino, hanno anche una funzione di paratia perimetrale del salone interno.

Rendendolo di fatto completamente aperto alla vista verso l'esterno, un'enorme "casa" di cristallo, elemento richiamato anche in molti arredi.



control room

Dolcevita, cantiere nautico Riva, 2014 poppavia

Il design esterno nella sua globalità non ha bisogno di commenti, basta vederlo per osservare quanto le linee tese, le grandi vetrate e il profilo basso snelliscano la sua imponenza da superyacht di 33,5 metri, dando luogo a una barca molto armoniosa nelle proporzioni. Richiama il 100 Corsaro, altra barca Riva freschissima di lancio, ma si differenzia per molti dettagli ed è in questi che il design emerge nel suo legame con la vera funzionalità.

Questo è solo un esempio di come l'estetica sia votata alla funzionalità ma, cosa più sorprendente, è vedere come anche l'ingegneria riesca a esprimersi in fatto di creatività.

È il caso della cosiddetta Submersible Hatch, inventata all'interno del Dipartimento Engineering Ferretti Group, presieduto dall'ingegner Piero Ferrari, e prossima al brevetto.

In sostanza è un sistema che permette allo specchio di poppa di aprirsi a ribalta andando a formare una piattaforma galleggiante a uso spiaggia, e fin qui nulla di nuovo; la particolarità sta nel fatto che può anche immergersi non solo per poter fruire della stessa area sotto il filo d'acqua, ma, immergendola alla massima profondità, si può allagare il garage per facilitare il varo e l'alaggio del tender e del jet ski.

Il ponte principale, oltre all'immenso salone con living e sala da pranzo, raccoglie a prua la suite armatoriale in un ambiente di grande privacy, poiché non confina con altre aree abitate.

Una barca di 33,5 metri naturalmente il fly è una vera piazza d'armi su cui si apprezza il lungo banco bar a prua rivolto verso la dinette e, a poppa, il vasto solarium.





solarium

Il Riva 110 Dolcevita è in vetroresina e il progetto nasce dalla collaborazione tra Officina Italiana Design di Mauro Micheli e Sergio Beretta, il Comitato Strategico di Prodotto e Dipartimento Engineering Ferretti Group.

La barca si sviluppa su tre ponti, più una pilot house.

Insomma di elementi per fare della dolce vita non solo il nome della barca ma anche il piacere della permanenza a bordo ce ne sono a volontà e, probabilmente anche per questo, il Riva 110 non cerca velocità altissime. Secondo i dati dichiarati dal cantiere, con due Mtu da 2.600 cavalli, la barca plana a una velocità massima di 26 nodi e a un regime di crociera veloce di 23 nodi.

<<Tratto da rivayachts.com>>

Il cantiere nautico Baglietto

Nel 1854 Pietro Baglietto avvia la sua attività a Varazze costruendo piccoli scafi di gozzi. Nel giro di pochi anni intraprende la costruzione di barche da diporto e nel 1888 realizza la barca per Papa Leone XIII. Nel 1891 il famoso yacht 'Miss Mary', modificato da Baglietto, diventa campione di regata: è l'inizio di trionfi storici in questo settore. All'inizio del Novecento inizia a costruire i primi motoscafi, allora chiamati "canotti automobile". E' vanto del cantiere aver costruito nel 1906 il più grande yacht a motore italiano dell'epoca, il 'Giuseppina' di 22,60 m. Durante la Prima Guerra Mondiale Baglietto mette a punto i MAS (Motoscafo Armato Silurante), mezzi d'assalto per la Marina Italiana che nel 1936 infrangono la barriera dei 50 nodi di velocità. Negli anni Quaranta il cantiere si concentra sulle imbarcazioni militari: la lunga collaborazione con la Marina Italiana gli consente di sviluppare una competenza tecnologica che metterà a profitto nel periodo post bellico. La tecnica del cantiere fa due grossi passi in avanti con l'avvento del compensato marino negli anni Sessanta e la realizzazione di scafi in lega leggera di alluminio nel 1975, di cui diventa pioniere. Negli anni le barche Baglietto hanno avuto committenti noti che vanno da Giacomo Puccini e Vittorio Emanuele III, a capitani d'industria come Gianni Agnelli e Angelo Rizzoli, a personaggi dello spettacolo come Mike Bongiorno e Virna Lisi.

Dopo la cessione ad altri da parte della famiglia Baglietto, negli anni Ottanta il cantiere inizia la produzione dei superyacht con propulsione a idrogetto. Oggi con la nuova proprietà del Gruppo Gavio, una multinazionale di proprietà di una famiglia amante degli yacht, Baglietto ha vissuto una rinascita. Sia il suo impianto di produzione situato a La Spezia ed esteso per oltre 35.000 mq, sia la linea di modelli, sono l'avanguardia del settore nautico.

<< Parte seguente acquisita totalmente da ligurianautica.com>>

Il Baglietto 46m del 2015 non è una barca qualsiasi. Questo mega yacht, che inaugura la linea Fast del cantiere, ha vinto il premio come "Best Exterior Design" all'ultimo Yachting Festival di Cannes. Le linee sono rappresentative della nuova visione di Baglietto: eleganti e aggressive ma ben attente a non cadere nell'eccesso. Gli esterni, accattivanti, conferiscono a Lucky Me uno stile molto moderno, grazie alla prua penetrante e grintosa, che lo rende particolarmente dinamico nella parte anteriore, compensata da una poppa squadrata che riprende il family feeling del cantiere.

Nelle linee esterne un elemento di novità è rappresentato dalla forma compatta della sovrastruttura, poco sviluppata in altezza per favorirne la penetrazione aerodinamica. Francesco Paszkowski Design ha curato sia le linee esterne che gli interni del mega yacht, con il contributo di Margherita Casprini per l'interior design. Il progetto navale porta invece la firma dell'ufficio tecnico di Baglietto.

Lucky Me presenta anche delle peculiarità negli spazi aperti, con un upper deck posteriore paragonabile ad una grande terrazza, nell'ottica di incrementare il contatto diretto tra l'uomo e il mare. Gli interni presentano un layout 4 cabine ospiti, tutte con bagno privato, poste nel ponte inferiore mentre sul main deck la suite armatoriale si compone di un ufficio, cabina e bagno. Il ponte superiore lascia spazio ad un confortevole salone con zona conversazione, cabina del comandante e timoneria. Sul ponte inferiore la zona equipaggio è formata da 4 cabine doppie più una singola e dinette.



Baglietto 46, cantiere Baglietto, 2015

I MATERIALI DELLA NAUTICA

L'acciaio

Tra i materiali più utilizzati nella nautica vi è sicuramente l'acciaio, una lega di ferro e carbonio, con un tenore di quest'ultimo non superiore al 2,06% (oltre tale percentuale la lega diviene ghisa). Gli acciai sono leghe sempre plastiche a caldo ovvero fucinabili a

differenza delle ghise; in base al tenore di carbonio di dividono in varie categorie:

- extra dolci: carbonio compreso tra lo 0,05% e lo 0,15%;
- dolci: carbonio compreso tra lo 0,15% e lo 0,25%;
- semiduri: carbonio tra lo 0,40% e lo 0,60%;
- duri: carbonio tra lo 0,60% e lo 0,70%;
- durissimi: carbonio tra lo 0,70% e lo 0,80%;
- extraduri: carbonio tra lo 0,80% e lo 0,85%.

In genere quelli più comuni e meno pregiati sono gli acciai dolci. Per produrre questo materiale è necessario utilizzare gli elementi di lega, che sono naturalmente presenti nell'acciaio o che vengono aggiunti per conferire nuove proprietà al materiale:

- Il Fosforo e Zolfo riducono la tenacità dell'acciaio
- l'Idrogeno favorisce la fragilità
- l'Ossigeno riduce la lavorabilità a caldo e abbassa le caratteristiche meccaniche

- Il Manganese con una percentuale massima di tollerabilità dello 0,8% agisce come desolforante e disossidante ed in alte percentuali aumenta il tasso di incrudimento
- Il Silicio con una massima percentuale di tollerabilità dello 0,4% è un disossidante ed aumenta l'elasticità
- Il Rame, può provocare cricche se lavorato a caldo, ma migliora la resistenza a corrosione; la lega risultante è indicata come acciaio Corten
- Il Vanadio aumenta la resistenza meccanica e all'usura
- Lo Stagno favorisce la fragilità e la malleabilità
- -Il Nichel aumenta la resistenza a seguito della bonifica, ovvero un insieme di trattamenti termici che si effettuano a particolari tipi di acciai che durante la tempra hanno la formazione di martensite, inoltre migliora la resistenza alla corrosione dell'acciaio inox.

<<Tratto da Infoacciaio.com>>

Acciaio inox AISI 316

È importante soffermarsi ad analizzare le imbarcazioni non solo dal punto di vista estetico e funzionale, ma anche materico: i materiali che costituiscono le imbarcazioni sono soggetti a forti stress sia che si tratti di imbarcazioni di pochi metri, sia di grandi yacht da crociera.

Materiale fondamentale impiegato nelle costruzioni è l'acciaio inox, che si è evoluto in modo sempre più performante per rispondere alle esigenze dell'armatore.

L'acciaio inox AISI 316 è una lega in acciaio inox austenitico amagnetico allo stato ricotto leggermente magnetico se lavorato a freddo contenente i seguenti elementi alliganti:

- una percentuale di cromo variabile tra il 16% e il 18%
- nichel in porzioni variabili tra l'11% ed il 14%
- molibdeno in percentuale variabile tra il 2% ed il 3%

Nasce come acciaio modificato dell'AISI 304, un acciaio inox austenitico amagnetico con un tenore di cromo tra il 18% e il 20% e di nichel tra l'8% e l'11%, con una densità di 7,9kg/dm3; a differenza dell'AISI 304, in quello usato per l'edilizia navale la componente di molibdeno del 2,5% consente di migliorare la resistenza alla corrosione elettrolitica anche chiamata pitting, ovvero un fenomeno di comparsa di piccoli danneggiamenti dalla morfologia caratteristica (vaiolatura) per cause differenti dovute però ad un attacco corrosivo localizzato, da cloruri, che per l'AISI 304 è molto scarsa.

Il pitting si può attivare sia nelle leghe ferrose, sia in quelle a comportamento passivo come l'acciaio inox; nel caso considerato con l'acciaio si verifica il comportamento elettrochimico passivo: è caratteristico di quei metalli che ossidandosi danno origine a prodotti di corrosione insolubili che formano quindi uno strato sottile ma compatto responsabile della corrosione sottostante. Pertanto è importante sottolineare che anche i materiali come l'acciaio inossidabile, pur essendo resistenti alla corrosione, possono, in presenza di ioni di cloro, capaci di andare ad alterare localmente rompendo lo strato passivante, essere soggetti all'attacco passivante localizzato per vaiolatura.

Ne esiste anche una versione, la 316L, che presenta carbonio in percentuale inferiore allo 0.0365%, mentre il 316 presenta una percentuale fino a 0.080%, utile e necessaria ad impedire la precipitazione dei carburi di cromo e quindi anche la corrosione.

Nelle aree esterne delle imbarcazioni, l'acciaio inox 316 lucido è utilizzato per i parapetti, corrimano, accessori come bitte (img. 1), colonne ove si avvolgono i cavi per l'ormeggio (Fig. 1). Inoltre è spesso impiegato per i complementi esterni nella zona living come tavolini, sedie e per lo scheletro interno dei divani.



Figuran 1: bitte e colonne per ormeggio

È sicuramente un materiale fortemente utilizzato, ma la sua diffusione è così ampia poiché ha delle caratteristiche strutturali particolari. Mostra un'elevata resistenza al deterioramento, necessita di una bassa manutenzione nel tempo, ha un'eccellente compatibilità con altri elementi come le saldature: infatti, può essere saldato senza difficoltà. Ove richiesto è necessario l'impiego di elettrodi, necessari dello stesso tipo di acciaio; inoltre, se lo spessore è inferiore a 25mm non è necessario il trattamento post-saldatura. Incollaggi e le giunzioni meccaniche sono altri mezzi di unione utilizzabili. Infine, grazie a questo materiale è possibile ottenere molte finiture superficiali.

Le caratteristiche principali della lega a temperatura ambiente sono raccolte in tabella 1.

CARICO DI SNERVAMENTO RP0.2 [N/mm²]	200
CARICO DI ROTTURA TENSILE Rm [N/mm²]	500÷700 [N/mm2]
ALLUNGAMENTO A 5% mm ²	40
DUREZZA BRINNEL HB	215

Tabella 1: caratteristiche della lega di acciaio Inox AISI 316: valori di carico di snervamento, carico di rottura tensile, allungamento e durezza brinnel HB.

Il legno compensato marino

Questa tipologia di legno ha delle caratteristiche che ne permettono un impiego nel settore nautico: il compensato marino, infatti, è un legno multistrato che si presenta rigido ma leggero, permettendo di contenere il tonnellaggio delle imbarcazioni; inoltre vanta un'ottima duttilità (anche in presenza di Sali e cloro) e resistenza all'umidità.

I tipi di compensato marino maggiormente utilizzati sono l'Okoumé e il Teak.

Il compensato marino di tipo Teak possiede caratteristiche particolarmente eccelse in termini di prestazioni e durabilità. Si tratta di un materiale costruito internamente in Okoumè e con una ricopertura in Teak. Questo materiale garantisce le prestazioni desiderate ed è specifico per l'impiego nel settore nautico: l'incollaggio e la costruzione attraverso uno sfogliato di Okumè rendono il materiale adatto agli esterni, come le tughe o i passauomo, in presenza di un alto tasso di umidità e salinità. È impiegato per arredi, rivestimenti e ponti di coperta.

<<Tratto da nordcompensati.com>>

L'Okumè e le applicazioni navali

L'Okumè è un albero della famiglia delle Bursaraceae, diffuso nelle foreste tropicali dell'africa d'occidente. È considerato come il legno più idrorepellente in natura, appartiene alla famiglia dei moganoidi, ma, a differenza del legno di mogano, il costo del materiale e dei suoi processi di lavorazione è molto più contenuto.

I maggiori importatori al mondo sono Franca, Italia, Israele e Giappone.

Il legno nel settore navale non è utilizzato sotto forma di lastre pure, di materiale ma previa lavorazione, ovvero sotto forma di compensato.

Dopo esfoliazione al tornio, strati di leggo di 1-2 mm sono incrociati tra di loro per far sì che le venature sovrapposte aumentino la resistenza del materiale in tutte le direzioni e non si formino cricche. Per incollare i fogli tra di loro si utilizza una colla fenolica, capace di resistere all'acqua.

D'altra parte, questo tipo di colla ha una forte emissione di formaldeide che, essendo un potente battericida, permette di isolare gli strati di legno ed evitare che siano intaccati da batteri marini che prolifererebbero nelle lastre di legno umide delle barche.

<<Tratto da nordcompensati.com>>

L'utilizzo del Teak

Come l'Okumè, anche il Teak proviene dalle foreste tropicali, in particolare in Asia nella zona sud-est ed è classificato tra gli alberi di Laminacee. Si tratta di alberi alti fino a 40 metri con un tronco cilindrico di circa 1,5 m.

Cresce naturalmente in Birmania e in Tailandia: infatti, le zone più consone sono quelle pluviali, ma vista la forte richiesta del mercato e in particolare quello navale, le piantagioni si sono diffuse anche in Costa d'Avorio, Tanzania, Nigeria e in America Centrale.

