

UN PRESTIGIOSO 23 METRI IN ACCIAIO

# Quando si dice "un Benetti"...

L'«F.B. 22» è un motopanfilo che conserva nella qualità della costruzione e nel look l'impronta delle più impegnative realizzazioni del cantiere viareggino. La cadenza seriale di produzione degli scafi nulla toglie al fascino di interni «custom made», all'insegna delle più particolari richieste di confort e rappresentatività.

**Q**uando si dice «un Benetti» si evocano di fatto un insieme di attributi, una storia di esperienze costruttive (che parte dal 1870) e di realizzazioni prestigiose, che portano ben oltre l'oggetto in sé, qual è questo esempio, un motopanfilo in acciaio di 23 metri, per evidenziare, ancor prima che uno status-symbol, un contesto, denso di significati come di suggestioni, il mondo della «grande nautica» (in senso dimensionale e rappresentativo), che in poche altre parti del mondo, in Olanda e in Gran Bretagna, è di casa come qui a Viareggio, in questi cantieri.

Bisogna dire subito che parlare dei cantieri Navali Fratelli Benetti, significa anche riferirsi ad una produzione su una vastissima gamma

che arriva, solo con i dieci scafi base a listino, fino ad un prestigioso 47 metri, si tratta quindi di «costruzioni navali» a tutti gli effetti, nella concezione, nella tecnologia, e coerentemente nell'immagine. È questo un tratto saliente che si percepisce immediatamente, sia incontrando in mare «un Benetti», sia vivendolo dall'interno (in navigazione come alla fonda) nella sua logica, nella sua suadente solidità, nell'agio dei suoi interni preziosi. Una caratteristica che vale per il 47 metri come per il più «piccolo» F.B. 22, qui fotografato.

È un motor-yacht in acciaio (alluminio per le sovrastrutture), con carena a spigolo semiplanante, motorizzazione di potenza contenuta

*(continua)*  
Paolo Trimigno



Nella foto grande: F.B. 22 in navigazione.  
Nelle foto in basso, da sinistra: una scorta della plancia, particolari della strumentazione, un'immagine delle sovrastrutture.

## QUANDO SI DICE "UN BENEITI"...

(segue)

in 1300 Hp complessivi. Non è quindi un'imbarcazione velocissima (15 nodi di velocità continuativa); è nell'autonomia (700 miglia), nella tenuta di mare, nella possibilità di affrontare qualsiasi navigazione, ovvero nella capacità di essere «nave» che va individuato il suo significato primo.

Scafo possente quindi, e sovrastrutture molto sviluppate in lunghezza per una abitabilità compiuta, senza mezze misure (sono mq. 185 di superficie fruibile, fanno notare in cantiere).

Il disegno d'insieme è complesso, anche per via dell'altezza di costruzione e la presenza di una plancia sopraelevata, in continuità col flying-bridge; è risolto, senza particolari forzature formali, in un'immagine composta, nell'insieme armonica, riconoscibile all'uso, senza d'altro canto indulgere su temi utilitaristici.

Di rilievo l'estensione del flying-bridge, con la contromineria (a immediato contatto con la plancia e la zona strumentazione-

carteggio) ed una vasta superficie fruibile; oltre questa, verso poppa, vi è il ponte imbarcazioni con una gru (Kg.600) a funzionamento elettrico. Va a proteggere il sottostante pozzetto di poppa, esteso a tutta larghezza (e si tratta di 6 metri); è questo la naturale proiezione all'esterno del salone, ma in modo molto mediato e conservando distinti i due momenti di living. Ampi e molto protetti sono i passaggi laterali verso il ponte di prua, attrezzato con un largo divano, incassato sul salire della tuga, ma destinato, nella logica delle cose soprattutto alle manovre di ancoraggio.

C'è da dire allo stesso tempo che ogni Benetti è una storia a sé, in quanto su questo ordine dimensionale il discorso seriale, che vale per lo scafo, l'impiantistica e tutto quanto può giovare di una collaudata esperienza, rimane invece in termini di estrema flessibilità in tutto il resto per rispondere al meglio alle singole esigenze dell'armatore. È un discorso che vale soprattutto per gli interni, per i quali il cantiere mette a disposizione il proprio ufficio tecnico; in questo caso l'insieme è risolto su temi classici, mediando i tradizionali materiali d'uso marino, come le cascate pregiate, mogano e teak, e gli ottoni, con un décor manifestamente riferito a tipologie civili. Si è ricercata cioè una netta distinzione fra il contesto marino all'esterno ed il microcosmo ricostruito all'interno, al meglio della confortevolezza.

Troviamo nel salone, sulla logica dei grandi spazi e delle ampie superfici percorribili, una serie di divani e poltrone, insieme ad un cospicuo angolo bar.

