

motorboats una nuova prestigiosa realizzazione
dei Cantieri Posillipo

PROGRAMMA "TECHNEMA 65"

Il risultato finale, «l'opera d'arte», è un oggetto compiuto e unitario come pochi. Quasi 21 metri di barca in poliestere rinforzato, che riescono a comporsi in un'immagine senz'altro complessa ma per nulla episodica: è un convincente fluire continuo di superfici curve che, nelle sovrastrutture come nello scafo, trovano spunto dal materiale di costruzione (con le forme che consente e che comporta) per fondersi in un insieme armonico di immediata e gradevole lettura.

C'è del nuovo, anzi, in un'analisi più approfondita, tutto è molto innovativo; ma piuttosto che enfatizzare i motivi di diversità dalla tipologia consolidata, si è preferito calibrare gli apporti di design su suadenti temi di riconoscibilità.

L'originalità dell'opera va allora individuata nella coerenza e nel rigore col quale si è proceduto a sviluppare il complesso, senza calcare su suggestioni di styling; ne risulta un'immagine al tempo stesso singolare, cioè dotata di precisi tratti caratteristici, e tuttavia estremamente equilibrata, cioè immediatamente accettabile e presumibilmente durevole.

Tale è l'approccio al Technema 65 con le prime immagini dall'esterno. Che ciò trovi poi corrispondenza in tutti gli altri aspetti della realizzazione e, ancora prima, nelle motivazioni e nei processi che ne stanno all'origine è storia che vale la pena di ricostruire.

Impostare un 65' in vetroresina completamente nuovo non è certo un evento di tutti i giorni nella cantieristica europea. Ciò, sia per la complessità dell'operazione dal punto di vista costruttivo (per il consistente investimento in stampi, attrezzature, approvvigionamenti, oltre che in ricerche e progettazioni), sia per l'oggettiva dimensione del mercato, quando lo si voglia limitare all'area mediterranea.

D'altro canto i Cantieri Posillipo hanno da tempo scelto un indirizzo industriale, optando decisamente per la tecnologia della vetroresina; e, per la dimensione stessa e la potenzialità dell'impresa, al momento di ampliare la gamma tipologica, non potevano che prendere in considerazione un mercato il più allargato possibile. Ovvero senza dubbio come base l'area europea, ma, nella sostanza, comprendendo anche quella statunitense.

Frutto di una serie di attente valutazioni di mercato e di una progettazione integrale che è andata ad interessare fino nel dettaglio i molteplici aspetti tecnologici insieme ai risvolti di design, il Technema 65 è un poderoso e veloce motoryacht costruito in vetroresina che inaugura un nuovo corso nella cantieristica da diporto, assommando ai vantaggi di un prodotto industriale di elevato standard i pregi di molteplici opportunità di diversificazione in aderenza alle richieste individuali.



Un mercato, questo, vastissimo come si sa, consolidato sulla produzione interna e di difficile penetrazione, ma con frange, quantitativamente interessanti, sensibili e accessibili al design d'esportazione europea.

In questo arco di prospettive e con i primi abbozzi di progetto è stata allora individuata la dimensione intorno ai 65' e se ne è potuta programmare realisticamente una costruzione seriale con una cadenza annuale destinata a raggiungere a regime le 12-15 unità. Da tutto ciò contemporaneamente la necessità di mettere a punto un'imbarcazione in grado di soddisfare le più diverse ipotesi d'utenza senza comportare, dal punto di vista dei processi produttivi, un'inversione di tendenza. Si è trattato cioè di realizzare un motoryacht in grado di rispondere ai più elevati requisiti di sicurezza ed affidabilità dal punto di vista costruttivo e impiantistico (come è impegno costante del cantiere), ad uno standard statunitense dal punto di vista delle dotazioni e dei dimensionamenti, e ad una effettiva flessibilità della compartimentazione interna per far fronte alle richieste più individuali, senza

per questo tornare alla logica «pezzo per pezzo» di stampo artigianale.

La progettazione è stata quindi portata avanti dallo staff tecnico del cantiere con una serie di interventi esterni molto specializzati; ricordiamo fra gli altri quelli dell'ing. Costaguta, che è occupato della ottimizzazione della carena, e degli architetti Zuccon, Galeazzi e Orlando che hanno sviluppato gli aspetti design, ovvero le sovrastrutture e la sistematica degli interni. Il lungo e stimolante lavoro di elaborazione e dialettica, che diverse fasi per successive approssimazioni ha portato al risultato complesso ma corrispondente ai requisiti di base, un'armonica fusione dei diversi apporti: da cui anche il risultato della barca.