La lavorazione della pianta è facilitata da un olio naturalmente prodotto dalla pianta; l'alburno del Teak usato per i ponti è chiaro, mentre il durame è bruno-dorato, usato per mobili e arredi o parquet per interni.

Il Teak fu importato in Europa nel 1800; da lì a poco si scoprirono le eccezionali doti nell'industria navale. Denominato anche Teak Siam prende il nome dalla piantagione tailandese in passato chiamata appunto Siam.

Tra le caratteristiche che lo rendono il materiale preferito per i ponti e i passauomo nella nautica vi sono sicuramente l'elevata durezza, l'ottima resistenza ad ammaccature ed urti, la resistenza all'applicazione di carichi concentrati su piccole aree e ancora la resistenza all'esposizione della luce del sole.

Tutti i teak navali sono trattati con verniciatura senza spessore, ovvero con un impregnante che penetra nelle fibre del legno, mentre il trattamento di verniciatura con spessore adatto ad elementi esposti agli agenti atmosferici consiste nell'applicazione di 90 micron di prodotto isolante superficiale.

<<Tratto da teaknoteak.com>>

L'avvento del Teak sintetico

Negli ultimi anni, a causa dell'elevato costo del Teak naturale e della sua sempre più difficile reperibilità a livello mondiale, i necessari lavori di manutenzione del legno naturale hanno portato il mercato nautico mondiale a creare soluzioni alternative, ovvero il Teak sintetico.

Il teak, sinonimo di eleganza e perfezione nautica, a bordo delle imbarcazioni è un materiale vivo, perfetto per la vita di bordo. Purtroppo però il Teak sta cominciando a scomparire sui grandi e moderni cabinati, questo perché il materiale è ormai a rischio estinzione in molti paesi.

È così impiegato il Teak sintetico, accumunabile al Teak naturale solo per l'aspetto esterno. Si tratta di un materiale plastico, anche se nel tempo si è evoluto a livello di costruzione grazie a notevoli miglioramenti che ne hanno così facilitato l'utilizzo nella nautica da diporto. È impiegato soprattutto su barche di piccole dimensioni, in coperta o in zone come il pozzetto le sedute e i passavanti.

Le soluzioni più conosciute (Tabella 2) sono il Flexiteek, il Permateek, il PlasDek e il tek Dek, prodotte in PVC o resine sintetiche e ad oggi disponibili in colorazioni che riprendono quello naturale del legno. È venduto in bobine di varie lunghezze, i bordi sono dotati di una doga, ovvero una fascia di colore bianco o nero che riproduce la gommatura dal calafataggio del teak originale.

Campione	cm	cm	cm²	m²	peso kg	peso/m²	superficie coperta	kg tot	
Flexiteek	40	40,2	1608	0,1608	0,721	4,484	30	134,515	Flexiteek
Permateek	39,5	40	1580	0,158	0,848	5,367	30	161,013	Permateek
PlasDeck	41	41,5	1701,5	0,17015	1,003	5,895	30	176,844	Plasdeck

Tabella 2: campioni ed analisi di tre tipi di Teak sintetico

Si uniscono tramite un incastro maschio femmina (Fig. 2) e lo spessore più utilizzato è di circa 5 mm.



Figura 2: fase di montaggio del Teak sintetico

Il principale vantaggio di questo innovativo materiale è che non necessita di manutenzione, con un notevole risparmio in particolare sui costi. Si tratta quindi di un materiale molto resistente, che risulta immune agli agenti atmosferici ed in particolare alla salsedine, ma è anche resistente alle vibrazioni e alle alte temperature.

Permette, grazie alla sua flessibilità, di rivestire anche supporti non perfettamente lisci ma curvi o ancora sagomati. L'elasticità è inoltre una delle principali caratteristiche che lo rende resistente alla variazione di temperatura. Tra le altre qualità fondamentali, vi sono anche la resistenza ad i raggi UV e il carattere antiscivolo della sua superficie. Inoltre, essendo un materiale non poroso, non si macchia e non assorbe liquidi, ed in caso di aloni superficiali, con una carteggiatura è possibile rimuovere gli aloni superficiali.

Tra i contro di questo materiale vi sono sicuramente l'elevata densità che aumenta il tonnellaggio dell'imbarcazione e la bassa conduttività termica, unita al colore e le tonalità scure che sono spesso impiegate, che provocano fenomeni di surriscaldamento.

I costi in alcuni casi superano quelli del legno naturale, raggiungendo i 400€ al m2, a fronte di un costo reale che si aggira intorno ai 150€ al m2.

L'aspetto ecologico di questo materiale si scontra con quello naturale che porta ad abbattere decine di ettari di foreste al giorno, un ritmo al momento insostenibile che inoltre sta casando l'estinzione di questo albero così desiderato. Il Teak sintetico è utile a limitare il disboscamento ma è un prodotto chimico industriale con difficoltà di smaltimento, con effetti nefasti soprattutto per l'ambiente, non è quindi ecocompatibile.

TIG: Tungsteno Inert Gas

La lavorazione dei metalli con la saldatura TIG coinvolge l'utilizzo di tungsteno, materiale definito infusibile, ovvero che non tende a consumarsi ed è il medesimo che è impiegato per realizzare il filamento interno delle vecchie lampadine.

Per realizzare le saldature TIG vi sono due metodologie utilizzate:

- -con materiale d'apporto
- -senza materiale d'apporto

Questa saldatura è utilizzata principalmente nei casi in cui la saldatura è a vista e deve avere una tenuta a lungo termine nei confronti di agenti corrosivi.

Il carbonio nella nautica con Wally

La fibra di carbonio è sempre più utilizzata nella produzione di tutti gli oggetti che necessitano di una forte resistenza meccanica, ma in cui è fondamentale non sacrificare la leggerezza ed è una necessità di base delle imbarcazioni, dove il tonnellaggio è spesso considerato un limite progettuale.

Si tratta di un materiale giovane che inizialmente era utilizzato in ambito militare; le prime sperimentazioni risalgono agli anni '60 del 900. Inizialmente era considerato un materiale strategico. Con il passare degli anni in ambito nautico si è aggiudicato un posto sempre più ambito e costante come segno di innovazione nelle imbarcazioni.

È un materiale necessario e fondamentale nelle piattabande, ovvero le facciate parallele al fasciame delle nervature, per esempio costole, serrette, longitudinali del fondo e altre parti di costruzione, in UD-C con anime dove sono presenti rinforzi di carbonio biassiali, ovvero genericamente per tutti i rinforzi longitudinali e trasversali. Con il passare degli anni questo materiale è divenuto sempre meno caro e ciò ne ha permesso l'utilizzo in molte parti della nautica, come nelle strutture a sandwich, nei laminati o ancora nei fasciami solidi.

Spesso impropriamente utilizzato nella nautica da diporto è invece divenuto un salvavita nelle gare offshore, dove il tasso di incidenti è ancora alto, ma sono nettamente crollati i casi di morte grazie all'utilizzo della fibra di carbonio con cui sono attualmente costruite le safety cell. Nello specifico si tratta di canopy e cockipit, le quali proteggono il pilota in caso di incidente. Le cause di morte in questo sport sono legate principalmente alle pressioni dell'impatto che variano con il quadrato della velocità e alla velocità, che con il passare degli anni è nettamente aumentata.

L'utilizzo quindi di questo materiale è assolutamente corretto nel mondo della motonautica, di regate di alto livello o dei foiler; per quanto riguarda il diporto, l'utilizzo del carbonio è giustificato e sensato nelle strutture di vetro e fasciami a sandwich dove si è dimostrato più volte un materiale vincente.

Uno dei principali rischi di questo materiale è legato alla conducibilità elettrica, non solo in termini di folgorazione ma anche di cattivo isolamento di componenti e di attrezzature presenti in coperta delle imbarcazioni come per esempio i pacchi batteria. Altro rischio di questo materiale è legato alla rottura, a causa della sua fragilità, senza evidenziare segni premonitori.

Durante tutti gli anni '70 si scelse di utilizzare carbonio e kevlar in particolare nelle costruzioni nautiche, poiché i prototipi in carbonio allora realizzati si dimostravano ancora troppo fragili. Altro aspetto che ha portato il materiale a spopolare nelle imbarcazioni è l'alleggerimento delle strutture, le quali, diminuendo il peso, comportano meno massa, meno potenza di motore necessaria per rompere l'attrito nell'acqua e meno consumi: quindi l'impatto a livello ambientale della fibra nera risulta ecosostenibile.

Gli ibridi carbonio-kevlar sono stati progettati per la necessità di facilitare la bagnabilità dello scafo, permettendo, grazie alla presenza del kevlar, di controllare il comportamento fragile del carbonio e diminuire gli elevati costi, aumentando le prestazioni.

È importante diffidare di tutte le situazioni o oggetti che presentato il carbonio a vista: questo materiale, infatti, non può esserecompletamene isolato con alcun gelcoat ed inoltre i raggi UV danneggiano la matrice della prima lamina esterna molto rapidamente. Si ottiene così un oggetto molto più pesante con una lamina esterna deteriorata ed è possibile evidenziare tale modifica mediante misure al microscopio elettronico a scansione (Figura 3).

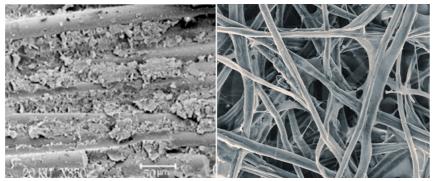


Figura 3: danneggiamento della lamina esterna visualizzata al microscopio

La fibra di carbonio è prodotta dall'ossidazione, la carbonizzazione e grafitizzazione dei precursori organici ricchi di carbonio che sono già in forma di fibra.

Il precursore più comune è poliacrilonitrile (PAN), perché è in grado di fornire le migliori proprietà alle fibre di carbonio risultanti, ma la fibra può anche essere ottenuta da pece in mesofase o da cellulosa (i.e. rayon).

<<Tratto dal libro Ship Concstuction>>

Variazioni dei parametri del processo di grafitizzazione permettono di produrre sia le fibre ad alta resistenza (lavorate a circa 2.600°C), sia le fibre ad alto modulo (lavorazione a circa 3000°C). Una volta formata, la fibra di carbonio subisce un trattamento superficiale per migliorare l'adesione alla matrice (in genere a base di resina epossidica) ed una apprettatura che serve per proteggerlo durante la movimentazione.

Esistono diverse tipologie di fibra caratterizzate essenzialmente da un diverso modulo elastico E a flessione.

Il modulo di elasticità è una grandezza, caratteristica di un materiale, che esprime il rapporto tra tensione e deformazione nel caso di condizioni di carico monoassiale e in caso di comportamento di tipo "elastico" del materiale. È definito come il rapporto tra lo sforzo applicato e la deformazione che ne deriva. La sua unità di misura è il MPa ovvero megaPascal espresso in (N/m^2) . (i.e. $10 MPa = 1.02 \ kgf/mm2$).

Commercialmente, a seconda delle loro caratteristiche meccaniche, le fibre di carbonio possono essere suddivise in:

- GP (General Performance): caratterizzati da una minore resistenza meccanica; hanno un modulo di Young non superiore a 200 GPa
- LM (Low Modulus): presentano valori bassi del modulo di Young
- HP (High Performance): caratterizzati da una maggiore resistenza meccanica
- HT (High Tensile Strenght): presentano valori elevati della resistenza a trazione (maggiore di 3000 MPa) e valori standard del modulo di Young (intorno a 150-300 GPa)
- IM (Intermediate Modulus): presentano valori moderati del modulo di Young (intorno a 275-350 GPa)
- HM (High Modulus): presentano valori elevati del modulo di Young (maggiori di 300 GPa)
- UHM (UltraHigh Modulus): presentano valori elevatissimi del modulo di Young (maggiori di 600 GPa).

Occorre tenere presente che esiste anche il black glass, disonestamente spacciato per carbonio. In realtà il cosiddetto black glass ha caratteristiche meccaniche completamente diverse dal carbonio: è comune vetro E pigmentato.

Di seguito è mostrato il confronto tra le caratteristiche dei diversi materiali usati nel settore nautico.

- Vetro E il più diffuso nelle costruzioni nautiche e non
- · Densità: 2,55 g/cm3
- · Modulo elastico: 72 GPa
- · Resistenza meccanica a trazione: 2400 MPa

- Vetro S il migliore, per applicazioni speciali
- · Densità: 2,48 g/cm3
- · Modulo elastico: 90 GPa
- · Resistenza meccanica a trazione: 4500 MPa
- Fibra di carbonio HM
- · Densità: 1,75 g/cm3
- · Modulo elastico: 531 GPa
- · Resistenza meccanica a trazione: 5650 MPa

È apprezzabile che la resistenza a trazione sia poco più del doppio del vetro E, e che il modulo elastico superi di circa 7 volte quello del vetro E.

Tra le barche più innovative presentate lo scorso anno vi è il 43 Wally tender che utilizza un composito avanzato in fibra di carbonio realizzato nel nuovo cantiere Wally Ferretti di Forlì.

Il Nomex

Il Nomex elemento costitutivo degli scafi di alcune imbarcazioni più innovative; rappresenta un marchio registrato che indica un materiale a base di meta-aramide, resistente alla fiamma e sviluppato nei primi anni '60. Può essere considerato un nylon aromatico, la variante meta del para-aramide Kevlar. I fogli di Nomex (Fig. 3) sono generalmente utilizzati nella produzione di strutture a nido d'ape per il settore nautico; sono poi rivestiti con resine fenoliche.

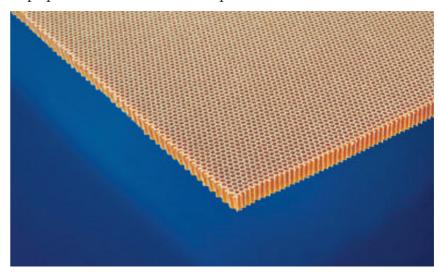


Figura 3: ingrandimento del Nomex a nido d'ape

Tra le caratteristiche di questo materiale si trovano l'elevato rapporto resistenza-peso, l'ottima resistenza alla corrosione, le eccellenti proprietà dielettriche, il buon isolamento termico, l'eccellente prestazione per creep e fatica, densità al di sotto dei 2.0 lb/ft3 (32 kg/m3), la configurazione a cella ultra espansa che permette la formazione di curve semplici e la compatibilità con la maggior parte di adesivi utilizzati in pannelli stratificati. Tra i maggiori utilizzi degli alveolari in fibre aramidiche PN1 vi sono gli scafi, i container, i pannelli dei trani e i pannelli per le imbarcazioni. Le dimensioni delle celle vanno da 1/8"-1/4"; è presente un foglio Ribbon (L) generalmente da 48" e un foglio Transverse (W) da 96"; la densità è di circa il 15% e la cella può variare di una minima percentuale in base alla dilatazione alveolare.

