

Un 24 metri unico al mondo

Velvet 24

Barca da sogno

che unisce prestazioni a lusso e comfort. di Maurizio Bulleri

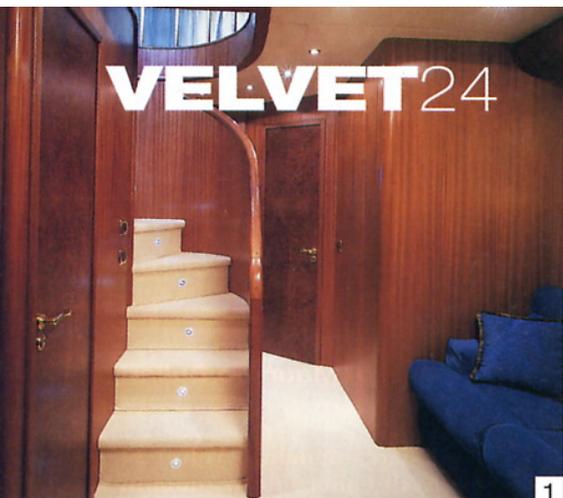
In tutto il mondo non c'è una barca uguale al Velvet 24. L'originale intuizione è opera di Faliero Sarti, amministratore delegato della Tecnomar. Appassionato di competizioni motonautiche d'altura, giovanissimo pilota nella prima edizione Venezia-Montecarlo, Faliero Sarti ha trasferito la sua passione per la velocità in mare su tutte le sue imbarcazioni. Il cantiere nasce 1987 e trae origine dall'esperienza maturata da Bruno Benetti nella produzione di motoscafi offshore. Ben presto, però, scopre la necessità di sposare le prestazioni con il comfort, il lusso e l'eleganza. Il Velvet 24 è l'ultima imbarcazione varata e rappresenta la massima espressione di questa filosofia costruttiva. Il look, l'originalità del progetto e le buone prestazioni ne fanno una barca unica. Accanto a questa ammiraglia e ad altri modelli in composito, Tecnomar produce anche una linea di yacht a dislocamento in acciaio di oltre 30 metri di lunghezza.

Progetto

Il design è opera dello studio di Luca Dini. Le strutture interne, le linee d'acqua, la propulsione e l'impiantistica sono state sviluppate dallo staff tecnico del cantiere che ancora una volta ha voluto realizzare una costruzione sicura, solida e capace di navigare in qualsiasi condizione. Se si osservano alcuni elementi, come ad esempio la compartimentazione stagna dei locali sottocoperta o gli impianti di sicurezza, si scopre che a questa unità da diporto sono