Diversi gli aspetti e le soluzioni originali adottate.

La carena, definita a «spigolo tipo planante con piano portante monoedrico», ha poco a vedere in realtà con le soluzioni tradizionali. Studiata per velocità superiori ai 38 nodi (con la massima potenza ipotizzata di 2000 Hp), ma contemporaneamente per una minima dissipazione di energia in assetto dislocante (a 20 nodi), presenta sezioni curve

(con due pattini accennati), un avviamento molto curato delle forme prodriere ed elaborate linee di uscita su uno specchio come (e molto inclinato nella parte superiore).

Diverse quindi le alternative di motorizzazione sempre GM diesel. Si va da 1100 Sbc 1980 complessivi, sempre con motori a poppa in V drive; vi è anche la possibilità di una versione «long-range», con l'aggiunta di un terzo motore da 300 Hp da usarsi singolarmente in assetto dislocante (autonomia di oltre 1800 miglia). Le velocità massime variano rispettivamente da 25 a 34 nodi per 650-900 miglia di autonomia (a 10 nodi è sempre oltre le 1000 miglia).

La stabilità d'assetto, la dolcezza di impatto con le onde, e la tenuta di mare, insieme alle prestazioni, hanno confermato nel migliore dei modi i dati delle prove in vasca.

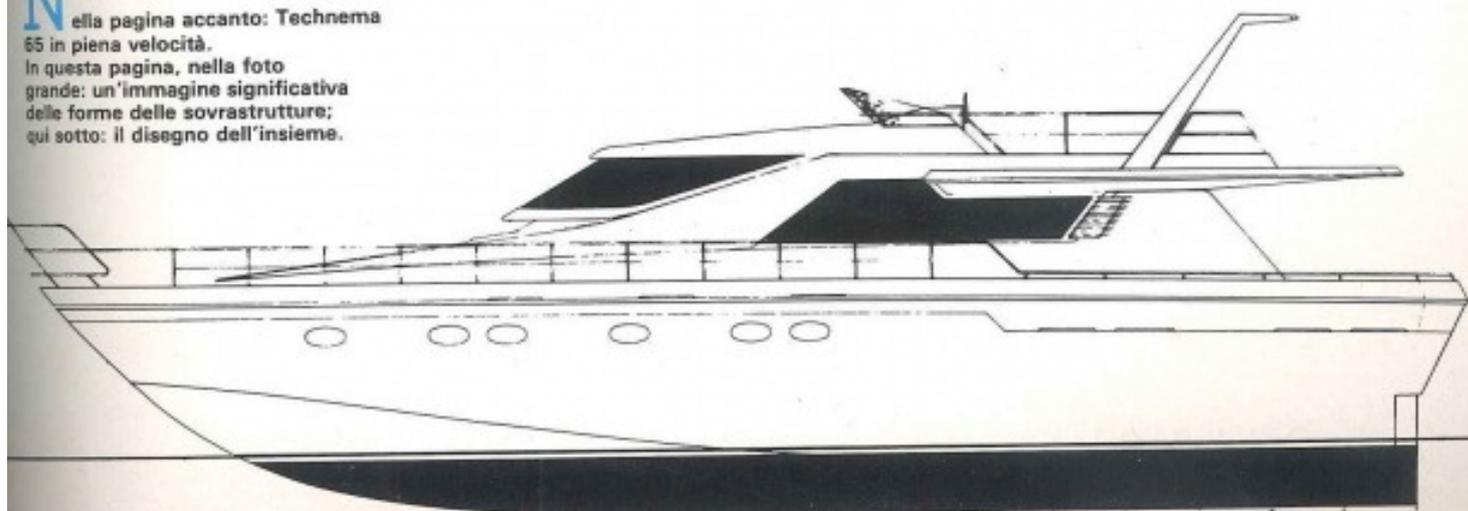
La costruzione in vetroresina dello scafo irrigidita da un fitto «ragno», sempre in poliestere rinforzato, preformato e reso solido con stratificazioni. Coperta e sovrastrutture