Antivegetativa e manutenzione delle barche

Tra gli elementi con un maggior impatto chimico e tossico per i mari vi è sicuramente l'antivegetativo: le imbarcazioni (Fig. 4), infatti, a meno che non siano alate spesso, nella parte di opera viva dello scafo diventano zona soggetta ad incrostazioni (fenomeno del biofouling, ovvero un intaccamento dell'opera viva con conseguente diminuzione delle prestazioni dell'imbarcazioni ed in casi peggiori di danneggiamento dello scafo). Il Biofouling è suddiviso in due categorie: il microfouling è l'accumulo di bio-organismi come batteri, alghe, melma; il macrofouling è l'accumulo di animali e piante come alghe, cirripedi, muscoli e vermi tubicoli.

Le vernici antivegetative, applicate all'incirca ogni 2 anni sull'opera viva di imbarcazioni che risiedono in porti con acque relativamente fredde e non troppo saline, sono invece utilizzate più frequentemente in acque più calde e saline, dove la fauna aumenta rapidamente ed è quindi necessario alare la barca con maggiore frequenza.



Figura 4: imbarcazione alata per effettuare la pulizia dell'opera viva

Si tratta di vernici che ripongono la loro efficacia in componenti assai tossici. Il più diffuso è l'ossido di rame, in passato era utilizzato anche lo stagno, che ora è stato messo fuori legge poiché altamente inquinante. Esistono però anche prodotti più ecocompatibili, come le antivegetative all'acqua: alcuni di questi prodotti per

esempio contengono microparticelle di carbonio in modo da creare una specie di pellicola protettiva che, grazie alla capacità di rendere molto liscio lo scafo, impedisce i fenomeni di biofouling ed è principalmente utilizzata per le barche da regata.

Sulla base di queste informazioni le antivegetative sono classificate come autoleviganti e a matrice dura.

Le antivegetative autoleviganti (altresì definite idrosolubili o autopulenti), oltre a essere attive a livello chimico contano anche su un effetto "meccanico": questa tipologia di pitture assorbe gradualmente l'acqua provocando una dissoluzione graduale della matrice. L'azione chimica dell'acqua e quella meccanica del movimento della barca rigenerano ogni mano di antivegetativa stesa (la cosiddetta azione ablativa). Il rinnovamento avviene nell'ordine dei micron, quindi non sussiste il rischio che la vernice si consumi completamente durante la stagione. Le autoleviganti non sono adatte a scafi ultraveloci, ma vanno benissimo per le barche da crociera. Inoltre, proprio grazie al progressivo assottigliamento, a fine stagione, una volta alata la barca, rimuoverne gli strati avanzati con l'idropulitrice è molto più semplice.

I prodotti a matrice dura, a differenza degli autoleviganti, agiscono solo chimicamente. Basate su un legante di tipo polimerico (spesso di natura acrilica o vinilica) sono molto resistenti all'abrasione, per cui rappresentano una soluzione ottimale per imbarcazioni che sono alate e carrellate di frequente, oppure molto veloci. Generalmente, presentano costi inferiori rispetto alle vernici autoleviganti e soffrono meno le variazioni delle condizioni dell'acqua (temperatura, salinità, correnti), per cui sono adatte anche per gli amanti delle lunghe navigazioni.

Esiste poi un terzo tipo di vernice, l'antifouling a matrice mista (o idrofila), che resiste bene ai raggi UV ed è in grado di offrire un'eccellente qualità di scorrimento, ed è indicata per gli scafi performanti.

Gli scafi in alluminio, acciaio o ferro e in genere tutte le superfici metalliche richiedono una particolare attenzione, perché stendendo su di essi vernici contenenti biocidi metallici si potrebbero innescare processi di corrosione galvanica in grado di danneggiare seriamente lo scafo. Proprio per questo, tutti i produttori di antifouling propongono gamme di vernici espressamente dedicate alla protezione di scafi in metallo, sail drive, bulbi ed eliche.

Per calcolare la quantità di superficie verniciabile dello scafo è possibile utilizzare la formula seguente:

 $[A \times (B+2C)] \times 0,4$

dove A è la lunghezza al galleggiamento, B il baglio massimo e C il pescaggio; 0,4 è il coefficiente di curvatura dello scafo generico per le barche a vela. Per esempio, considerando un cruiser di 12 metri diffuso sul mercato, come l'Oceanis 40 (10,35 m al galleggiamento, largo 4,37 e con 1,90 di pescaggio), la superficie verniciabile sarà di 33,8 m2. Ottenuto il valore della superficie verniciabile, si calcola l'effettiva quantità di antivegetativa in base alla resa della stessa. La resa, mediamente, è di 10 m2 per ogni litro di prodotto (comunque è indicata su ogni confezione). Pertanto, nel caso considerato, per coprire di antivegetativa l'intero scafo occorreranno 3,38 litri di antivegetativa.

<<Tratto da bmpesca.it, Giornale della Vela>>

La barca riciclabile costituita in fibre naturali

La barca costituita solo con fibre naturali esiste: il progetto innovativo nasce dalla startup italiana Northern Light Composites, nata dalla passione per la vela dei fondatori: Fabio Bignolini, Chief Operations Officer (COO), Piernicola Paoletti, Chief Financial Officer (CFO) e Andrea Paduano, Chief Technical Officer (CTO).

L'imbarcazione, chiamata Optimist 2.0 (Fig.5) costituita al 100% da fibre naturali, utilizza un'anima in materiale riciclato e una resina innovativa che permette di recuperare a fine vita il manufatto, al fine di dare nuova vita al prodotto dopo la dismissione. Tale operazione è stata possibile grazie ad un attento progetto di sostenibilità ambientale, punto focale della startup italiana.

La società, che si occupa di ricerca e sviluppo di fibre naturali e materiali riciclati per la costruzione di yacht da diporto, nasce come spinoff di Northern Light Sailing Team, associazione velica triestina protagonista nelle ultime stagioni nella regate d'altura con svariati successi in ambito internazionale, e dal know-how di ex studenti universitari, già coinvolti nella costruzione di skiff sostenibili nell'ambito della 1001 Vela Cup, sfida tra atenei di tutta Italia.

La tecnologia alla base del progetto si pone l'obiettivo di risolvere una delle grandi problematiche del settore nautico, che vede le attuali imbarcazioni di vetroresina abbandonate a fine vita nei cantieri, nei porti o nelle campagne. Inoltre, vista la situazione di emergenza che vive il Paese, Northern Light Composites ha deciso di diffondere online i rendering del primo progetto, che prevede la costruzione di un prototipo di dinghy ecosostenibile chiamato "ecoPrimus".

La piccola imbarcazione, progettata nel 2016 dal designer ungherese David Bereczki con cui è stata avviata una collaborazione, è pensata per la scuola vela e i primi passi in regata dei giovani velisti. L'imbarcazione, definita appunto un Optimist 2.0, lunga 2,42m e realizzata con l'utilizzo di fibre naturali e resine ecosostenibili, è il primo risultato della sfida della startup triestina che punta a rivoluzionare il settore del diporto nautico, facendo propri i valori della blue economy: innovazione tecnologica, riutilizzo delle materie prime e riduzione dei rifiuti pericolosi.

Il team di Northern Light Composites, che è attualmente al lavoro per finalizzare il progetto del primo prototipo della serie "ecoracer" - prima imbarcazione da regata costruita interamente in fibra naturale e resina ecosostenibile, è composto dal progettista Matteo Polli che si occupa delle linee d'acqua, Matteo Sconocchia e Alessandro Pera sono addetti alla ingegnerizzazione delle strutture, Gianluca Salateo è il responsabile del piano di coperta e Roberto Baraccani segue con la sua esperienza le fasi di produzione.

"E' una sfida tecnologica e imprenditoriale davvero unica" ha dichiarato Fabio Bignolini, COO della startup "e non vediamo l'ora di testare in mare i primi prototipi". Stiamo lavorando con grande impegno sia in laboratorio per la costruzione dell'ecoPrimus, sia in fase di progettazione della nostra prima sportboat che sarà firmata da uno dei migliori progettisti nella vela d'altura: Matteo Polli".

Il nostro obiettivo è quello di portare nella nautica da diporto nuove soluzioni innovative e ecosostenibili - dichiara Piernicola Paoletti, CFO del progetto -. Abbiamo messo assieme un team giovane e molto competente che ringraziamo per il grande impegno che sta mettendo in questa fondamentale fase di start up".



Figura 5: render di Optimist 2.0

"E' un progetto davvero unico nel suo genere che necessita di grandi sforzi di test e sviluppo di materiali e tecnologie - dichiara Andrea Paduano, CTO. L'esperienza universitaria ci permette di partire da buoni dati e sono sicuro riusciremo assieme al team di ingegneri a sviluppare nuovi compositi davvero interessanti per il mercato. Con soddisfazione possiamo annunciare che il primo prototipo del dinghy è già stato realizzato nel nostro laboratorio con successo".

<< Tratto da intervista della startup sul giornale Bolina>>

CASO STUDIO CANTIERE NAVALE WALLY

Introduzione e storia del cantiere navale

La Rolls royce dei mari il sogno nascosto di qualsiasi amante delle barche a vela, sinonimo di pulizia ed eleganza questo è wally Yatch. Ma raccontiamo la sua storia come è nato chi è l'ideatore dell'imbarcazione dei desideri.

Per scorgere la storia di wally è necessario tornare indietro nel tempo, esattamente nel 1989 l'anno in cui l'erede della Bticino, azienda Milanese leader nel settore elettrico, creatrice di dispositivi elettrici visti anche come veri e proprio oggetti di design, Luca Bassani Antivari decise di vendere l'azienda di famiglia del padre Ermanno Bassani alla società francese Legrand con una cifra che si aggira intorno ai mille miliardi di lire. Divenendo uno degli uomini più ricchi d'Italia il giovane Luca Bassani spende il suo tempo sulle barche a vela, la passione per lo Yachting rappresenta molto più che un passatempo bensì una vera professione. La famiglia Bassani aveva posseduto svariate imbarcazioni all'incirca 25 di varie tipologie e dimensioni, l'esperienza nautica maturata fin dall'età puerile, lo ha portato a conoscere ogni aspetto delle imbarcazioni sia gli aspetti tecnici sia quelli progettuali, inoltre più volte ha partecipato come regatante in varie competizioni marittime.

La sua carriera sportiva lo ha visto ricoprire sia il ruolo di skipper che di timoniere, conseguendo il terzo posto ai mondiali del 1983 dopo aver conseguito due vittorie Europee nel 1986 e 1990; fino al trionfo con il primo posto in classifica ai mondiali della classe Mumm 30, la sua carriera straordinariamente brillante gli permette di affacciarsi al panorama dello yatch design.

L'ingrasso nel 1989 nel mondo nella nautica gli permette di posizionarsi in una nuova strada del design navale che sul finire degli anni novanta era in un perpetuo stato di latenza. Le regate a cui lui partecipava erano imbrigliate in regolamenti e progetti dettati dall'IMS o lo IOR tra cui Phantom, il primo maxi yatch realizzato a quei tempi con cui ha vinto il campionato del Mediterraneo nel 1972. Questi bloccavano lo sviluppo navale dal punto di vista tecnico e di prestazioni navali e puntavano a vantaggi solo regati al rating. Stretto in queste regole poco proficue e alquanto svantaggiose Luca Bassani decide di cancellare quelli che erano stati gli standard e i progetti fino ad allora realizzati e di sviluppare una nuova idea di imbarcazione che non fosse altro che una risposta alle sue necessità ed esigenze che erano insorte negli anni da regatante.

<<Tratto da Allegra Bassani Antivari>>

La progettazione della prima imbarcazione: Wallygator

Lo sviluppo della barca perfetta per Bassani è legata quindi alle sue personali necessità che con il tempo diverranno sinonimo di perfezione e prestazioni considerevoli. Lo studio inizia con la ricerca di uno yatch designer dinamico e pronto ad ascoltarlo, si confronta con Bruce Farr ingegnere e amante della navigazione Neo Zelandese, oggi lo studio Farr è riconosciuto tra i migliori studi di design nautico da regata; negli anni novanta progetta per Bassani un'imbarcazione con un albero decentrato a poppa, essendo una vela si decide di armarla con un grande genoa rollabile ma senza randa.

L'imbarcazione si profila comoda ma ludica, quindi adatta alla famiglia, e alle vacanze ma non adatta alle regate proprio a causa della diminuzione della superficie velica apportata dall'eliminazione della randa. Questo in situazioni sfavorevoli in cui è necessario mantenere un andamento di bolina a causa di poco vento rende l'imbarcazione lenta e sfavorevole nella risalita.

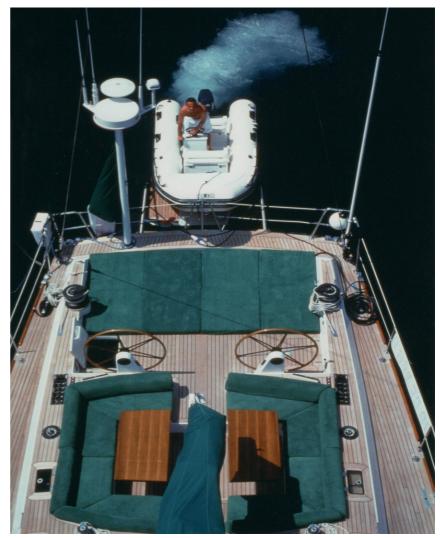
In seguito German Frers architetto e velista di origine argentina, progettista di alcune imbarcazioni che hanno partecipato alla America's cup tra cui il moro di Venezia, ascolta le richieste del rampollo Italiano ma racchiuso nella paura del cambiamento congeda rapidamente Luca Bassani senza fornirgli mai un progetto. Forse spaventato dalla giovane età del Bassani forse per paura di compromettere il suo nome inserendosi all'interno di un progetto che poteva divenire insidioso e controproducente.

Infine decide di rivolgersi a personalità emergenti e non di spicco, giovane e delle idee ancora sciolte dai dogmi contatta l'Architetto navale Luca Brenta, fresco dalla realizzazione del Marisa una barca rapida e scattante progettata con una poppa molto larga, essa consentiva una buona vivibilità interna nel pozzetto ma anche sotto coperta. L'intesa tra i due omonimi si fa subito travolgente insieme iniziarono lo studio e progettazione del primo Wallygator











intime di Luca Bassani che vuole realizzare una barca sicura anche per la famiglia e i bambini in particolare per la moglie che all'epoca era in dolce attesa. Sceglie quindi di introdurre le Bitte a scomparsa, le scotte venivano tutte nascoste al di sotto e i carter ovvero il celebre Magic trim servivano a rendere la barca priva di insidie e totalmente sicura. Il piano velico e le dimensioni richiamavano il Soling, ovvero un monotipo in uso nel nord Europa, dove vi era stata aggiunta una rotaia dalla zona poppiera a bitte poste a prua dell'albero questo consentiva di creare un fiocco auto virante facilmente utilizzabile durante la navigazione con il vento apparente. inoltre l'imbarcazione presentava l'albero in carbonio, che presentava un armo semplificato grazie alle crocette acquartierate, questo semplificava di molto la navigazione del velista che poteva eliminare facilmente stralli volanti. L'introduzione di servomeccanismi idraulici ed elettrici consentivano di avere un'imbarcazione di 24,90 metri oltre il quale è necessaria la presenza del capitano totalmente manovrabile da un singolo individuo e quindi l'equipaggio era ridotto all'osso.

