BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

COVER Cranchi SIXTY6 Fly

NOSTRE PROVE

Galileo 55 M

ANGUSTA 80

Ferretti 720

Espera 34

Downline 260 CR

EVENTI

Ferrini Navi Cup 2011

FORUM

Forma e funzione

ANTEPRIME

Ranieri International

BRUNSWICK

DIARIO DI BORDO

In viaggio con Gamma 20

CONSIGLI UTILI

Comprare la barca

INCONTRI RAVVICINATI

Sergio Cuto

Paolo Casa

Márcio Latorre Christiansen

Speciale

Le novità del SALONE di GENOVA

ISSN 1124-3732

ANNO 18 • N° 10 • UK £ 6,50 - CH CHS 11,90 - CH Ticino CHS 9 - D € 9 - F € 8,50 - E € 7 - A € 9,90 - GR € 7 - P Cont € 8,10 - B € 7,50 OTTOBRE 2011 Only Italy EU

Sogno artico

Un nave pensata per crociere tra i ghiacci, **seguendo una rotta dai paesaggi mozzafiato**, a metà strada tra il mito e la storia. Un progetto ambizioso, **oltre tre anni di lavoro** e molte norme da rispettare per arrivare al risultato sperato

di Marina Mancuso

Sarà stato affascinato dalla lettura di *Passaggio a Nord-Ovest*, romanzo di Kenneth Roberts o semplicemente attratto dai paesaggi artici e dalla voglia di navigare tra i ghiacci? Non lo sappiamo, fatto sta che l'armatore di Galileo 55 ha voluto una nave con un'autonomia di ben 9.000 miglia nautiche, per raggiungere l'Artico attraverso il passaggio a nord-ovest che va dall'oceano Atlantico a quello Pacifico tramite l'arcipelago artico del Canada. Il desiderio di compiere questo viaggio è stato il presupposto principale che ha guidato tutta la fase di progettazione e di costruzione (durata circa 40 mesi) della nave e che, di conseguenza, ha determinato molte delle sue caratteristiche. Infatti per costruire questo secondo esemplare di Vitruvius – linea di motoryacht prodotta dal Gruppo Perini e venduta sotto l'egida del marchio Picchiotti –, in primo luogo sono state seguite le normative di classificazione Abs Ice Class IB, e il Finnish-Swedish Ice Class IB e il Type C del sistema canadese. Il progetto, poi, si allinea ai regolamenti Imo (International maritime organization) e Awppa (Arctic waters pollution prevention act) per la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento marino.

Un viaggio del genere, un tempo riservato solo a coraggiosi e intrepidi esploratori ma oggi più semplice anche grazie allo scioglimento dei ghiacci, richiede un mezzo con una struttura robusta e un certo tipo di propulsione, con bassi livelli d'inquinamento e consumi, oltre che determinate dotazioni impiantistiche, che permettano l'operatività in modo continuo anche col gelo.

Sullo scafo è stata predisposta una cintura protettiva rinforzata nella parte di fasciame della murata (Ice belt) che si sviluppa su tutto il perimetro del galleggiamento, specialmente nelle zone di prua, centro barca e poppa. L'Ice belt, adatta a sopportare carichi di 55 tonnellate per metro quadrato, si estende per circa 400 mm al di sopra della linea di galleggiamento a massimo carico e per circa 500 mm sotto la linea di galleggiamento a minimo carico. In particolare, **l'acciaio dello scafo e il fasciame presentano un maggiore spessore** (25-30% rispetto al normale) per resistere a possibili urti con il ghiaccio.

Ulteriori rinforzi sono stati applicati su tutte le appendici della nave che si sviluppano nell'opera viva dello scafo (timoni, eliche realizzate in nibral, braccetti delle eliche, linee degli assi e pinne stabilizzatrici).

Il riscaldamento è potenziato in modo che possa umidificare e deumidificare più facilmente i vari ambienti dell'imbarcazione. Gli impianti dedicati al raffreddamento dei motori principali e dei generatori diesel, poi, sono progettati in modo da assicurare la circolazione dell'acqua anche durante le navigazioni in presenza di ghiacci.