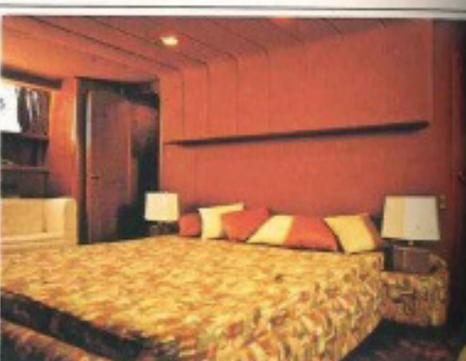
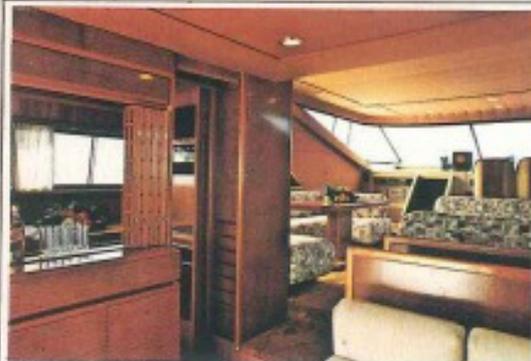
(continua)

Paolo Trimigi



Nella pagina accanto: Technema 65 in piena velocità.
 In questa pagina, nella foto grande: un'immagine significativa delle forme delle sovrastrutture; qui sotto: il disegno dell'insieme.





PROGRAMMA "TECHNEMA 65"

(segue)

stampati a sandwich, sono in tre pezzi; diffuso l'uso di controstampate parziali, là dove risultano funzionali alla costruzione, come nei bagni, sui cieli, nel locale equipaggio. Curatissima l'insonorizzazione, grazie al largo uso di materiali fonoassorbenti e, all'origine, all'impiego sistematico di supporti antivibranti ed altri accorgimenti.

L'impianto elettrico, con «sistema floating multistandard automatico», è stato accuratamente studiato parallelamente alla progettazione generale, sui criteri di massima semplificazione dei tracciati e costante accessibilità. La rete a 220 V in alternata e' a 12-24 V in continua, è servita da due generatori da 12 Kw, oltre che dai gruppi di accumulatori; notevole quindi il dimensionamento, anche in funzione della totale elettrificazione dei servizi di cucina. Un ulteriore attributo di sicurezza: principio informatore di tutta la progettazione.

Naturale quindi che il Technema 65 risponde nel complesso alle norme dei più qualificati registri di classificazione internazionale.

Lo studio della compartimentazione interna si è sviluppato su due indirizzi inversi ma complementari nella distinzione fra zona soggiorno sul ponte principale e zona notte sot-

tocoperta; mentre nell'una si è portato alle estreme conseguenze un discorso di dilatazione degli spazi, eliminando le frammentazioni rigide e sostituendo una logica di articolazione unitaria delle diverse funzioni (cioè privilegiando gli aspetti aggreganti della vita di bordo), nella seconda, sottocoperta, si è messa a punto una vasta sistematica di schemi distributivi, funzionali alla privacy ed alle più diverse richieste della committenza.

Ferme restando cioè le cinque fondamentali paratie strutturali e le due scale di discesa, sono stati individuati 4 moduli (oltre ai due, a poppa e a prua, ovvero la sala motori ed il gavone di prua, costanti) soggetti a diverse soluzioni di compartimentazione e d'arredo. Combinando fra loro le variabili si arriva al notevole numero di 24 schemi alternativi; con le altre possibilità di diversificazione proposte, ovvero le due linee di arredamento e colore (Baltico su toni caldi, Egeo su toni chiari), le tre funzioni d'uso (yacht, fisherman, long-range), e le tre diverse motorizzazioni, si ottengono 432 versioni alternative. Il che, per un prodotto soggetto a processi di lavorazione seriale e, nella sostanza, normalizzato a priori, rappresenta un risultato esemplare sia come impatto propositivo nei confronti del mercato, sia come garanzia di una inesauribile (o quasi) possibilità di autorinnovamento dell'oggetto.

Una logica che si è sempre tentata, con l'avvento della costruzione in vetroresina, ma che è stata in genere diretta soltanto verso gli

elementi più appariscenti, come le sovrastrutture (per aggiunte o sottrazioni), e di riflesso alle prestazioni e alle funzioni. In questo caso l'oggetto mantiene rigorosamente la sua identità, flettendosi e adeguandosi dall'interno.