La progettazione dell'imbarcazione si sposa anche alle necessità più

Le scelte stilistiche di Brenta e Bassani si fondano in un eterno amore per il minimalismo, elegante ma allo stesso tempo pratico e funzionale rappresenterà lo stile di Wally. Da qui soluzioni come la scelta di una tuga bassa, e l'introduzione delle finestrature a freccia o ancora la presenza dell'ancora a scomparsa. Inoltre era presente una rotaia incassata sotto coperta. Tutti questi dettagli mai visti in nessun'altra imbarcazione dimostrano l'amore per il dettaglio e la cura che il futuro armatore pone nella ricerca della perfezione dell'imbarcazione.

A seguito della realizzazione in cantiere, dopo essere stato messo in acqua Wallygator ed essere stato costituito interamente in carbonio si dimostrò un vero successo e rispecchiò tutte le richieste che Bassani poneva nella sua imbarcazione perfetta. Per ben due lunghi anni veleggiò nei porti più esclusivi del mediterraneo divenendo ben presto il sogno di molti imprenditori con la passione per la vela. La richiesta si fece tanto insistente che il suo animo imprenditoriale lo portò a fondare il cantiere Wally nel 1995 a Montecarlo, inizialmente legato ad una ristretta gamma di prodotti, oggi vanta ben tre linee di prodotti rispetto agli albori della fondazione proponendo mezzi a vela ma anche a motore e navette dislocanti. Lo stile e il design minimale costituito da linee pulite ed essenziali porta il cantiere Wally ancora oggi ad essere tra i più copiati al mondo dai designer che si affacciano al mondo della progettazione navale. Copiato, rivisto e modificato da altri cantieri ma il timbro di Luca Bassani è inconfondibile nei suoi attuali yatch.

Oggi come allora Wally Yacht è sinonimo di barche a vela, ma anche a motore con standard molto elevati, sono presenti nei loro progetti tender di lusso per famiglie e ancora barche sportive e veloci.

Sceglie di rivoluzionare il mondo della nautica, ormai ferma da diversi anni imbrigliata in dogmi e stili ormai troppo vecchi che non risultano più accattivanti per il mercato mondiale della nautica. Le immagini riportano la prima imbarcazione simbolo dell'unione tra Luca Brenta e Luca Bassani, simbolo della barca a vela veloce e di facile conducibilità inizia la progettazione nel 1991, lunga 25 metri è la prima volta che il carbonio viene introdotto su una barca da diporto, l'albero in carbonio abbandona gli stralli volanti che rendevano difficili le manovre, in seguito vengono introdotte le ancore sottomarine, con pulsanti e pistoni che permettono di timonare in importanti manovre lo yatch totalmente in autonomia.

Inoltre i piani di coperta diventano via via più sgombri portando anche gli interni ad un design inconfondibile, a poppa viene introdotta la "terrazza sul mare" il pozzetto viene posto al centro e questo permette di mantenere una buona privacy anche in banchina.

<<Materiale ed informazioni fornitemi dal cantiere navale Wally>>

Tiketian, cantiere Wally, 1998

Tiketian la prima imbarcazione del cantiere Wally

Il contatto con il mare si fa sempre più evidente su Tiketian, nel 1998, dove viene liberata totalmente la poppa per ottenere una terrazza in questo caso a sfioro sul mare.

Inoltre il salone della barca punto centrale delle imbarcazioni, viene spostato in posizione arretrata rispetto la prua. Con il passare del tempo, questi concetti sopra citati è stato ancora più amplificato ponendo la suite armatoriale e ancora le cabine vip per il poppiere che aprono sulla terrazza.

Tiketian diviene quindi la prima barca ad essere utilizzata anche nella zona di poppa a sfioro sul mare. È in grado di contenere sei ospiti e due persone di equipaggio, lunga 27 metri, necessità quindi di un capitano, è dotata di boma avvolgiranda e di un importante superficie velica di oltre 350 m2.

"La nascita della terrazza sul mare"



Tiketian, cantiere Wally, 1998

La nascita di Tiketitoo e la collaborazione con German Freres

Nel 2001 nasce Tiketitoo, progettato da Luca Bassani e German Frers lungo 26.90 mt, dopo essere stato varato ha subito un refit nel 2010 e nel 2015.

Caratteristiche principale da renderlo fortemente riconoscibile il color oro della carena e il suo design all'avanguardia. È dotato di un sistema di navigazione con pulsanti e una chiglia girevole che lo rendono maneggevole e con una spiccata capacità di limitare beccheggio e rollio. Presenta due prendisole uno posto al giardinetto a pruavia dello specchio di poppa ed uno situato nel pozzetto a pruavia della timoneria.

Gli interni dell'imbarcazione sono progettati da Serena Anibaldi; Il quale nella loro progettazione e realizzazione ha dato risalto alla pulizia delle forme. Il colore del legno chiaro rende estremamente caldo ed accogliente sia la zona living che gli alloggi. Si tratta di uno yacht a vela rapido e inconfondibile.

Una della caratteristiche uniche ed inconfondibili di questo natante è la predisposizione di un pozzetto molto avanzato situato a pruavia della tuga. Nel pozzetto è situata anche la timoneria la quale consta di due ruote, come più si addice alle barche dalle prestazioni eccelse. Questa scelta stilistica costringe l'innesto dell'albero maestro in una posizione insolitamente avanzata creando una singolare



Tiketitoo, cantiere Wally, 2001 vista dall'albero

caratteristica durante la navigazione e nella risposta ai comandi.

Tale caratteristica viene accentuata anche grazie alla considerevole superficie velica pari a 356 mq2.

L'intera tuga dell'imbarcazione è totalmente rivestita in pregiato teck. Sotto coperta possiamo trovare una cabina armatoriale e 2 cuccette per un totale di 6 ospiti e 2 persone di equipaggio.

La barca è dotata di un boma avvolgi randa realizzato da Southern Spars.



Tiketitoo, cantiere Wally, 2001 vista da poppavia

Il boma, viste le considerevoli dimensioni, è stato realizzato interamente in fibra di carbonio;

E' stato costruito una V d'incasso particolarmente accentuata, in modo da permettere alla randa di ammainarsi ed issarsi senza intoppi questo per facilitare la manovra anche in codizioni metereologiche sfavorevoli.



Tiketitoo, cantiere Wally, 2001 dettaglio interni

La nautica a motore per Wally

L'inizio del nuovo secolo, simboleggia l'ascesa di una nuova esperienza di progettazione per il fondatore di Wally che decidere di entrare nel mercato della nautica a motore rivoluzionando i suoi dogmi fino ad allora portati avanti.

Lo scetticismo iniziale era legato alla grande quantità di imbarcazione a motore già presenti in commercio ma il suo stile inconfondibile resta un marchio di fabbrica, progettando oltre l'imaginario, oltre il conosciuto, oltre il progettabile.

Supera ogni aspettativa creando i primi wally tender, ideando un nuovo mercato quello dei mega tender di lusso. I tender sono normalmente conosciuti come imbarcazioni su supporto ai mega yacht, fanno da spola verso i porti e permettono di muoversi più agilmente.

Il primo è il Wally Power 118, del 2002, noto con il nome di Galeocerdo, un mezzo del tutto nuovo e innovativo, iper tecnologico e questo scaturirà non poche gelosia. Costituito da tre turbine permettono al mezzo di solcare i mari ad una velocità di oltre 60 nodi, costituita matericamente in vetro, utilizzato come materiale strutturale, la sovrastruttura spigolosa ne mostra le linee, a prua viene inoltre viene posto il pozzetto e per la prima volta vengono introdotte le murate abbattibili, che oggi possiamo vedere in molti cantieri che si sono ispirati a Wally. Non vi è stato un boom di acquisti poiché ne hanno realizzato solo uno ma ha spostato letteralmente l'orizzonte del design nautico dell'inizio del ventunesimo secolo tanto che l'imbarcazione è stata scelta per il film fantascientifico The Island.

<<Tratto da Allegra Bassani Antivari>>

L'immagine simbolo di questa innovazione è l'imbarcazione sicuramente più conosciuta di wally simbolo di potenza e forza viene descritta così dal fondatore di wally "... un bombardiere stealth con una barca a vela a prua, prese d'aria in stile Formula Uno e un design degli interni di ispirazione asiatica.



Wally Power 118 o Galeocedro, cantiere Wally, 2002 carena e prua



Wally Power 118 o Galeocedro, cantiere Wally,2002 vista di prua





La sua barca all'avanguardia possiede caratteristiche tecniche particolari, lo scafo del 118 wally Power è il risultato di molti studi iniziati in Svezia e proseguiti nella galleria del vento di Maranello. La stabilità dell'imbarcazione la sua velocità sono il frutto di uno scafo a V profondo ovvero di 22° e di un'onda che perfora la prua dritta. Tutte le prese d'aria e le turbine a gas vengono innovate al fine di ridurre al massimo la vibrazione e il riflusso dei gas di scarico in coperta. Inoltre lo scafo nasconde all'interno un garage per automobili.

Tutto il fondo dello scafo è costituito in fibra di vetro monolitica, la parte di opera morta con un ibrido di materiali di balsa e fibra di vetro e carbonio. Il ponte dell'imbarcazione è realizzato in Nomex ovvero kevlar a nido d'ape, ma la sovra struttura della coperta invece è costituita da un telaio di carbonio ove vi sono posti pannelli totalmente in vetro.

La suddivisione degli spazi interni viene realizzata in carbonio questo per ridurre il tonnellaggio dello yacht. I bastioni posti sul ponte e nel pozzetto permettono di essere inclinati questo favorisce la vista sul mare dal salone dell'imbarcazione posto arretrato e inoltre favoriscono la fruizione negli spazi esterni.

Di grande effetto ottico è la vernice verde scura metallizzata riflettente che permette di riflettere al meglio le luci del paesaggio circostante e rendono così wally power 118 mozzafiato tra le onde.

All'interno troviamo sul ponte centrale tre aree separate il salone, la zona pranzo conversazione e la postazione di comando. La vista è in tutta totalità concessa nella zona pranzo grazie alla presenza del pavimento sopra elevato che permette di ammirare il panorama, il tavolo ideato per otto persone al disotto dispone di lunghe vetrate che permettono di far fluire la luce nella zona sottostante al piano inferiore. Inoltre questa posizione permette di pranzare lontano dai motori e dal caldo che essi generano.

Sotto coperta nella zona di opera viva della barca vi troviamo la cabina armatoriale dotata di oblò per la luce e ancora altre due cabine con letti matrimoniali per gli ospiti. In totale sono presenti sei televisori al plasma.

Imbarcazione pluripremiata, ha vinto il MYDA Millennium Yacht Design organizzato dalla fiera tecnologica nautica e della navigazione Carrara fiere, inoltre è stata l'unica imbarcazione ad essere presente alla mostra di architettura e Design del Museum of Modern Art di San Francisco.



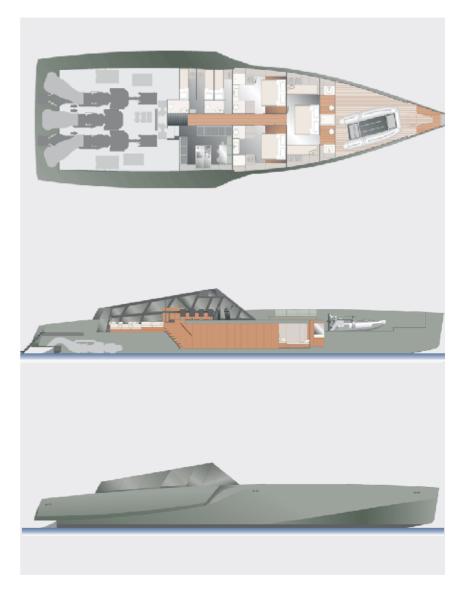
Wally Power 118 o Galeocedro, cantiere Wally, 2002 solarium



Wally Power 118 o Galeocedro, cantiere Wally, 2002 sala da pranzo



Wally Power 118 o Galeocedro, cantiere Wally, 2002 accesso sotto coperta



Nelle immagini superiori troviamo i progetti realizzati dal cantiere e fornitomi dalla società stessa. si tratta di una vista dall'alto e due laterali con mura passauomo abbattute.

Wally Esense ed il ritorno alla barca a vela

Nel 2006 nasce Wally Esense, rappresenta una pietra miliare nella progettazione di yacht, ancora una volta una vela, la passione di Bassani.



Esense, cantiere Wally, 2006 vista di poppa



Esense, cantiere Wally, 2006

L'imbarcazione con un ponte innovativo totalmente in teak raso e libero da tutto non presenta pozzetti, intralci accessori e neanche una galloccia a vista, un immenso e sgombro flush deck senza ripari per il timoniere, deriva dalle imbarcazioni classiche. La planimetria dell'imbarcazione si rifà ad un loft cittadino, un'area ampia capace di essere totalmente vissuta la grande novità è dada dalla coperta dotata di un rande spazio.

Al posto della batagliola la coperta la vediamo contornata da una particolare impavesata alta 60-80 cm che ricorda i velieri del passato e al suo interno vi sono tutti gli organi di manovre dello per lo yatch.

Sulla coperta troviamo posto esposta solo le due ruote gemelle del doppio timone ove al centro è presente una plancia, sede di tutta la parte tecnologia dell'imbarcazione dai display e sotto l'albero sono presenti i winch.

La tecnologia in un'imbarcazione dal sapore fanè presenta però tutti i confort di Wally dal fiocco auto virante al magic trim che gestisce tutte le manovre di navigazione.

La flessibilità delle zone giorno continuano nella dinette sotto coperta dove vari spazi separati possono essere abbattuti e unificati. In coperta posto quasi al centro dell'imbarcazione tra osteriggio e l'albero fuori dall'area di manovra è posizionato un tavolo in teak per 12 ospiti con un divano per potersi rilassare a bordo ove sono presenti due bimini a scomparsa che regolano l'esposizione al sole dei divanetti all'occorrenza.

L'imbarcazione lunga oltre 43 mt ha una superficie velica di 836 m2 e doppio timone a ruota.

Sono presenti 8 posti per gli ospiti e 6 per i membri di equipaggio.



Esense, cantiere Wally, 2006 timone



Esense, cantiere Wally, 2006 pruavia

Lo scafo realizzato totalmente in carbonio così come l'albero già presente dalle prime imbarcazioni Wally proprio come in Wallygator del 1991. Tra le caratteristiche stilistiche annoveriamo una terrazza sul mare a poppa con l'accesso attraverso due scale laterali al ponte principale che conducono sulla piattaforma libera in teak di circa 20 m2 che oltre ad essere molto estetica a livello funzionale

la salita facilita a bordo degli ospiti e come ampia zona di prendisole. Dal salone è possibile apprezzarla grazie alla stupenda vetrata. Si accede sotto coperta attraverso una scala dove si accede con un osteriggio ubicato a poppa dell'albero mentre il secondo ingresso è dalla terrazza attravero il salone della zona principale.

<<Materiale ed informazioni fornitemi dal cantiere navale Wally>>



Esense, cantiere Wally, 2006 interni



Esense, cantiere Wally, 2006 interni

Le imbarcazioni Wally del 2009

Nel 2009 viene presentato un 40 mt di Wally, caratterizzato da uno scafo blu notte, nominato Black Sails, è dotato di zavorra dell'acqua combinata con la chiglia sollevabile.

La zavorra ha il compito di migliorare la stabilità della barca di 110 tonnellate e la chiglia profonda 6 metri migliora il momento raddrizzante in navigazione.