Una scala a scendere sottocoperta verso poppa, dà accesso alla suite armatoriale che comprende una grande cabina a tutta larghezza (prevede fra l'altro un divano, diverse cassettiere, ed un beauty desk) e un dovizioso bagno con vasca separata. Proseguendo invece dal salone verso prua, si accede ad un passaggio laterale sulla dritta, che porta alla cucina, importante, come d'obbligo, per dimensionamento e dotazioni, quindi alla plancia, so-

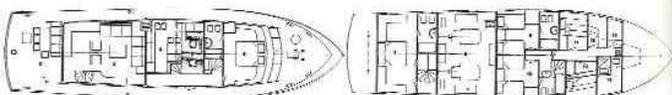
praelevata, ed a un vasto ambiente di prua, con annesso servizio, fruibile come studio-salotto, in questo caso, o come ulteriore cabina. Dal passaggio una scaletta porta sottocoperta a due cabine doppie, simmetriche, ciascuna col proprio bagno; dal disimpegno si accede all'ampia zona di prua riservata all'equipaggio. Comprende due cabine a due posti, un servizio, cucina e lavanderia, oltre alla cambusa e alla cella frigorifera (1500 litri + 1000 nel galley). La «cantina» è invece sul ponte principale, ricavata in un locale sotto la timoniera.

Della costruzione e delle soluzioni tecniche, basti citare il fatto che sono conformi alla massima classe del Bureau Veritas; lo scafo è in acciaio FE 42/C UNI 5335 con ossatura di interesse mm. 500. Le casse dell'acqua dolce (litri 6000) e della nafta (litri 10000) vengono a costituire un doppio fondo stagno di assoluta sicurezza; le paratie strutturali sono quattro, a prua (anticollisione), a poppa (dove individuano un enorme gavone), e due per isolare la sala macchine. Le sovrastrutture sono in peraluman P.F. 35 H 20, con opportuno isolamento, anticorrosione, alla giunzione sul ponte.

Per l'impiantistica, di notevole complessità e di assoluta competenza, valga citare la presenza di ben due gruppi elettrogeni Onan da 12 Kw ciascuno.

Paolo Trivigno

*Utilibili nei disegni il nuovo lay-out delle sovrastrutture, che verrà utilizzato nei prossimi «F.B. 22», le piante dello schema base distributivo sul quale vengono impostate le singole realizzazioni, personalizzate e affatto simili fra loro. Sul ponte di coperta, a partire da poppa, si distinguono, il pozzetto, il salone, il galley, la plancia (sopraelevata) e la cabina di prua con relativo servizio. Sottocoperta, scender da poppa, si individuano il gavone (con accesso all'apparato timoni), la cabina armatoriale, con il bagno e la scala di accesso indipendente, segue la sala macchine, le due cabine doppie, con relativi servizi, e quindi la zona riservata all'equipaggio (comprende due cabine doppie, servizio, cambusa, e cella frigorifera). All'estrema prua, l'enorme gavone per il materiale d'ancoraggio.*

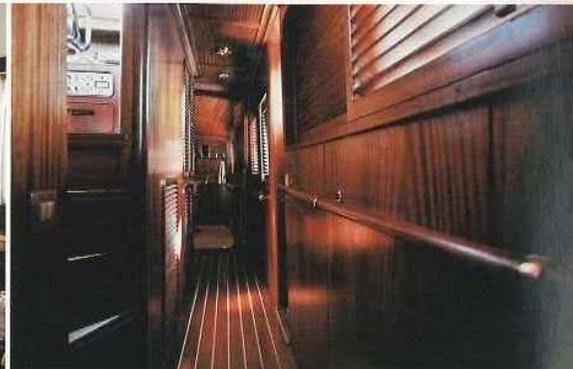
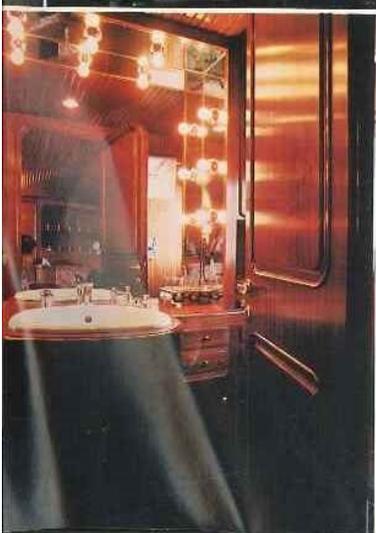


## MOTORBOATS



*Nella pagina accanto, nella foto sopra: brani di vista di bordo su plancia e sul galley; sotto: lo studio di uno dei bagni (quello annesso allo studio di prua).*

*In questa pagina, foto seconda: un'immagine generale del salone, verso poppa (nell'angolo in fondo, il bar); e, sempre verso poppa, il passaggio verso prua (a sinistra) e verso il pozzetto della plancia sopraelevata. Nella foto in basso, a sinistra: una delle due cabine di prua; a destra: una stanza della suite armatoriale.*



MASSIMO VITALI