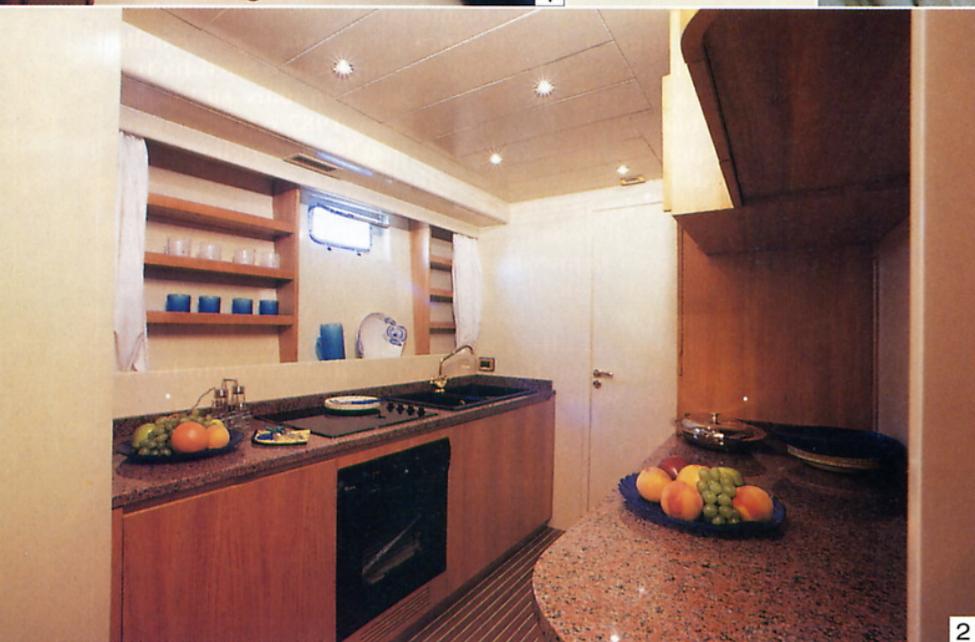
VELVET²⁴



1

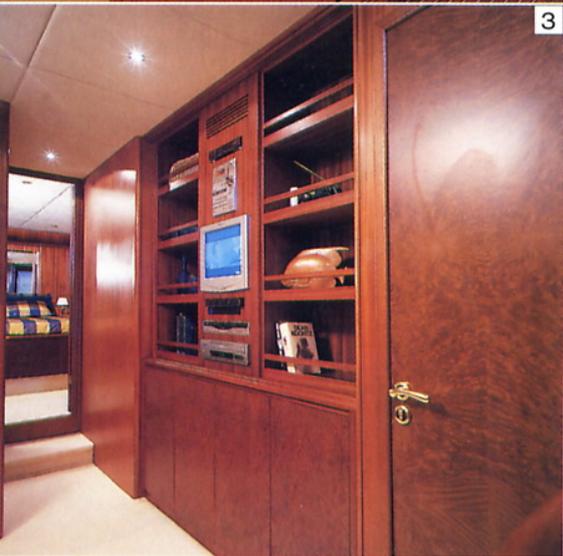
1. Una vista del salone inferiore dove termina la scala a chiocciola. Un lay-out diverso prevede un locale più ampio con annessa cucina e zona pranzo.

I saloni superiore



2

2. La cucina è molto spaziosa e gode di un doppio ingresso che la mette in comunicazione con il pozzetto di poppa.
3. Di fronte al divano del salone inferiore una parete è adibita a libreria e dotata degli impianti video e hi-fi.
4. Il salone del ponte superiore è arredato con legni pregiati e moquette color panna.



3



4

state applicate regole costruttive simili a quelle richieste dagli enti di classifica sui traghetti che trasportano passeggeri. Roberto Zappelli, ingegnere responsabile della costruzione, ha studiato l'assetto dinamico dell'unità, consapevole che una lunga fase di sperimentazione e l'impiego di propulsioni con eliche di superficie possono contribuire in modo determinante ad aumentare il rendimento energetico dei motori, con un conseguente risparmio di carburante. Per ciò che

riguarda gli interni, il cantiere propone diversi lay-out. La dotazione di serie è ricchissima e comprende tutto ciò che si può immaginare di avere a bordo.

Coperta

Le aree interne ed esterne del ponte di coperta si fondono insieme, senza soluzione di continuità. Lo spazio è dedicato ad un grande salone che parte dalla timoneria e termina nel pozzetto

e inferiore sono uniti da un'elegante scala a chiocciola.

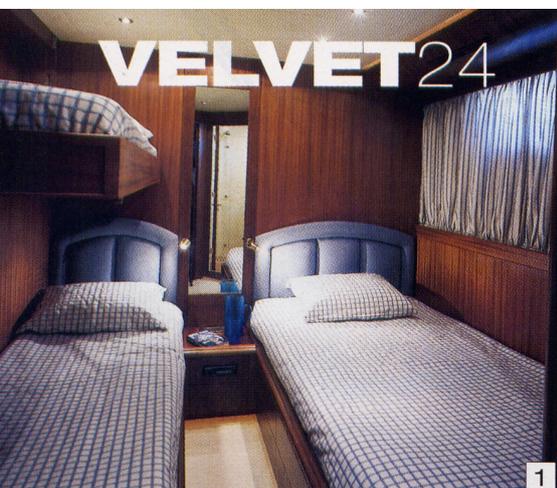


di poppa. Questa è la zona che si presta ad essere vissuta più intensamente e piacevolmente, si può conversare, pranzare o rilassarsi sui divani e intorno ai tavoli che trovano posto in questo locale ampio quasi quanto lo scafo. Una struttura poco appariscente supporta le antenne degli strumenti di navigazione e di comunicazione. Gli spostamenti sono agevoli lungo i passavanti ampi e protetti da un'alta falchetta. A prua la tuga scende dolcemente e il prendisole nasconde un'ampia stiva.

Ordinata la sistemazione in apposite aree delle campane di tonteggio e delle bitte di ormeggio a poppa. L'accesso al garage avviene attraverso il portello elettroidraulico sullo specchio.