A poppa troviamo l'iconica terrazza sul mare di Wally che offre la possibilità di godere del mare essendo accessibile dia dal salone principale all'interno sia dal ponte esterno.

Il baluardo del ponte conferisce una linearità unico offrendo maggior privacy e protezione oltre a contenere i serbatori al centro della barca.



Black Sails, cantiere Wally, 2009 carena





Black Sails, cantiere Wally, 2009 solarium



Black Sails, cantiere Wally, 2009 interni

Indio 2009

Nello stesso anno Indio ricerca tutte le caratteristiche di un family cruiser di 59 tonnellate adatto ad una lunga crociera intorno al mondo. Sono presenti tutti gli elementi di confort e sicurezza sul ponte adatti ad una famiglia, al centro troviamo il pozzetto e l'iconica terrazza sul mare che permette di far penetrare sotto coperta la luce naturale. Le mastre di poppa rivestite in teak permettono di mimetizzarsi con il resto della coperta rendendo le linee e il design continuativo.



Indio, cantiere Wally, 2009 vista sall'alto



Indio, cantiere Wally, 2009



Indio, cantiere Wally, 2009 dall'albero

Nel piano di ponte è previsto il deck saloon. È consentito ospitare un massimo di 10 persone dislocate nella cabina armatoriale, una doppia cabina ospiti e 2 cabine Pullman, lo spazi dedicato alle 4 persone di equipaggio è dislocato in 2 cabine Lo scafo bianco si staglia sul mare in contrasto con il teak e la zona pranzo esterna arancione. Gli interni riprendono i colori caldi della zona pranzo con un legno ciliegio in contrasto con i tessuti lino, si accede tramite pozzetto alla zona relax salotto, la cabina armatoriale presenta il bagno con accesso diretto dalla stanza. Le altre stanze sono in linea con i colori della zona guest.

<<Materiale ed informazioni fornitemi dal cantiere navale Wal-



Indio, cantiere Wally, 2009 da prua



Indio, cantiere Wally, solarium



Indio, cantiere Wally, 2009 poppavia

Le imbarcazioni Wally nel secondo decennio del ventesimo secolo

Nel 2012 nasce Galateia si tratta dell'ultimo cruiser-racer che rappresenta l'approccio la razionale barca a vela e l'innovazione tecnica degli anni che passano.



Galateia, cantiere Wally, 2012

Si tratta di un cruiser adatto alle vacanze in famiglia con una lunghezza di 30 mt si tratta di un mezzo adatto ad una navigazione tranquilla, il cantiere lo definisce un tempio zen.



Galateia, cantiere Wally, 2012

Si tratta di un imponente yacht da crociera moderno ma elegante con prestazioni da maxi regata facilmente manovrabile grazie al doppio timone è dotato di un ponte super flusch con un pozzetto al centro dell'imbarcazione capace di ospitare fino a 10 persone, a poppa presenta un'ampia zona di prendisole al centro tra i due timoni vi sono le stazioni di navigazione.

Gli interni sono di carattere lussuoso si rifanno agli interni del design degli anni 50, adatti per ospitare 6 persone più 2 0 3 persone di equipaggio. La combinazione dei colori è in una continua palette cromatica con gli esterni. Gli interni minimali e l'accesso diretto alle aree tecniche conferisco alla barca cura dei dettagli e della progettazione. La superficie velica è di circa 640 mq, l'albero a boma è di livello superiore Southern Spars TPT.



Galateia, cantiere Wally, 2012 tavolo esterno a poppa



Galateia, cantiere Wally, 2012 cucina



Galateia, cantiere Wally, 2012 bagno

Nelle immagini sopra mostrate è possibile apprezzare gli interni di Galateia, interni minimal, dai colori chiari, l'imbarcazione è dotata di tuti i confort.

Open Season

Nel 2012 open season è un'imbarcazione di 32 mt capace di navigare in tutte le condizioni, caratteristica specifica dell'imbarcazione è l'ampia zona leavign e e l'ampia poppa a filomuro, gli interni prevedono grandi volumi.

È un'imbarcazione leggera e dal design inconfondibile la tuga ricoperta di teak chiaro in contrasto con le vele blu si stagliano in mare con lo scafo avorio.



Open Season, cantiere Wally, 2012

L'imbarcazione adatta più da regata che da crociera familiare ha il doppio timone a ruota, l'albero a bomba Southern Spar TPT ed un generatore da 260 hp 2 x Fischer Panda 10000i PMS - 1 x Generatore idraulico da 12kW.



Open Season, cantiere Wally, 2012



Open Season, cantiere Wally, 2012

Better Place, cantiere Wally, 2012



Better Place, cantiere Wally, 2012



Better Place, cantiere Wally, 2012 zona crew

Better Pleace

Sempre lo stesso anno viene presentato il più grande fuoribodo Better place, il più grande al mondo di oltre 50 mt, dove ottiene la prima certificazione Green Star, si tratta di un mega yacht dotato di tutti confort e le caratteristiche di navigazione dei fratelli minori. Ancora una volta un grande volume ed un dislocamento leggero di 250 tonnellate, il motore sfrutta la propulsione diesel elettrica con un sistema semplificato di trinchetta, la tuga questa volta presenta finestre a tutta altezza e ampie aree living.



Better Place, cantiere Wally, 2012

Al centro ma spostato verso la prua il baluardo rialzato e nel piano di ponte è previsto il fly, sula tuga immancabile il doppio timone a ruota, sotto la quale è presente la cabina armatoriale, a poppa è presente l'oblò e i portelloni che permettono l'accesso alla terrazza sul mare. Le dimensioni e la gestione degli spazi che diventano sempre più ami si trasformano in 300 mq interni e 400 esterni, permettono di ospitare 10 ospiti e 9 di equipaggio. La superficie velica di oltre 1000mq, è ancorata all'albero a boma Hall Longeroni con boma avvolgibile.

<<Materiale ed informazioni fornitemi dal cantiere navale Wally>>

Better Place, cantiere Wally, 2012 zona pranzo interna





Better Place, cantiere Wally, 2012 bagno armatoriale

Magic Carpet 3

Il 2013 è l'anno del Magic Carpet 3, l'imbarcazione a vela combina la tecnologia di Wally al design proponendo un'imbarcazione con velocità da regata.

Un crouiser a vela che garantisce alte prestazioni, la caratteristica principale è il dislocamento ridotto a meno di 50 tonnellate è lo yacht da crociera con una lunghezza di 30, 48 metri più leggero mai costruito da Wally. I materiali utilizzati sono tutti ultra leggeri, sono presenti viti in titanio, l'imbarcazione privata di chiglia e albero pesa 18 tonnellate.

Fa parte della classe di imbarcazione di 100 piedi, ecco perchè parte della serie Wally 100, precisamente il secondo, gli interni di lusso ma lineari sono continuati con lo stile del cantiere. Sottocoperta si può vedere la zona relax con il divano a dritta il clor lino a contrasto con un marrone ebano, nella parte anteriore viene posizionata la cabina armatoriale decorata da punti luce a led a soffitto dai colori tenui e profili scuri in contrasto, a babordo il salone da pranzo è adatto ad ospitare comodamente seduta tutta la famiglia durante la crociera.

A livello tecnico presenta uno scafo planante accoppiato con un potente piano velico a zavorra mobile.



Magic Carpet 3, cantiere Wally, 2012 bagno armatoriale



Magic Carpet 3, cantiere Wally, 2012 bagno armatoriale

L'imbarcazione con lo scafo più largo di Wally

Barong D è un super yacht progettato nel 2016, con prestazioni ultra moderne, la caratteristica inconfondibile è data dall'ampio scafo, che si sposa con le linee classiche di Wally.

Lo scafo di grandi dimensioni si tinge di blu per confondersi con le acque del mare mente il teak utilizzato per tutta la coperta ricorda il biondo della sabbia del mare.

L'imbarcazione di sole 65 tonnellate presenta un carico del 35% inferiore ad altre imbarcazioni con la stessa stazza e lunghezza. Si tratta di un'imbarcazione con confort a 360° adatto ad armatori che trascorrono molto tempo in mare. La lunghezza è di 33,51 mt con una larghezza massima di 7.50 m ed una superficie velica di 538 m2.

L'architettura navale di Frers di sposa con il design Wally. È presente inoltre un generatore Onan 28 Kw.



Barong D, cantiere Wally, 2013



Barong D, cantiere Wally, 2013

L'imbarcazione che celebra il secondo compasso d'Oro ADI

Nel 2017 wally realizza Tango, imbarcazione di ispirazione Wallygator ove però migliora le linee, facendola divenire una perfetta imbarcazione veloce, confortevole e sportiva.

Lo stile in quegli anni si fa via via più aggressivo ed accattivante, si tratta di un'imbarcazione premiata dal prestigioso premio Il compasso d'Oro ADI. Il riconoscimento posta il cantiere Wally a divenire un'eccellenza nella nautica Mondiale



Tango, cantiere Wally, 2007

Tango è esattamente la barca che volevamo ottenere quando abbiamo iniziato a sviluppare il progetto: linee estremamente pulite e un aspetto aggressivo, che riflettono le elevate prestazioni del suo DNA", così viene definita da Luca Bassani, Presidente di Wally Yachts. L'imbarcazione viene migliorata tramite i materiali e le forme per diminuire il peso strutturale, inoltre viene migliorata la rigidità dello scafo e posizionati al centro i pesi più ingenti dell'imbarcazione.

La forma dello scafo viene modificata al fine di mostrare una combinazione con basse resistenza all'aerodinamicità, questo rende Tango versatile in condizioni avverse di mare o vento.

Gli interni con una linea minimal e lineare presentano tre cabine con un totale di 6 posti per gli ospiti l'accesso alla cabina Armatoriale avviene attraverso una porta scorrevole in vetro che perfette di fornire durante la crociera la vista del cielo. Gli interni sono stati curati dallo studio Pininfarina mentre gli esterni di Wally e Mills Design.

La barca presenta un motore a propulsione ibrida personalizzato 350 HP ed in aggiunta un motore elettrico McLaren ECU.





Tango, cantiere Wally, 2007

Wallyace una nuova idea di yacht

Wallyace, rappresenta la barca dislocante del cantiere, un'opera avveniristica totalmente differente rispetto alle precedenti dalle linee dure minimaliste e quasi militari.

Nel 2012 viene lanciato Kanga, il primo wallyace 26M, viene varato per la prima volta nella marina di Ravenna, in Italia, il progettista Bassani lo considera uno yacht performante, comprende sia design che confort dati i volumi e le linee più morbide, è dotato di confort e stabilità con consumi ridotti e a basso impatto ambientale. Le linee dello scafo sono classiche e contemporanee, riflettono l'inconfondibile stile.

Le caratteristiche che rendono uniche questa imbarcazione sono dei veri segni distintivi;

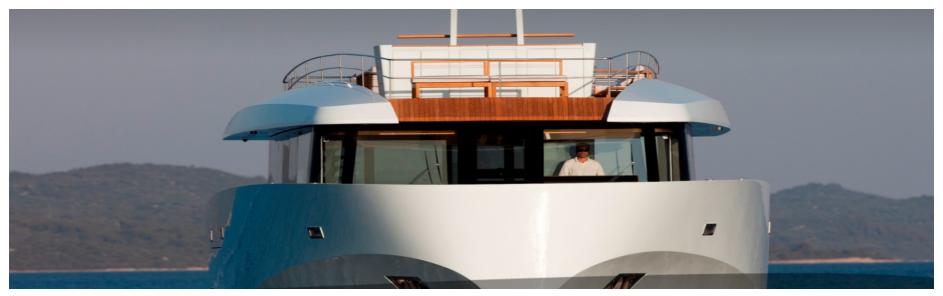
gli scafi risultano con una dimensione superiore del 15% rispetto ad altri yacht simili.

Viene inoltre spostata la linea di galleggiamento, questo permette di aumentare le prestazioni, inoltre il bordo viene svuotato e reso libero e questo aumenta la tenuta in mare in caso di mal tempo o alte onde, questo è inoltre possibile grazie all'abbassamento del baricentro.

Tutto questo conferisce all'imbarcazione volumi interni più grandi e spaziosi, con la sua dimensione contenuta ha uno spazio interno di 128 mq sociali e un salone di 50 mq, la totale metratura quadrata



Kanga, cantiere Wally, 2012



Kanga, cantiere Wally, 2012

Le suite armatoriale e le vip di poppa si aprono sulla terrazza sul mare a sfioro e favoriscono un accesso diretto in mare.

I motori scelti sono a basso impatto ambientale e permettono consumi limitati a lungo raggio di percorrenza. I motori diesel silenziosi permettono di trasportare gli ospiti ininterrottamente dal mediterraneo ai Caraibi.

Nella gestione degli spazi importante attenzione è posta all'ingresso separato nella zona dedicata al personale di servizio per accedere ai tender.



Kanga, cantiere Wally, 2012

Il garage interno è dedicato al posizionamento dei tender che fanno spola con la darsena più vicina.

Con Kanga's si introduce il wallybow la lampadina è incorporata nell'arco questo è un nuovo stile decisamente esclusivo caratteristica innovativa di questa imbarcazione da diporto, sviluppata appositamente per Wally che non dimentichiamo è figlio del fondatore della biticino illuminazione.

Le zone di socialità si ampliano significativamente con un prendisole di oltre 60mq, ove sono presenti vasti prendisole con schienali reclinabili il bar e divani da 10 posti, inoltre il main deck di 120 mq con due social cockpit uno a prua con tavoli e sedute e uno a poppa con zone di convivialità a pranzo lounge sono completamente circondate da vetri abbattibili per esaltare in concetto di living inside e outside, il ponte con significative dimensione di 95 mq.

La configurazione interna è perfetta per le famiglie numerose e i charter quattro cabine doppie possono ospitare oltre 10 persone come ospiti, inoltre tutte dispongono di bagno interno privato alla stanza.

Le stanze armatoriali e vip inoltre concedono l'accesso diretto in acqua.

La costruzione personalizzata avviene grazie al GRP sendwich, le pelli dello scafo risultano più spesse, questo confluisce maggiore stabilità e solidità di tre volte superiore.



Kanga, cantiere Wally, 2012

27 Wallyace

Nel 2018 viene introdotto il 27 Wallyace, un motor yacht con immensi spazi interni dislocanti, rivisto e più innovato rispetto al precedente vede la nascita di una cabina armatoriale di 35 mq a poppa e doppia stanza VIP che si aprono sulla terrazza sul mare.

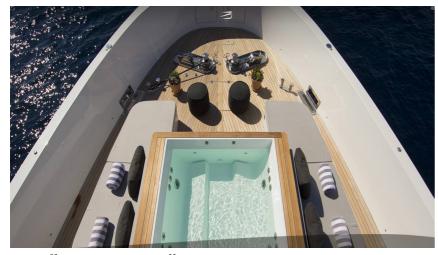
La presenza di uno scafo con la stabilizzazione giroscopica garantisce una fluida e stabile guida.

È di nuovo presente uno scafo ampio e stabile con baricentro abbassato, gli interni si tingono di acciaio e vetro, un'altra particolarità è data dalle dimensioni del garage per tender situato al centro con accesso diretto per l'equipaggio e servizi a prua, gli ospiti in rada ricevono così la massima privacy. La sala macchina di nuovo posizionato al centro migliora il wave riding fluido.

