

-----> Razionalità pura

di ALDO
MARTINETTO

Barca assolutamente marina, moderna nella sua anzianità formale. Da una barca da lavoro in mare aperto è nato un motoryacht comodo e sicuro. Tutto è razionale secondo necessità



La scelta di una "aragostiera" ormai non è più una moda, ma un preciso desiderio di avere una barca marina con caratteristiche nautiche ben definite e una conseguente linea estetica che si distingue da quelle diventate di uso comune.

Questa barca nel suo complesso è fuori dal coro come potrebbe esserlo un trawler. È derivata da una barca da lavoro in mare aperto. Il dritto di prora è scarsamente inclinato per cui la ruota è di raggio corto e i masconi sono alti e potenti. Le murate

degradano da prora a poppa, ma sono sormontate da una consistente impavesata che in corrispondenza del pozzetto costituisce una protezione per gli occupanti.

La tuga centrale è vistosa, ma ben proporzionata alla linea dello scafo che appare a sua volta imponente. La larghezza della barca è circa un terzo della lunghezza effettiva per cui la carena a V con diedro rapidamente variabile ha una notevole portanza nelle sezioni poppiere.

La ruota di prora genera una CONTINUA



La coperta e la sovrastruttura sono in sandwich con core di Airex e di Pvc. Sulla coperta, a proravia del frontale vetrato della tuga, c'è un sopralzo che assicura 220 centimetri di altezza nel sottocoperta. Il pozzetto profondo e molto ampio è dotato di un divano contro lo specchio di poppa, di un divano a murata sinistra e di un mobile di servizio sul lato destro. I due blocchi ai lati dell'ingresso della tuga hanno funzione di contenitore (quello di sinistra) e di accesso alla cabina del marinaio (quello di destra). I passavanti sono larghi, protetti dall'impavesata e dalla battagliola tubolare di acciaio inox. Un robusto tientibene corre lungo il bordo superiore della tuga.

lunga, massiccia e profonda trave di chiglia che sporge al centro della carena fino quasi a poppa estrema. Essa assicura direzionalità e contribuisce all'abbassamento del baricentro con conseguente esaltazione della stabilità trasversale anche a velocità ridotta.

La costruzione dello scafo è di vetroresina con vetro E, resina vinilestere per i primi strati e isoftalica per i successivi. La struttura interna di rinforzo è ottenuta con elementi di vetroresina e poliuretano espanso.

Gli interni

La tuga ha il frontale diviso in tre sezioni con lastre piane di cristallo securit. Le vetrate laterali sui due lati hanno linea geometrica con leggera curvatura sul lato poppiero. Grande luminosità quindi per il soggiorno interno arredato con un divano semicircolare, un tavolo adeguato in ampiezza e un

CONTINUA

In questa pagina in alto, la cucina. Sotto, la cabina dell'armatore con letto doppio e ampi armadi. Nella pagina a destra, la dinette con il tavolino e il divano a C.





mobile di servizio. Il posto di pilotaggio è sul lato destro, dispone di una plancia strumenti funzionale senza indulgere a divagazioni puramente estetiche. Alcuni gradini centrali portano alla cucina che è sul lato sinistro a livello del ponte inferiore e ha il soffitto aperto sul soggiorno. Sul lato destro, allo stesso livello, c'è la zona pranzo con divano a L e tavolo articolato. Procedendo verso prora nel passaggio centrale tra il locale toilette e il locale doccia, si entra nella cabina dell'armatore molto ampia. Dal soggiorno in tuga si scende alle due cabine degli ospiti mediante due scale elicoidali. I letti sono due gemelli posti per chiglia e uno matrimoniale posto per madiere.

Questa sistemazione è un'alternativa lasciata al committente. La possibilità è data dal fatto che compartimentazione e arredamento sono realizzati con legno lavorato totalmente all'interno del cantiere.

I pavimenti sono di mogano listellati con acero e i mobili, i pannelli di rivestimento e le porte sono di mogano e teak perfettamente in stile con le forme della barca.

La prova

La barca molto larga è di peso consistente, ma con i due motori e l'elica di prora manovra agevolmente nell'intrico di barche e di ormeggi ristretti. A 600-1.000 giri/m e la velocità di 6-7 nodi

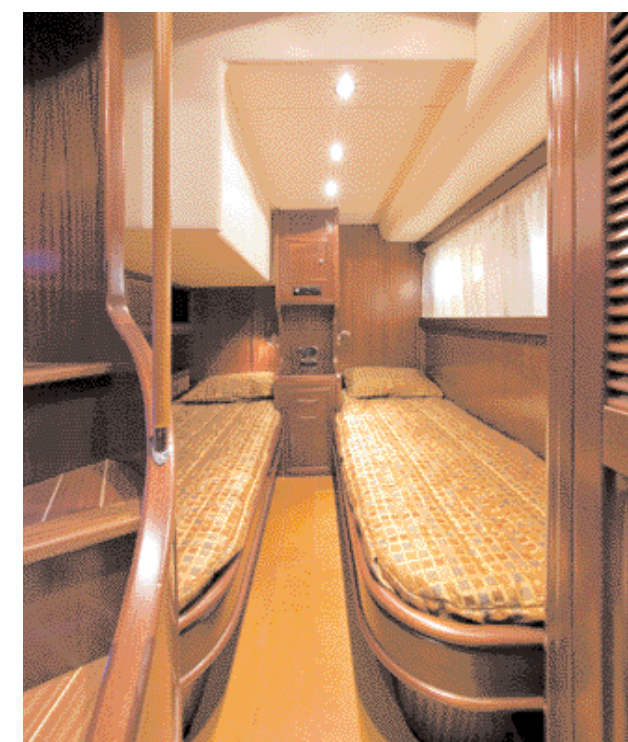
il rumore rilevato al posto di pilotaggio interno è eccezionalmente basso. Questa silenziosità si è manifestata lungo tutto il tempo della prova, alle varie andature e velocità. Alla velocità massima il fonometro ha segnato 78 dBa, un valore veramente basso. Il merito va certamente al buon isolamento, ai rivestimenti e agli arredi di legno.