Gli interni

La discesa sottocoperta avviene tramite una scala a chiocciola che mette in comunicazione il salone superiore con quello inferiore. Quest'ultimo è posizionato a metà imbarcazione



1

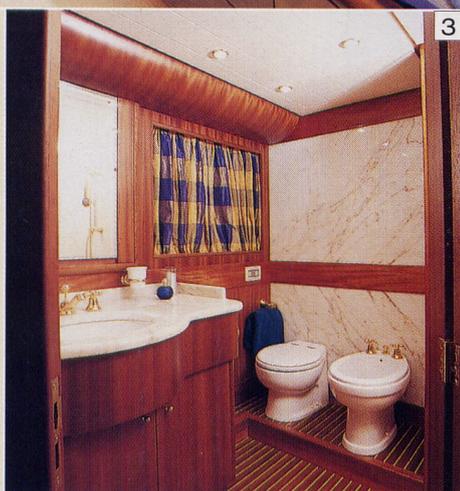
1. Una delle due cabine ospiti prevede un terzo letto a castello, ripiegabile verso una paratia.
2. La terza cabina ha un letto da una piazza e mezza.



2



4



3

3. Nel bagno armatoriale è stato fatto largo impiego di marmi pregiati dalla tonalità chiara.
4. La cabina dell'armatore è arredata in modo classico ed elegante.

e collega tra loro tutte quante le cabine; di fronte al divano principale del salone è collocata una parete adibita a libreria e attrezzata con gli impianti video e hi-fi. Nella versione che abbiamo provato si è preferito situare la cabina armatoriale nella zona di prora e la sua larghezza coincide con quella dello scafo. La cabina inoltre comunica direttamente con la stanza dove sono gli armadi e con il bagno pertinenziale, lussuosamente arredato con marmi bianchi di grande pregio.

Anche le cabine dedicate agli ospiti sono entrambe servite da bagni privati completi di doccia. Una delle due propone una soluzione con un terzo letto a castello ribaltabile verso la paratia. La cucina gode di uno spazio molto ampio all'interno del quale si fronteggiano due lunghe file di mobili e pensili. Un doppio ingresso la mette in comunicazione diretta con la zona del pozzetto di poppa e con il salone interno. A poppa è sistemata invece la cabina doppia riservata

lusso lasciano agli ospiti una totale indipendenza.



Barca da sogno

ai membri dell'equipaggio che vi accedono dal pozzetto di poppa. Tutti gli alloggi degli ospiti sono dotati di un impianto stereo indipendente.

Impianti

Due le versioni proposte, entrambe turbodiesel 12 cilindri a V: 2 Caterpillar 3412E da 1420 cv, oppure 2 MTU 12V183 TE93 da 1150 cv ciascuno. Le trasmissioni consigliate sono le Arneson

ASD14 con eliche di semisuperficie a 5 pale, ma possono essere montate anche linee d'asse con timoni tradizionali. La sala macchine è degna di questo appellativo e raramente si incontrano locali di tale dimensione e così ben organizzati su barche da diporto. Gli impianti sono realizzati per garantire sempre la massima sicurezza. L'impianto antincendio automatico è integrato con una elettropompa di sentina antincendio con aspirazione da tutti i compartimenti. Scrupolosa la realizzazione degli impianti

VELVET24



1. Verso prora la tuga è modellata per ospitare i cuscini del prendisole e il divano.
2. Dal garage di poppa, attraverso una porta a tenuta stagna, si accede alla sala macchine.



3. L'area tecnica di ormeggio a prua è attrezzata con un potente verricello.
4. La sala macchine è grande e ordinata. Non manca lo spazio per effettuare le manutenzioni.



elettrici con quadri in sala macchine e sottoquadri in timoneria e nel salone inferiore. Buona la capacità delle batterie (1200Ah), oltretutto integrata dal gruppo elettrogeno da 14 Kw (di serie). Tra le dotazioni standard anche l'aria condizionata.

La prova

L'imbarcazione che abbiamo provato montava due motori MTU 12V183 TE93 da 1150 cavalli ciascuno, con invertitore/riduttore campanato al volante e con interposto giunto elasti-

co. Le prestazioni sono influenzate in buona parte dall'uso di trasmissioni orientabili Arneson (modello ASD14) ed eliche a 5 pale di semisuperficie. Con questo impianto di propulsione è possibile regolare l'assetto dell'imbarcazione per trovare il migliore rendimento e comfort di navigazione a seconda delle condizioni del mare.

L'aggiustamento del trim, che a prima vista potrebbe sembrare una complicazione in più, si rivela ben presto come una grande opportunità per correre veloci, per planare in fretta, o



**Il pozzetto
si fonde
con armonia
nel salone interno
creando un unico
grande ambiente.**

Barca da sogno in cifre

VELVET 24

Progetto

Ufficio Tecnico Tecnomar
Designer Architetto Luca Dini

Prezzo

Euro 2.324.000.000 + Iva
(Lire 4.940.000.000) con 2 motori
MTU 12V183 TE93
da 1150 cv ciascuno.