Le prese a mare progettate in accordo con il registro di classificazione, che prevede delle apposite casse strutturali a scafo, sono dotate di specifica protezione contro la corrosione e collocate nel punto più basso della chiglia per garantire l'approvvigionamento dell'acqua anche in presenza di ghiaccio.

La prima, dedicata agli apparati motore, è a poppavia, mentre la seconda è riservata ai macchinari secondari, tra cui il sistema antincendio.

Il trattamento acque grigie e nere assicura un numero di particolato di batteri inferiore allo standard, rispettando le restrittive normative in merito alla navigazione nelle acque del passaggio a nord-ovest. Le guarnizioni dei portelli, i portelloni esterni, salpancore e tonneggi, sono riscaldati per assicurare l'apertura anche in presenza di ghiaccio mentre gli alloggiamenti delle zattere di salvataggio sono riscaldati mediante termo-coperte.

Esteticamente si presenta con falchetta piuttosto alta, una poppa verticale con leggera inclinazione, frangionda di prua. La carena, disegnata da Philipe Briand, presenta un dritto di prua verticale che massimizza la lunghezza al galleggiamento e migliora l'efficienza idrodinamica. Briand, poi, ha operato un arretramento della massima larghezza e una più uniforme distribuzione longitudinale dei volumi sommersi per ridurre la formazione ondosa. Il pozzetto è molto protetto ed esiste la possibilità di chiuderlo completamente.

A poppavia, dalla murata di dritta si apre una piattaforma che comunica con la scala reale, per l'attracco dei tender e per l'accesso diretto al ponte principale dell'imbarcazione.

Gli interni prevedono **un'ampia cabina amatoriale** (al proprietario e alla moglie sono riservati 76 metri quadrati) e **quattro ambienti dedicati agli ospiti** (80 mq). Per l'equipaggio, che potrà essere composto da 11 o 12 membri, sono state pensate sei cabine, oltre a quella dedicata al comandante e lo spazio disponibile ammonta a 116 mq. L'arredamento è semplice e lineare e le finestrature rendono gli ambienti molto luminosi.

I tender sono tre: un Hurricane Zodiac di 9,5 metri con scafo in alluminio e tubolari rinforzati; uno Smuggler di 6,3 metri e, infine, un rescue tender di 4,2 metri. Inoltre ci sono due laser e quattro kayak.

Il contratto è stato siglato nell'aprile 2008, i primi 9 mesi sono stati dedicati alla creazione del progetto e il taglio della prima lamiera è avvenuto a dicembre 2008; il primo blocco di 48 tonnellate è stato ribaltato il 9 aprile 2009. A novembre dello stesso anno, poi, lo scafo è stato trainato via mare dal Cantiere Perini Navi Istanbul-Yildiz fino al cantiere Picchiotti di La Spezia.

La scheda

COSTRUTTORE Picchiotti Srl – Perini Navi Group, La Spezia, tel. 0187 28371, info@cantierepicchiotti.it, www.perininavigroup.it

PROGETTO Vitruvius Yacht Ltd e Philippe Briand (design e architettura navale) • Perini Navi (interior design)

SCAFO Lunghezza ft m 55,70 • lunghezza alla linea di galleggiamento m 54,33 • larghezza m 10,39 • immersione m 3,20 • peso ton 753 • velocità max 16 nodi • riserva combustibile lt 152.000 • riserva acqua lt 20.000 • autonomia a 11 nodi di velocità 9.000 mn • cabine 5 + 7 • posti letto 12 • materiale di costruzione acciaio e alluminio

MOTORI Due Caterpillar 3512C • potenza cv 1.597 (kW 1.174) • alesaggio x corsa mm 170 x 190 • cilindrata 5.180 cc • peso kg 6.532-7.411

CERTIFICAZIONE Abs ✳ A1 Commercial yachting service – Ams + Mca Ly2, Ice Class Ib