Fuori dal porto, dando poco acceleratore, la carena passa inavvertitamente dal dislocamento all'assetto planato a soli 1.250 giri/m con una velocità di 12,2 nodi. I due motori di 730 cavalli ciascuno appaiono perfettamente adeguati nella spinta delle 23 tonnellate anche contro l'onda e il vento. La velocità massima di 30 nodi è stata ottenuta al regime di 2.200 giri/m, esattamente quello indicato come massimo dal costruttore dei motori.

Con vento e onda in favore c'è stata la tendenza a superare il regime con la velocità prossima ai 31 nodi. La velocità di crociera può quindi posizionarsi intorno ai

2.000 giri/m con velocità di 27/28 nodi. I consumi rilevati ai vari regimi rientrano nella norma. La ruota della timoneria servoassistita è apparsa agevole nella manovra pur lasciando l'impressione di avere il controllo in ogni situazione. La risposta è precisa e rapida nelle accostate veloci e successive. Il raggio di virata in tondo con i motori a 2.100 giri/m è abbastanza corto e in ogni caso le eliche non accennano a cavitare e i motori non perdono giri. Il passaggio sull'onda è soffice, senza vibrazioni anomale e impatti secchi. Molto contenuti il rollio e il beccheggio. La scia di poppa è stesa, senza onde laterali e il ginocchio a spigolo netto funge da ottimo deflettore anche contro vento e mare. La prova è stata effettuata senza utilizzo dei correttori di assetto, il che depone a favore del buon equilibrio della carena. Il 55' Portland è pertanto idoneo alla crociera di largo raggio in comodità e sicurezza. ■

La velocità di crociera registrata durante la prova è di circa 28 nodi, mentre la massima arriva a 30 nodi



Le prestazioni

GIRI	VELOCITÀ IN NK	NOTE	CONSUMI	RUMORE dBA
600	6,3		68	
1.250	12,2	va in plan.45 x 2		
1.600	19			
1.800	23,3	90 x 2	74	
2.000	27	110 x 2	77	
2.100	29			
2.200	31	145 x 2	78	

Le condizioni della prova Tempo variabile • soleggiato • mare lungo vecchio da scirocco • vento forza 3 da grecale • mare di vento sovrapposto con onda di altezza di circa cm 80 • 2 persone a bordo • gasolio lt 1.500 • acqua lt 600 • dotazioni di sicurezza • dotazioni di bordo quasi complete.

Scheda tecnica

Abati Yachts Srl

57013 Rosignano M.mo (LI), via dell'Industria,
tel. 0586 794830, fax 0586 766148,
info@abatiyachts.com, www.abatiyachts.com

PROGETTO Progetto navale e disegno interni: Carlo Ciuti (cantiere)

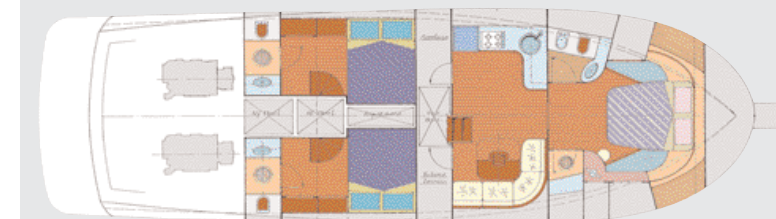
LO SCAFO Lunghezza f.t. m 17,90 • lunghezza scafo m 16,68 • larghezza m 5,32 • cabine 3 + 1 • posti letto 6 + 2 + 1 (marinaio) • locali toilette 3 + 1 (marinaio) • persone trasportabili 12 • riserva combustibile lt 3.100 • riserva acqua lt 1.000 • peso a pieno carico kg 27.000 • costruzione Vtr

MOTORI Due turbodiesel Man • mod. D28761LE • 4 tempi • iniezione diretta • 6 cilindri in linea • alesaggio x corsa mm 128 x 166 • cilindrata 12.821 cc • rapporto di compressione 15,5:1 • controllo elettronico • potenza max cv 730 (537 kW) • regime 2.200 giri/m • trasmissioni in asse V-drive • peso a secco kg 1.215

PRINCIPALI DOTAZIONI STANDARD Pacchetto elettronico con display multi funzione C120 Raymarine • pilota automatico Raymarine ST6001 • Vhf 340E Raymarine • Gps ST60 Wind triducer Raymarine • tv color Lcd Sharp L.C.20 • antenne satellitari (tv e telefono/dati) della Kvh • condizionamento 41.000 Btu • dissalatore 120 lt/h • frigorifero a colonna con freezer • lavatrice • lavastoviglie Bosch da lt 60 • forno a microonde • forno classico • generatore 12 kW • elica di prora 12 kW • elica di poppa 5,5 k

CERTIFICAZIONE CE Categoria A

PREZZO € 985.000,00 + iva (full optional)



Nella pagina a sinistra, la barca in navigazione e la cabina ospiti con letti gemelli.