Dati

Lunghezza fuori tutto m 23,90
larghezza massima m 6,4
immersione massima m 1,0
dislocamento a vuoto t 42
serbatoio carburante lt 6000
serbatoio acqua dolce lt 1.500
posti letto equipaggio 6 + 2
materiale di costruzione vetroresina
isofaltica e coperta in sandwich
di poliuretano espanso - categoria
di progettazione CE A.

Misure interne

Altezza dinette cm 200 - cabina
armat.: letto cm 195 x 160 altezza
int. cm 200 - bagno di pertinenza
altezza int. cm 191 salone inferiore
altezza cm 225 - cabina ospiti
centrale: letto cm 190 x 115 - alt. int.
cm 225 bagno di pertinenza altezza
int. cm 206 - cabina di poppa a 3
letti singoli: 2 da cm 190 x 80 e 1
da cm 190 x 120 - altezza interna

cm 216 - bagno di poppa altezza
interna cm 206 - altezza cucina
cm 216 - larghezza porte cm 52-56

Motori

2 MTU 12V183 TE93 da 1150 cv
ciascuno - trasmissioni Arneson
ASD14 oppure 2 Caterpillar 3412E
da 1420 cv trasmissioni
in alternativa: linea d'asse
con timoni tradizionali.

Dotazioni standard

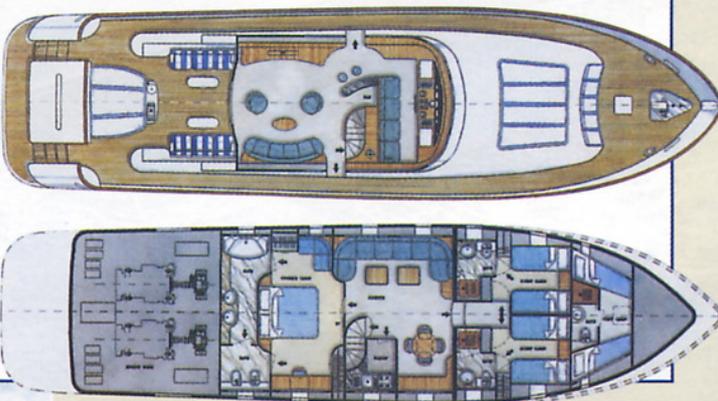
Aria condizionata - idromassaggio
hi-fi con radio e Cd player - Tv
videoregistratore - dotazioni
di sicurezza - dissalatore da 80 lt/h
generatore Kohler da 14 Kw
autopilota - bussola - Vhf - plotter
gps - radar - ricevitore Navtex
antenna satellitare impianto
TracVision - passerella elettroidr.
elica di prora e di poppa - pompe
sentina autom. - elettropompa
sentina antincendio - pompa
lavaggio catene - boiler
autoclave - cassa acque nere

Indirizzi

Costruttore Tecnomar s.r.l.
55049 Viareggio
tel. 0584-392901
fax 0584-392902
www.tecnomar.com

Le prestazioni

| Giri | Nodi | Note | Giri | Nodi | Note |
|------|------|----------------|------|------|------------------|
| 1400 | 12,5 | | 2000 | 27,8 | |
| 1600 | 17,5 | limite planata | 2200 | 32,6 | crociera veloce |
| 1800 | 22,1 | | 2400 | 35,0 | velocità massima |



per navigare con un assetto adatto al mare agitato. Con una potenza di circa 2300 cavalli complessivi si raggiunge una velocità massima di 35 nodi, un valore piuttosto elevato per uno scafo il cui dislocamento, quando è in assetto da crociera, sfiora le 50 tonnellate. Non sembra quindi indispensabile il ricorso ad una scelta di motori più potenti, se non per ottenere una velocità di crociera leggermente superiore. Un calcolo puramente teorico dei consumi ci indica una autonomia massima di circa 560 miglia. Il ren-

dimento dello scafo aumenta al crescere della velocità e le basse andature non sembrano favorire un significativo risparmio di carburante. Nessun problema di autonomia idrica grazie al dissalatore da 80 litri/ora e al serbatoio da 1500 litri. L'efficacia delle trasmissioni orientabili riesce a rendere agile anche una imbarcazione di 24 metri, tuttavia il cantiere fornisce di serie l'installazione di eliche di manovra a prora e a poppa che permettono di ormeggiare con minore difficoltà.