Il serbatoio con massima capienza di 15000 litri permette consumi ridotti grazie ai 2 x Caterpillar C12 287 bkW @ 1.800 giri / min.



27 Wallyace, cantiere Wally, 2018



27 Wallyace, cantiere Wally, 2018 piscina in prua

I nuovi Wallyace progettati

Ad oggi nel catalogo Wally nella categoria Wallyace sono presenti il 250 con una lunghezza di 32 metri, 10 ospiti e 6 di equipaggio sempre costruito in GRP, il 350 con una lunghezza di 38,20 metri con una capienza di 10 ospiti ma 8 persone di equipaggio, ed infine il Wallyace 500 di 45,10 metri costruito con scafo in acciaio con svrastruttura in alluminio per 12 ospiti e 10 persone di equipaggio.



500 Wallyace, cantiere Wally, 2020 progetto



350 Wallyace, cantiere Wally, 2020 progetto

Wally entra a far parte di Ferretti Group

Durante la conferenza stampa di apertura del Boot di Dusseldorf, Ferretti Group che ad oggi comprende nella scuderia: Pershing, Itama, Mochi Craft, Riva, CRN, Custom Line, Ferretti. Viene annunciato pubblicamente l'accordo con licenza esclusiva del brand Wally, arricchendo la sua gamma di prodotti luxury con l'entrata di uno dei brend più amati dagli armatori di tutto il mondo. L'accordo rappresenta un forte slancio in avanti per l'azienda di Bassani, l'investimento dal 2019 al 2022 di 84 milioni di euro nello sviluppo e nella crescita del marchio. Le nuove imbarcazioni costruite negli stabilimenti di Ferretti verranno prodotte non solo più su ordinazione ma saranno disponibili all'acquisto immediato da parte dell'armatore.

Il design inconfondibile resterà nelle mani di Bassani e Brenta, continueranno lo sviluppo delle barche a vela e a motore. La scelta di perseguire questa strada permetterà al noto cantiere monegasco un nuovo passo avanti nella rivoluzione della ricerca del design navale.

I nuovi modelli dell'epoca Ferretti:

Tra le creature nate dall'inclusione con Ferretti troviamo il nuovo 48 Wallytender presentato al Cannes Yachting Festival 2019.



dedicata alla cucina è posta in coperta. È presente inoltre un grande spazio di stivaggio, sia presenta a poppa che a prua. Inoltre è presente una passerella retrattile che funge da scaletta per un confortevole accesso al mare a 5 gradini. Gli spazi esterni disegnati all'insegna del massimo confort e relax presentano nella poppa comode sedute, una confortevole zona per il pranzo all'aperto con cucina attrezzata.



48 Wally Tender, cantiere Wally, 2019 render

Il sistema di ancoraggio a scomparsa posto nel gavone di prua, moderno comodo e innovativo è azionabile dalla postazione di timoniere attraverso un pulsante, ovvero uno stabilizzatore giroscopico opzionale posto nell'elica.

È considerata una nave leggera, con una velocità massima a 5 nodi di vento di 38 nodi ovvero circa 70km/h. la cabina è adatta ad ospitare due ospiti, sul prendisole sono

presenti divanetti e nell'ultima immagine è possibile analizzare attentamente gli interni.



48 Wally Tender, cantiere Wally, 2019 render

Dal punto di vista materico essa presenta una costruzione in materiali compositi avanzati, un ottimo passo aventi dal punto di vista del riciclo delle materie prime e le finiture sono realizzate in gelcoat. I tratti distintivi dei mega tender di Wally sono totalmente presenti grazie alle mura alte, la prua sottile, una motorizzazione con grande potenza e finiture di gran pregio, simbolo del lusso e del design minimale di Wally.

48 Wally Tender, cantiere Wally, 2019 render

48 wallytender e 48 wallytender X

L'approdo nel mondo ferretti ha fatto nascere l'anno successivo 48 wallytender X

Una potente versione fuoribordo dell'elegante day-cruiser.

La nuova imbarcazione Wally presentata a febbraio 2020 al Miami Boat Show spinta da quattro motori fuoribordo Mercury della serie Racing da 450HP caduno. Si tratta del più potente fuoribordo oggi presente nella gamma Americana ed è stato scelto proprio da Wally per creare un'imbarcazione potente e veloce capace di arrivare ad oltre 55 nodi.

La tuga della versione X ha dimensioni contenute per consentire un miglior utilizzo della poppa e della prua. Anche questo modello utilizza la stratificazione nella costruzione, si tratta di un composito con fibra di carbonio realizzata con la tecnica della stratificazione sottovuoto. Il joystick come in tutte le imbarcazioni wally consente un'ottima facilità di manovra.

Elemento presente anche nel Wallytender 48 sono le aperture delle sezioni di murate capaci di rendere la zona bord de mer.

La 48 X offre due prendisole separati presenti a estrema prua e poppa, nella zona centrale troviamo lo spazio dedicato al pranzo con dinette e divani contrapposti anche in questo caso troviamo una cucina attrezzata. La zona di stivaggio risulta maggiorato, la barca consente un accesso a massimo 12 persone.



48 WallyTenderX, cantiere Wally, 2020

43 wallytender e 43 wallytender X

Riducendo le dimensioni per gli amanti dei tender Wally presenta 43 Wallytender, un 13 metri molto veloce, resistente capace di bilanciarsi automaticamente introducendo il designer center cockpit, per fornire la protezione e la praticità in accesso di un walkaround. Si tratta di un'imbarcazione eccezionalmente versatile adatto come day-cruiser, come teneder di supporto a mega yacht a vela o a motore o come navetta per le famiglie grazie alla possibilità di configurare il ponte in modi differenti si adatta ad ogni necessità.

Il 43 tender attinge dal patrimonio materico di Wally con un tessuto da vela laminato sulla sovrastruttura in fibra di carbonio del T-top. La struttura così leggera e semi trasparente consente di essere supportata da un solo montante massimizzando la visibilità senza incidere sul dislocamento.

Come tutti i tender di Wally la proposta vanta di colori mozzafiato nella foto viene mostrato in colore verde iridescente metallizzato denominato Gator green in onore del wallygator.

È inedita la configurazione con pozzetto centrale che offre al pilota e ai passeggeri una protezione completa anche ad alte velocità.

La zona di coperta, ampia e libera a poppa, unita alle mura abbattibili è ideale per accogliere ospiti grazie al tavolo da pranzo e alle ampie sedute oltre al prendisole ideale per le giornate di sole in mare.

Il 43 tender attinge dal patrimonio materico di Wally con un tessuto da vela laminato sulla sovrastruttura in fibra di carbonio del T-top. La struttura così leggera e semi trasparente consente di essere supportata da un solo montante massimizzando la visibilità senza incidere sul dislocamento.

Come tutti i tender di Wally la proposta vanta di colori mozzafiato nella foto viene mostrato in colore verde iridescente metallizzato denominato Gator green in onore del wallygator.

È inedita la configurazione con pozzetto centrale che offre al pilota e ai passeggeri una protezione completa anche ad alte velocità.

La zona di coperta, ampia e libera a poppa, unita alle mura abbattibili è ideale per accogliere ospiti grazie al tavolo da pranzo e alle ampie sedute oltre al prendisole ideale per le giornate di sole in mare. Di serie sono presenti attrezzature premium come il T-top in carbonio l'illuminazione del ponte a LED e il sistema di ancoraggio idraulico a pulsante e ancora la coperta il teak e il parabordo integrato avvolgente Wally.

Di serie sono presenti attrezzature premium come il T-top in carbonio l'illuminazione del ponte a LED e il sistema di ancoraggio idraulico a pulsante e ancora la coperta il teak e il parabordo integrato avvolgente Wally.

I due motori Volvo Penta diesel 380hp con piedi poppieri sono funzionali per alare e mettere in rimessa la barca in una casa sul mare, oltre a consentire di esplorare calette remote grazie al pescaggio ridotto.

Sullo stile di 43 Wallytender, viene presentato il modello X, presenta anche in questo caso un vasto T-top con telo da vela laminato, rivestimento in teak intorno al parafango, e anche in questo modello è presente il sistema di ancoraggio a pulsante. Sono presenti tre motori fuori bordo, 3 x Mercury Verado V8 300 CV standard (totale 900 CV), l'apparecchiatura di navigazione incorpora i comandi del joystick. Il colore oro iridescente e metallizzato conferito alla carena lo rende accattivante e riconoscibile



43 WallyTenderX, cantiere Wally, 2020



43 WallyTenderX, cantiere Wally, 2020 prendisole

Why200 frutto dell'unione di stili tra Wally e Ferretti Group

Why200, progetto nascente di Wally nel gruppo Ferretti, presenta una nuova linea lontana dalle forme squadrate e militari con cui Wally si presentava negli anni 2000.

Fornisce una grande suite armatoriale a prua, con dimensioni superiori rispetto alle altre imbarcazioni della medesima lunghezza, si tratta di un'imbarcazione da 200 tonnellate lorde, che può essere registrato sotto i 24 metri di lunghezza senza la necessità di un capitano al timone, si avvale del nuovo design di Wally definito come full-wide-body, che permette di fruire di oltre 200 mq di vita sotto coperta e di 150 mq sui ponti.

Il ponte principale presenta grandi vetrate, elemento già presente in wally power ed ace, le ali apribili a prua ampliano di molto la zona prendisole, si tratto di uno yacht voluminoso di grandi dimensioni e con una linea morbida lontana dalle linee dure che si erano susseguite negli anni. All'interno troviamo un ampio tavolo in cristallo, gli elementi vetrosi consentono un continuo contatto visivo con il mare attraverso le immense vetrate del ponte, di fronte alla zona pranzo interna troviamo la zona cucina a prua un angolo pranzo sul mare accanto alla zona crew.



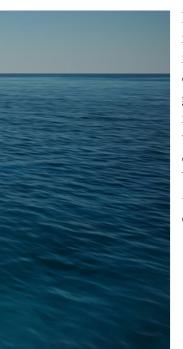
Why200, cantiere Wally, 2019



"Affaccio vetrato della suite di prua"

Why200, cantiere Wally, 2019

La suite armatoriale caratteristica sopra descritta, presenta il letto rivolto a poppa che si staglia sul mare di fronte è stato posizionato un divanetto che permette di avvicinarsi alle immense vetrate.



La cabina di comando posizionata in timoneria è avvolta in una scatola vetrata oscurata. In Wally why200 troviamo gli interni con una maggior vicinanza alle abitazioni, gli ambienti si scaldano e sono meno minimalisti. Resta il contrasto color lino con il teak sabbia e i dettagli neri lucidi dei vetri e delle finiture a conferire l'immancabile stile Wally.

<<Materiale ed informazioni fornitemi dal cantiere navale Wally>>

"Vetri dominanti in tutto lo yacht catalizzano l'attenzione"



Why200, cantiere Wally, 2019

I nuovi wallypower 58 e 52 successori dell'iconico 118

Il 58 wally power e il 52 wally power, discendente diretto del Wally power 118, torna con linee dure e accattivanti sportivo rapido e veloce, il primo di poco superiore ai 17 metri mentre il secondo contenuto in 14 metri, vantano velocità oltre i 40 nodi, il 52 mostra un elegantissimo parabrezza realizzato in vetro su telaio in carbonio il alone presenta sedute stile panca. Sono entrambe day-cruise di lusso sicure per la navigazione in famiglia ricche di elementi di pregio e confort.

wallypower 58 presenta abbondanti sedili e divani letto grigi sul ponte inoltre presenta una scala idraulica che funge anche da passerella gli interni ampi e spaziosi posizionati a poppa lasciano spazio a prua per la sala motori.

Sotto coperta vi è lo spazio per una cabina armatoriale e a scelta 1 o 2 cabine ospiti nella zona di prua, sono presenti 3 bagni uno per ogni stanza.



Wallypower 58, cantiere Wally, 2020



Wallypower 58, cantiere Wally, 2020 render

Gli interni differenti dagli stili fino ad ora visti presentano contrasti ottici tra il nero e il bianco lucido, le pareti scure inglobano la cucina nera laccata e la pavimentazione antracite allontana dagli interni fino ad ora proposti con colori naturali vicini a quelli dell'ambiente circostante.

Nella versione 52 'imbarcazione proposta con due carene differenti una azzurra cielo e l'altra grigia antracite in entrambe gli interni ritornano iconici di wally, con un legno caldo e i dettagli di tessuto chiari, la cucina si ingloba nell'ambiente che questa volta ritorna chiaro e luminoso ed opaco, tutti elementi che lo rendono una imbarcazione a famiglia.

<<Materiale ed informazioni fornitemi dal cantiere navale Wally>>



Wallypower 52, cantiere Wally, 2020 interni

Tutte le innovazioni di Luca Bassani con il cantiere Wally

1991: la fibra di carbonio

Ad oggi viene considerato un materiale molto diffuso, ma trent'anni fa rappresentava una novità nel diporto, Wally le introdusse nella sua prima imbarcazione da diporto personale ovvero Wallygator che rimanda il nome ai cartoni animati spesso guardati dai suoi figli. Lo scafo per la prima volta era composto in carbonio e l'albero era totalmente costituito in questo materiale all'ora innovativo e mai utilizzato. Tre anni più tardi avvenne anche la sperimentazione delle vele in fibra di carbonio

Ma il massimo della fruizione del materiale avvenne nel 2010 quando si presentò Better Place 50,5 mt il più grande sloop al mondo in carbonio e il primo ad ottenere la certificazione Rina Green Star.

1991: semplificazione della vela

Wally è il primo cantiere a rivedere una serie di dettagli tecnici della nautica da diporto, in particolare introducendo il magic trim oltre alla pulsantiera per la regolazione delle vele, che permettono a chi le timona di controllarle completamente da solo in sicurezza.

1991: l'ergonomia e lo studio della vivibilità della coperta Nelle imbarcazioni Wally il pozzetto trova un'utilità mai vista pri-

ma che viene esaltata anche dalle linee minimali del design.Lo stesso concetto di utilità e fruizione del pozzetto verrà rivisto anche nelle imbarcazioni a motore su Wallytender, dove compaiono le murate abbattibili per ampliare il piano di calpestio ed eliminare ogni barriera.

1994: L'introduzione dell'ancora sottomarina

L'introduzione di questo nuovo elemento nacque dalla necessità di alleggerire il peso di prua per ridurre il beccheggio del suo ketch Wallygator. Così, Luca Bassani, ha pensato di spostare l'ancora a poppa e permettere di calarla attraverso un sistema subacqueo. Da lì, dopo varie evoluzioni nel corso del tempo, oggi l'ancora sottomarina è una dotazione standard su tutti i Wally, sia a vela sia a motore.

1998: l'invenzione del Beach club

Nelle attuali barche questa zona dedicata alla spiaggetta poppiera nelle barche a vela non esisteva. Negli anni novanti infatti le imbarcazioni a vela ne erano sprovviste. La prima imbarcazione ad esserne provvista fu Tiketian nel 1998, dove la poppa fu svuotata e trasformata in zona confinante con il salone che venne slittato a poppa e da qui la nascita di Wally Esense del 2006 fino alla creazione di Wallyace

1998: l'introduzione della vernice metallizzata

La vernice metallizzata è un altro tratto distintivo dei Wally, forse è l'elemento di maggior riconoscibilità, non fosse altro perché è quello più immediato alla vista e, dunque, familiare anche per chi non è esperto del mondo Wally.