«Vivendo» allora con il Technema 65' è facile ritrovarsi nei diversi spazi e nelle molteplici situazioni ambientali, all'esterno come all'interno. La sensazione del «tutto previsto» affiora naturale ed appagante senza forzature emergenti.

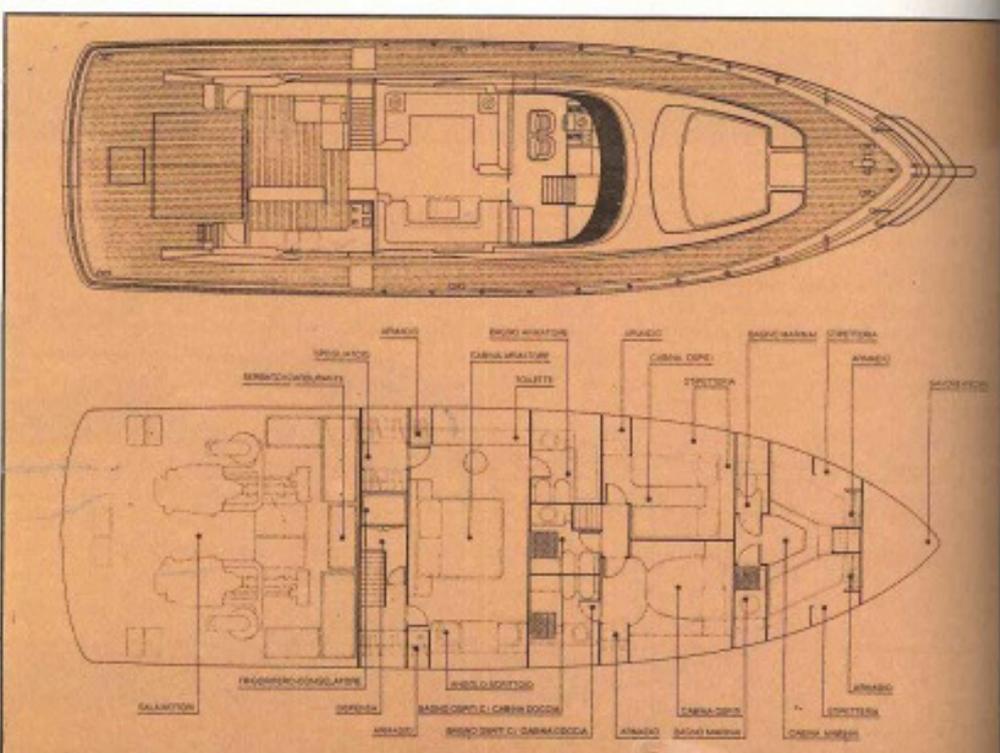
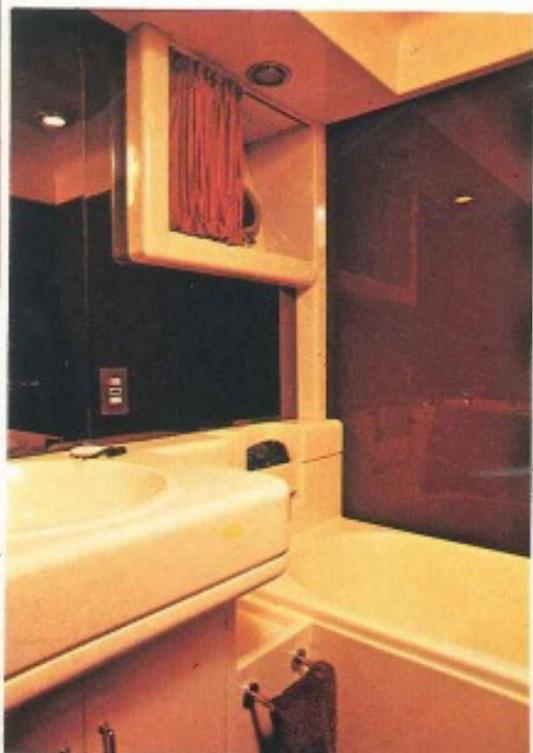
A prua, insieme al vasto ponte per le manovre d'ancoraggio, un'ampia superficie-sole è scavata sullo scudo frontale; lo stesso che, in un motivo a salire va a generare il corpo del flying-bridge. Un grande portello, rilevato, dà accesso indipendente al «modulo» equipaggio, una grande e comoda cabina (finalmente) a due letti con servizi separati, che in certi schemi può essere integrato al resto della compartimentazione.