2000: l'introduzione del Lifring Keel

Il nuovo millennio per wally inizia con la deriva del bulbo a scomparsa, nel 2000 vara il 77 Carrera la prima barca a possedere questa innovazione dotata del lifting keel al posto della calssica deriva a lama retrattile che permette anche ai grandi yacht a vela di ridurre il pescaggio e navigare in acque più basse. Oltre alla riduzione nelle andature portanti.

2001: la nascita dei megatender

Un'altra imbarcazione simbolo di Wally sono i mega tender, l'introduzione di cura e design in imbarcazioni fino a quel momento soltanto considerate una navetta. Ricerca una nuova espressione del design unico delle linee accattivanti che ricerca un'espressione nuova e identitaria introducendo vani sottocoperta e divani prendisole e altri elementi simbolo di wally.

2002: Le mura abbattibili

Introdotte per la prima volta nel Wallypower 118 le mura abbattibili consentono di allargare la spiaggetta poppiera e di renderla un ambienta sfioro sul mare quella che diverrà nota come terrazza sul mare. Elemento inconfondibile di Wally diverrà il simbolo di un ampliamento significativo per l'imbarcazione

<<Tutte le informazioni presenti nel capitolo sono state fornite da Wally Yacht attraverso Allegra Bassani Antivari>>

CENNI E CONSIDERAZIONI NAUTICHE

Le barche a motore e il funzionamento dei motori

Le barche a motore, nate dall'antecedente barca a vapore risalgono al 1800, in particolare nel 1807 James Watt effettuò la prima navigazione nel fiume Hudson. Per poi trasformassi in barche a motore durante la rivoluzione industriale.

Le barche a motore, a differenza di quelle a vela lasciano carta bianca al designer al fine di realizzare il più liberamente possibile l'estetica dell'imbarcazione. Dal punto di vista ergonomico quelle a motore garantiscono spazi interni più ampi e accumunabili a delle vere e proprie abitazioni, con tutti i confort interni.

È possibile utilizzare tecnologie sempre più all'avanguardia in quanto il tonnellaggio delle barche a motore è meno vincolante rispetto a quello delle barche a vela. È possibile fruire di motori elettrici con pacchi batterie al piombo, quindi con ingombri e pesi decisamente maggiori che però garantiscono performance superiori e maggiori garanzie negli anni.

Le barche sia a vela che a motore possiedono sempre delle batterie questo per garantire il costante funzionamento delle imbarcazioni, ad esempio le valvole sferiche delle prese a mare, la pompa di sentina, il condizionamento degli ambienti.

La tecnologia creerà batterie con amperaggi superiori e pesi inferiori ma che necessiteranno sempre di accumulatori di energia, che hanno ad oggi il problema analogo alle autovetture: la capacità di accumulare energia è limitato.

Nelle imbarcazioni di grandi dimensioni superiori a 25-30 mt ad oggi sono posizionati dei generatori a gasolio nel vano motore, per garantire i funzionamenti interni dell'imbarcazione.

Le grandi navi, sia da crociera che commerciali, per quanto questo aspetto non sia comunemente conosciuto, da decenni funzionano mediante l'elettricità: possiedono grandi motori diesel i quali ricaricano i pacchi batteria che alimentano le eliche. Il risparmio è legato alla densità dell'acqua, nel moto rotatorio le eliche generano ossigeno, mentre nel moto ondoso e la propulsione dell'elica generano il principio di super cavitazione, lo sbalzo delle forze che agiscono sulle pale dell'elica ha delle repentine variazioni, pertanto i giri motore cambiano ed è qui che viene a genarsi l'inefficienza e di conseguenza aumenterebbero consumi e inquinamento, mentre nell'utilizzo di motori che generano corrente alternata che si accumula negli accumulatori consente di efficientare la dispersione energetica di un motore endotermica, dato dalla dispersione energetica delle temperature e quindi di essere più efficienti verso l'ambiente consumando meno carburante che sotto il punto di vista economico con un utilizzo inferiore di combustibile fossile.

Ad oggi sono già state sviluppate imbarcazioni con motori totalmente elettrici, ma il primario problema dei progettisti nautici è vincere la resistenza dell'acqua nel modo più efficiente possibile ed è il motivo per cui si generano alti consumi. Le barche di nuova concezione puntano a ridurre la resistenza idrodinamica generata dal fluido sull'opera viva dello scafo adoperando soluzioni aereospaziali con l'inserimento dei foil (immagine sottostante).

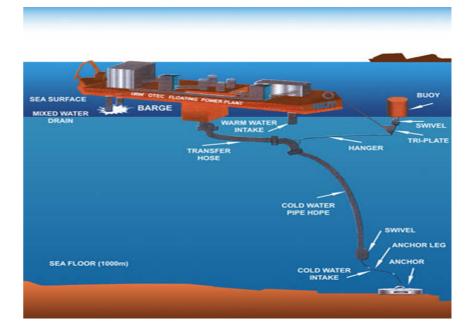


Il problema dell'imbarcazione in foto, nasce poiché per il corretto funzionamento necessità di condizioni meteo decisamente stringenti. Poiché sono vincolate ad un'altezza di onda molto esigua, poiché con mare formato dai 50 cm d'onda a salire, quindi con vento forza 3 della scala Baufort che comprende un'altezza di onda da 0.6 a 1 m l'imbarcazione rischia di scuffiare a causa di un baricentro estremamente alto. Inoltre i punti di contatto tra lo scafo e il mare si riducono a tre massimo quattro di dimensioni ridotte fa comprendere come sia fallimentare ai fini della produzione di massa e dell'efficientamento di un settore tra i più inquinanti sul pianeta terra. Lo studio di queste tecniche si limita ad un puro esercizio di stile.

Queste ideazioni, si scontrano con l'idrodinamica dei fluidi, è invece più utile impiegare fondi ed energie, non per combattere la problematica ma bensì sfruttare ciò che la natura ci offre.

Se noi pensassimo di fruire del moto delle correnti per azionare delle eliche poste al di sotto della chiglia delle imbarcazioni per generare corrente alternata, oppure per la imbarcazioni di grosse dimensioni durante le navigazioni profonde sviluppassimo dei sistemi di utilizzo dell'energia talasso termica per alimentare pacchi batterie e accumulatori, sicuramente godremmo di un risparmi sull'utilizzo del combustibile fossile sfruttando delle fonti energetiche rinnovabili e totalmente naturali.

Ad oggi a livello sperimentale sono state effettuate delle prove ma sono ancora in fase di sviluppo poiché l'obsolescenza tecnica di tutto ciò che è immerso nel mare è di gran lunga ridotta. Questo è causato dalla natura corrosiva delle acque marine e per la salinità che va ad ostruire i movimenti interni.



La barca a vela verso il futuro

Le barche a vela sono da secoli utilizzate dapprima per scopi commerciali come nell'antico Egitto, evolvendosi in imbarcazioni per la navigazione e l'esplorazione dei continenti, come Cristofolo colombo che vi attraversò l'atlantico con le tre imbarcazioni la Nina, la Pinta e la Santa Maria. La nautica a vela, è da sempre stata fondamentale per la progressione dell'esistenza umana, l'idrodinamica fu scoperta dagli egizi millenni orsono. I principi di vento reale e vento apparente vennero utilizzati già dagli antichi che ancora non conoscevano la fisica che vi era dietro ma che con il frutto dell'esperienza attuavano tecniche ancora oggi utilizzate di navigazione. Ad oggi si parla di design, equilibro e ancora pulizia delle linee ma nella progettazione nelle barche a vela la forma l'armonia l'equilibrio e la simmetria sono virtù antiche nate dal genio umano nell'osservazione delle specie che popolano i mari, per questo la forma affusolata tra poppa e prua dei primi velieri emulava la forma dei pesci.

Le barche a vela a differenza di quelle a motore ad una orchestra in cui ogni strumento in sintonia con gli altri strumenti generano una sinfonia. Tutti i componenti di una barca a vela dal più piccolo grillo all'intera superfice velica, coesistono al fine di trasformare l'energia eolina in un moto propulsivo.

Negli ultimi decenni con l'avvento di moderne tecnologie si è generata una trasformazione radicale del mondo velico, per quanto i principi siano restati invariati da millenni.

La ricerca nei materiali ecosostenibili e più performanti come il GRP e il carbonio hanno permesso dare vita a barche sempre più performanti. La ricerca in materiali ecosostenibili, almeno durante la fase di smaltimento hanno permesso di rendere meno inquinanti le barche durante tutta la loro vita.

Con l'avvento della miniaturizzazione dei semi conduttori nella componentistica elettronica si è permessa l'introduzione di molteplici strumenti che permettono di agevolare il compito dell'equipaggio nel gestire le manovre dell'imbarcazione. Con il termine manovre nel gergo velico non si fa riferimento alla conduzione dell'imbarcazione ma bensì uno specifico circuito che permette la

gestione della funzionalità di una specifica operazione, come ad empio la manovra del fiocco o del genoa.

Attraverso l'ingegnerizzazione della componentistica e l'informatizzazione dei sistemi si è giunti a permettere ad un unico operatore di controllare tutte le manovre dell'imbarcazione da una plancia di controllo.

Un esempio di estrema pulizia della tuga come abbiamo visto nel capitolo 3 possiamo denotarlo nelle imbarcazioni del cantiere navale monegasco Wally. L'ergonomia degli spazi interni nelle cabine di un'imbarcazione a vela è estremamente vincolato alla forma idrodinamica di uno scafo, per permettergli di apporre meno resistenza possibile durante la navigazione.

Di seguito i layout di due imbarcazioni a sinistra a vela a destra a motore con lunghezza di 37 piedi dove è possibile apprezzare la differente abitabilità tra vela e motore.





Nella barca a vela si ha la cabina armatoriale posizionata a poppa con un letto matrimoniale ma gli spazi per il passa uomo sono limitati, alle spalle troviamo il bagno di fronte alla zona cucina nella parte centrale dell'imbarcazione che corrisponde alla massima imbarcazione della stessa ed è il punto di massima abitabilità, più verso prua incontriamo la dinette con il tavolo da pranzo trasformabile in letto ed infine a prua una cabina con un letto matrimoniale estremamente poco accogliente in quanto è di forma triangolare. La cabina armatoriale di poppa presenta il soffitto ribassato in quanto è posizionata al di sotto del pozzetto.

Nella barca a motore, troviamo la cabina armatoriale a prua con forma triangolare ma maggiore vivibilità degli interni, dove sono presenti anche armadi e passauomo, alle spalle troviamo il bagno, ove a destra è presente la cucina ed una seconda camera, mentre a poppa vi è la sala motori accessibile dall'esterno. La dinette è posizionata al di sopra della sala motori dove vi è anche la console ed il timone. Vengono maggiormente valorizzati gli spazi abitabili sia interni che esterni attraverso due prendisole posizionati a poppa e prua oltre che una spiaggetta di poppa situata al giardinetto dove è possibili stipare il tendere o una moto d'acqua.

Questa configurazione prevede due moti entrobordo ma esiste anche la versione con i fuori bordo.

Si tratta quindi di due imbarcazioni con la stessa metratura ma differente predisposizione degli spazi che sono il risultato di metodi di navigazione differenti.

Anche nelle barche a vela sono presenti dei motori di servizio di piccole dimensioni per permettere l'entrata in porto, l'entrata e l'uscita dalle rade e la manovrabilità.

<<Considerazioni personali>>

La produzione in serie di Yatch low cost

Negli ultimi decenni con l'avvento dei robot nelle catene di montaggio e la globalizzazione la quale ha portato l'abbattimento e la ricerca di economicità nei processi produttivi, si è assistito all'industrializzazione anche delle catene di montaggio nei cantieri navali. In passato le barche di medie dimensioni venivano totalmente personalizzate in particolare nella disposizione degli spazi interni mentre la personalizzazione materica era più contenuta. Oggigiorno i layout sono standardizzati al fine di avere catene di montaggio più snelle e performanti in termini di operatori su ogni singola imbarcazione e dei tempi di produzione. Diversamente le possibilità delle finiture dei materiali e nei componenti d'arredo si sono implementate.

La ricerca nella sostenibilità ambientale nei materiali utilizzati per gli interni come i legni, cotone e plastiche biodegradabili hanno preso il posto i materiali inquinanti come il vinile in polivinileloruro e il policarbonato di calcio oltre alla formica.

Trent'anni fa è nato il design con l'accezione moderna fino ad allora come per i camper le barche sia nei materiali che nelle forme erano funzionali oggi la comodità ha lasciato spazio all'estetica anche se talvolta vi sono soluzioni di barche meno funzionali.





Nelle immagini sono comparate due dinette appartenenti al cantiere Azimut con circa 18 anni di differenza, si evince come il design la pulizia i materiali ed in particolare l'uso del vetro siano divenuti al centro del progetto nautico. Trasformando le imbarcazioni in vere a proprie abitazioni di lusso dove trascorrere le vacanze lontani dagli occhi indiscreti della gente ma immersi nel confort. Nella prima immagine invece vi è un forte richiamo ai camper con oggetti trasformabili e smontabili meno confortevoli e più meccanici.

Negli ultimi decenni anche il design navale ha subito l'influenza della moda, fino a pochi anni fa le imbarcazioni si presentavano estremamente leggeri alla vista rifacendosi al minimalismo degli anni sessanta, dove le forme geometriche dominano gli elementi di una stanza e non sono presenti suppellettili o oggetti di arredo esterni. Al contrario negli ultimi anni per renderle sempre più simili a delle abitazioni si sono inseriti molti mobili tappeti ma ancora suppellettili e complementi esterni.

Nelle immagini è possibile valutare il rapporto tra due generi molto differenti di cabine armatoriali, la prima che si rifà al minimalismo la seconda con un taglio nettamente più classico ricorda le ville nobiliari di fine 800.

<<Tratto dal giornale Bolina>>



Cabina armatoriale con stile '800



Cabina armatoriale con stile minimale

Le necessità nello yacht dei prossimi anni

Come abbiamo visto nei paragrafi precedenti, le forme nella nautica sono in continua evoluzione, e negli ultimi anni vi è una corsa all'imitazione delle auto per avvicinare ancora di più l'idea di una barca vicina all'umo, una barca che si disegna con le forme che abbiamo costantemente sotto gli occhi le automobili.

Le automobili in questi anni seguono l'idea di veri e propri mezzi trasformabili, con volumi angolari una diminuzione delle forme armoniche che lasciano spazio a forme più rigide e aggressive. Non è facile capire la natura di queste modifiche in particolar modo perché si stagliano su un panorama naturale armonico e dai colori vividi in particolare nelle coste del mediterraneo.

Ad accostarsi a questa estrema innovazione troviamo anche la tecnologia dei computer a bordo presenti durante le regate o ancora videocamere posizionate ovunque sulle barche. Hanno permesso di inserire elementi come i plotter di navigazione con la descrizione particolareggiata del fondale. Nuovo accessorio che a breve vedremo sulle imbarcazioni è l'ormeggio assistito in porto, che dopo essere stato largamente facilitato con il joystick e l'elica di prua ora vede nelle imbarcazioni un ulteriore elemento che con l'ausilio di un piccolo controller prende il comando al posto del timoniere e inserisce la barca nel posto assegnato anche in condizioni di vento sfavorevoli. Accessorio inseribile sia nelle barche a vela che in quelle a motore agisce controllando le eliche di prua i motori e il sail-drive.

Dopo circa sessanta anni di inquinamento in mare, che sia con barche a vela o a motore di grandi o piccole dimensioni, ad ora si sta pensando di abbandonare la fibra di vetro e le resine per mezzi decisamente meno inquinanti.

Alla vela festival di Santa Margherita a Genova 2019 è stata presentata una barca prodotta con un apporto di almeno il 50% di materiale riciclabile o naturale, lo skiff prodotto è fatto con fibra di lino mescolato alla resina.

Il lino ovvero il materiale usato per gli indumenti è una fibra naturale con molte qualità tra le quali sono presenti la rigidità e la stabilità chimica. Nei materiali futuri inoltre che sono dei sandwich saranno presenti balsa e sughero e le resine di provenienza dai gusci di anacardo totalmente naturali.

Lo scarto dei gusci di anacardi per svariate produzioni alimentari rappresenta un problema per lo smaltimento italiano ogni anno, e grazie ad un'azienda del bel paese sarà possibile non solo dismetterli in modo ecologico ma anche creare una resina totalmente naturale.

Il 2021 è considerato l'anno della svolta per il mondo della nautica, dopo la frenata dal 2020, il mondo della nautica è tornata a correre in quanto è divenuta l'isola felice lontani dalle restrizioni e dalle imposizioni messe in atto per la pandemia Covid-19. Questo ha reso lo yacht il luogo preferito per le vacanze ma anche per trascorrere giornate in serenità lontani dalla terra ferma.

In particolare sono cambiate anche le abitudini dei naviganti, gli ospiti hanno prediletto il tempo trascorso a bordo a discapito di tour o visite. Gli yacht del futuro dovranno quindi rispondere a queste esigenze, avere molte provviste, una buona capienza di quantità di gasolio e tenere costantemente le persone aggiornate sulle condizioni lontane dal paradiso degli yacht.

Verranno inseriti nelle imbarcazioni ancora più ambienti di riposo e convivialità e verrà inserita una stanza di primo intervento totalmente equipaggiata. Questo per far sentire al sicuro ospiti e personale pronti a trascorrere settimane di vacanza sugli yacht, sono sale presenti in imbarcazione superiori ai 40 mt.

<<Tratto dal sito labolina.com>>



Stanza medica posizionata sugli yacht

Le barche del futuro e la loro propulsione

Nella progettazione degli yacht dei prossimi 50 anni ci sarà molta attenzione all'inclusione tra l'uomo e la natura se attualmente la moda è rivolta verso i muscle yacht in futuro avremmo linee morbide che si include perfettamente nella natura circostante con attenzione ai consumi e all'inquinamento. Non sarà più considerato come un mezzo di trasporto bensì come una vera e propria isola privata, si raggiungeranno sempre maggiori dimensioni grazie alla tecnologia ove risiederanno sempre più confort domestici. Con l'avvento di nuove tecnologie potremmo avere imbarcazioni ad idrogeno o alimentate da pennelli solari altamente sensibili anche alle particelle ultraviolette, sempre più attenti a catturare fotoni. Le forme sempre più sinuose e morbide ricordano la forma degli animali che abitano i mari.



Esempio isola galleggiante



Esempio di imbarcazione trastormata in città



Cigno Yacht

Nelle barche del futuro si auspica che le tecnologie producano degli Azipod di dimensioni ridotte in modo da poterli adoperare anche sulle imbarcazioni da diporto.

<<Tratto da tuttobarche.it>>

Approfondiamo il funzionamento di un Azipod:

si tratta di un propulsore azimutale prodotto dal Gruppo ABB, in Finlandia.

Ad oggi sono presenti in imbarcazioni di grosse dimensioni quali: navi commerciali, grosse navi da crociera e qualche M/Y (mega Yacht).

Si tratta di propulsori elettrici costituiti da un'elica a passo fisso montata su una gondola orientabile, il pod, che contiene anche il motore elettrico capace di guidare l'elica. Nei propulsori azimutali di tipo convenzionale come in quelli L-drive e Z-drive, l'elica è azionata per mezzo di un motore elettrico o mediante un motore diesel posto nello scafo della nave. L'elica è unita al motore primo mediante ingranaggi conici che permettono di far ruotare l'elica attorno ad un asse verticale.

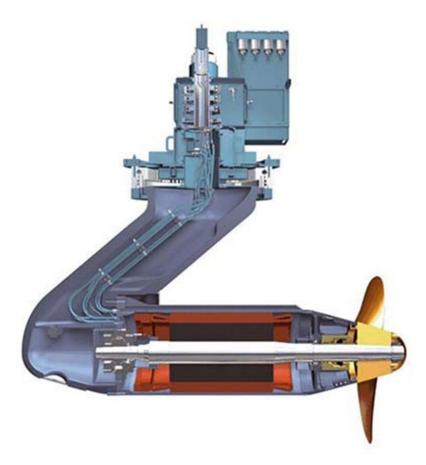
Nell'unità di un Azipod il motore elettrico è posto all'interno dell'unità propulsiva e l'elica è collegata in modo diretto all'albero motore. Poiché le unità Azipod utilizzano solo eliche a passo fisso, e non a passo variabile che consentono di modificare l'assetto ma sono molto più delicate ed impiegate solo su scelta dell'armatore con predilezione dell'elica a doppio passo nelle piccole imbarcazioni.

Il corretto posizionamento in gradi dell'Azipod avviene grazie ai satelliti geostazionari in quanto essendo che la rotazione avviene sull'asse y si possono compiere variazioni anche di pochi gradi in navigazione.

Ha una funzione sostitutiva del timone e non è controllato dal timoniere.

La nascita degli Azipod risale al brevetto del 1987 quando il consiglio nazionale finlandese della navigazione ha presentato il brevetto con l'introduzione di apparecchiature elettriche del gruppo ABB. Lo sviluppo del prototipo inizio qualche anno più tardi con la prima unità pronta nel 1990, installata inizialmente sul fairway supporto di vaso finlandese.

La tecnologia Azipod si basa su un sistema di propulsione orientabile in cui azionamento elettrico è contenuto in una capsula sommersa all'esterno dello scafo della nave che ruota di 360 gradi. La propulsione Azipod diventerà il punto di riferimento del settore per la tecnologia delle navi ecocompatibili, con la capacità di riduzione del carburante di oltre il 20%.



In figura lo spaccato assonometrico di un Azipod

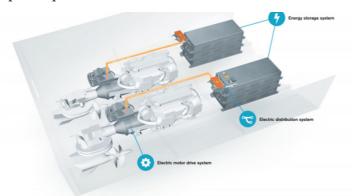
<<Tratto da new.abb.com>>

Gli yacht ad idrogeno del futuro

Immaginare di salire su una macchina elettrica o su un bus elettrico non sembra una cosa così strana o particolare ma provare ad immaginare un'imbarcazione di diverse tonnellate che ha la capacità di vincere la resistenza attraverso una propulsione elettrica sembra ancora una situazione lontana. L'idea di possedere uno yacht ibrido gestito da comandi vocali e joystick touch non è ancora così pensabile eppure tutto questo verrà realizzato da Volvo Penta che progetterà un'imbarcazione capace di entrare in porto ed ormeggiarsi automaticamente. Posizionando due torrette in banchina lo yacht verrà comodamente riconosciuto tramite il GPS e condotta rapidamente all'ormeggio.

Il primo passo di Volvo Penta sarà commercializzare nel 2021 motori ibridi in primis per unità commerciali ed in seguito da diporto. Proviamo a capire come funziona un motore ibrido marino; alla base di questo progetto di volvo Penta vi sono le motorizzazioni IPS che permettono riduzione dei consumi e di emissioni. Vorrebbe realizzare inoltre la variante irida ridotta a zero immissioni per tutte le zone in cui sarà introdotto l'obbligo di transito a zero emissioni. Al momento i traghetti e le navi da crociera fruiscono già del funzionamento tramite i pacchi batterie e si diffonderà sempre di più l'impiego di motorizzazioni elettriche. Il risultato sarà quindi una diminuzione delle vibrazioni dei costi di gestione, delle emissioni e ancora degli spostamenti.

Di seguito il prototipo



Funzionamento del motore ad idrogeno per la propulsione delle eliche

Tra le proposte di yacht del futuro annoveriamo quelli ad idrogeno, imbarcazioni per super ricchi, sempre meno accessibili a buona parte della popolazione, ma l'auspicio è che siano meno inquinanti e che influiscano meno sulla fruizione di risorse del pianeta

L'azienda olandese Sinot Yacht Architecture Design e Lateral Naval Architects al Monaco Show ha presentato il super yacht ad Aqua. Nella posizione di prua proposta nell'immagine sembra apparire un'imbarcazione futuristica dei mari. Si tratterà di una nave di circa 112 metri capace di ospitare 14 persone e 31 membri di equipaggio, si presuppone che sarà totalmente green altamente tecnologico ma privo di emissioni inquinanti.

Il funzionamento è legato ad un motore a idrogeno liquefatto, questo verrà stoccato in due serbatoi da 28 tonnellate posizionati nella stiva, lo stoccaggio prevedrà una temperatura di -253 gradi per poi essere convertito in elettricità. L'energia elettrica così generata viene trasmessa alla centralina di Aqua che a sua volta attraverso un processo di distribuzione si alimenta la propulsione ai sistemi di bordo e i servizi, i grandi pacchi batterie fanno in modo che l'elettricità generata e la domanda di energia si equilibrino sempre. Grazie alla propulsione elettrica è progettato per effettuare una navigazione calma e costante.

Le prestazioni garantite del grande panfilo saranno accumunabili a quelle dei modelli tradizionali, si tratta di un prototipo, si presuppone dunque che Aqua dovrebbe essere in grado di raggiungere i 17 nodi di velocità, con un'autonomia di oltre 6000 chilometri

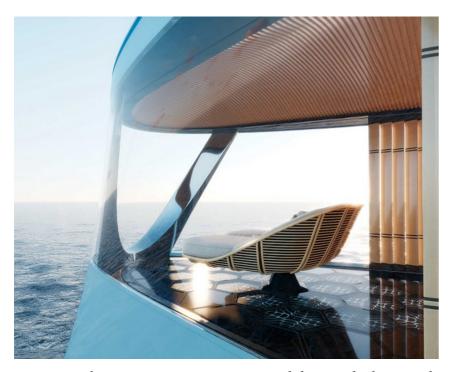


Aqua Yacht

I progetti dello studio Olandese, configurano il grande panfilo come una vera a propria nave da crociera privata ove è presente una palestra fitness una seconda palestra per meditazione e yoga, saloni di bellezza e ancora sale massaggi piscine a cascata, i ponti del progetto previsti sono cinque ed il progetto prevede

che sull'ultimo livello atterrerà un avveniristico elicottero come riporta la prima immagine di concezione decisamente futuristica a tratti confondibile con un drone. È possibile evincere dai rendering dettagliatissimi del progetto come le innovazioni di design non si fermino alla zona macchine e motori ma si mostrino nelle stanze superiori, la zona dedicata all'armatore sono posizionate nella metà anteriore del ponte superiore, queste vengono gestite attraverso un ampio spazio con zone interconnesse, le pareti di divisione poche e ben posizionate sono in materiale legnoso finemente lavorate irradiano intimità anche attraverso ad uno studio di light design capace di creare calore ed una luce naturale.

La presenza del vetro diventa caratteristica materica dominante con ampie finestre che corrono dal pavimento al soffitto garantendo un eye tracking continuo con l'esterno e garantendo la presenza massima di luce naturale, la suite armatoriale collocata all'apice dell'asse longitudinale dell'imbarcazione si apre sull'orizzonte della prua.



Le ampie cabine vip vengono posizionate al di sotto dei lettini nella zona prendisole vicino alla linea di galleggiamento di divisione tra opera viva e opera morta. Tutte le cabine ospiti sono progettare per garantire l'apertura verso l'esterno, lusso e confort garantiscono il massimo senso di liberà e contatto con la natura in continuità con l'ambiente interno dallo stile giapponese. Una delle scelte emblematiche e distintive di Aqua è la scala a chiocciola situata al centro dello yacht che si snoda dal ponte superiore a quello inferiore, ove è possibile ammirare la vera forza il punto nevralgico,

i grandi serbatoi ad idrogeno liquefatto nella loro maestosità rivestiti di vetro rinforzato.

L'aspetto esteriore dello yacht è ispirato alle onde dell'oceano, mentre lo scafo viene scolpito curvo e intersecato nelle vetrate. I cinque ponti che lo costituiscono garantiscono il massimo contatto con l'acqua infatti essi sono collegati da una serie di piani a scalino che terminano in una piattaforma che consente di immergersi facilmente in mare.

<<Tratto da forbes italia rivista>>

Conclusioni

Il progetto sul design navale ha incontrato molti stili, innumerevoli cantieri e ha posto l'attenzione sia dal punto di vista stilistico che strutturale.

Una lunga ricerca frutto dello studio della nautica da diporto degli ultimi 70 anni. Nella tesi vengono illustrate le prime imbarcazioni del dopo guerra, proseguendo con un'analisi dei principali cantieri Italiani, simbolo del design navale in Europa e nel mondo.

L'attenzione alle principali imbarcazioni del cantiere ha permesso di mettere in luce le peculiarità.

La scelta di inserire un capitolo sui materiali navali ha permesso di comprendere appieno le necessita e le difficoltà economiche che costellano questo ambiente. Un importante focus è stato dedicato al cantiere Wally di cui è presente un'approfondita analisi avvenuta grazie ad Allegra Bassani Antivari, figlia ed ereditiera del cantiere.

In conclusione sono state esplicate le imbarcazioni più futuristiche che hanno permesso di ampliare lo spettro fino a quel punto esplorato.

Ringraziamenti

La stesura di questa tesi è stata il frutto di un lungo lavoro di ricerca in ambito ancora poco conosciuto, ringrazio il mio Relatore Beatrice Lerma per il supporto dimostratomi in questi lunghi mesi, di appoggio e assistenza costante, ringrazio il Corelatore Giulio Marucelli per il supporto tecnico fornitomi e per avermi trasmesso la passione nella ricerca dei materiali.

Ringrazio tutte le persone che mi hanno accompagnati in questi tre anni, i miei genitori che mi ha supportato in tutte le mie scelte, mia mamma Katia per essermi stata accanto in questo percorso osservandomi sempre a distanza.

Ringrazio Enrica, poiché in un freddo pomeriggio di ottobre quando non riuscivo a vedere una svolta nella stesura di questa tesi mi ha spronata ad andare aventi e mi ha fatto comprendere come ad un passo dal traguardo fosse il momento di correre e non di camminare.

Ringrazio il mio Compagno di vita, il mio Amico ed il mio supporto costante Luca, è stato colui il quale mi ha fatto scoprire la passione per la nautica, un pomeriggio d'estate al porto di Saint-Tropez ho compreso quale fosse davvero la mia passione da designer e quale sarebbe stato il mio argomento di tesi.

Ringrazio tutte le persone che in questi anni mi sono state accanto, i miei cani fedeli compagni di studi Camilla e Clotilde.

Ma ringrazio soprattutto tutti coloro i quali non hanno mai creduto in me, sono stati il veleno e linfa che mi hanno permesso di raggiungere questo primo traguardo.