A poppa vi è il classico pozzetto, ben protetto dal sole e dall'aria, che fruisce di tutta la notevole larghezza (metri 6) dell'imbarcazione. Sopra, il flying-bridge è attrezzato con un ulteriore piano-solarium ed un grande divano alla controtimoneria.

L'accesso agli spazi di «diving» avviene per gradi in un dilatarsi di prospettive ed in un progressivo salire verso la plancia; si riconosce immediato, anche all'interno, quel taglio ricurvo del parabrezza, quale elemento pre-

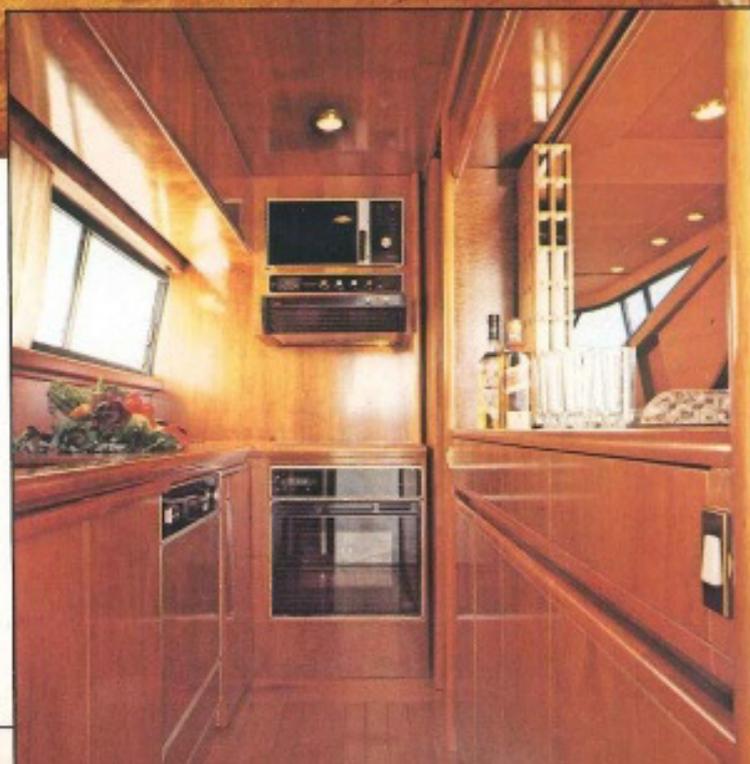
Paolo Trimigno

(continua a pag. 18)





Nella pagina accanto, in alto da sinistra: una vista d'insieme del salone (sulla sinistra il galley, sullo sfondo la timoneria). Al centro: un'immagine della plancia. A destra: la cabina amatoriale e (nella foto in basso) il relativo bagno. In questa pagina, foto grande: un'immagine verso prua del grande living. Sotto: uno scorcio sul galley. Nei disegni: la pianta del ponte principale e lo schema base (una delle 24 alternative) del lay-out sottocoperta.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. m 20.70
 lunghezza scafo m 19.80
 larghezza max m 6.00
 immersione m 1.40
 capacità serbatoi combustibile l. 6.200
 capacità serbatoi acqua l. 850
 motorizzazione: 2x550 Shp diesel GM 8V 92 TI
 velocità max 25 nodi (vel. crociera 22 nodi) autonomia 650 miglia
 oppure 2 x 730 Shp diesel GM 12V 71 TI
 vel. max 28 nodi (vel. crociera 25 nodi) autonomia 580 miglia
 oppure 2 x 990 Shp diesel GM 16V 92 TI
 vel. max 34 nodi autonomia 500 miglia
 materiale di costruzione: vetroresina
 progettazione: Dipartimento Ricerche e Sviluppo del Cantiere Posillipo
 con la collaborazione dei consulenti esterni ing. Castaguta e arch.ti Zuccon, Galeazzi, Orlandi.
 costruttore: Cantiere Posillipo S.p.A.
 00144 Roma Eur, via A. Schivardi 4 - tel. (06) 5982950/807/792 telex 614064 Pos Ro.