

Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

Filosofia



- Quattro concetti base: velocità, comfort, sicurezza, qualità
- Uno Style che può seguire le mode, il gusto di un armatore e la tecnica di costruzione, perché la barca deve essere bella, ma anche semplice da costruire per contenere i costi
- Prototipizzazione rapida, per accorciare i tempi (Life is short)
- Attento studio del comportamento in mare e delle prestazioni, analisi dei pesi
- Sicurezza e robustezza: perché il mare, l'uomo e la barca possono non avere limiti, ma soprattutto perché l'oceano è sempre quello nei secoli
- Bassa manutenzione nel corso della vita-barca (keep simple and stupid)
- Piano velico gestibile in solitario e possibilità di più combinazione di vele
- Rispettare il budget di partenza, la rotta e le ambizioni
- Pochi esperimenti e invenzioni, ma scelte collaudate.
- Ottima esperienza su molte barche prodotte o in produzione



VELOCITA'

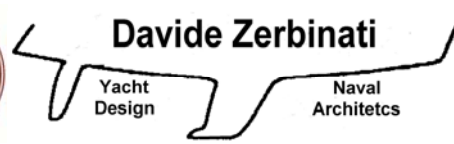
La velocità è più di un numero di nodi espresso dal log. Un buon progetto non deve creare solo una barca veloce, ma anche maneggevole, sia a vela che a motore. Forma dello scafo, pesi, appendici e albero sono i componenti chiave di questo risultato. Sembrano fattori indipendenti, ma in realtà sono collegati in una silenziosa sinergia, che poi è il segreto di ogni barca.

COMFORT

Il comfort non è solo negli interni raffinati a cui noi Europei siamo abituati, il confort inizia dal pozzetto, protetto e per la facile conduzione. Il comfort si misura nella gestione delle vele, nello spazio in coperta e sottocoperta, nelle dimensioni dei letti, nella ventilazione, nella cucina dove puoi muoverti e cucinare, nella toilette e nel box doccia e nelle sedute, larghe, profonde e di buona qualità. La scelta di un frigorifero o di un luce sono cose altrettanto importanti, ma può sceglierle il proprietario stesso. E' questione di gusto, noi abbiamo un approccio più tecnico ed essenziale.

SICUREZZA

Un segreto dello yacht design è combinare la velocità con la sicurezza. Un dislocamento leggero, ad esempio, è importante ma non sarà mai una cosa gradita da pagare, visto l'alto prezzo che richiede questa caratteristica. La cosa più importante della sicurezza è la stabilità statica e dinamica, in



Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

particolare grandi angoli di sbandamento. La facilità di conduzione, è un altro aspetto della sicurezza. Una regolazione sicura dal pozzetto, se avete un equipaggio ridotto, può essere un fattore importante nel mare in burrasca. Oltre a queste modeste considerazioni, scegliere l'attrezzatura corretta e di qualità vi garantiranno sempre più sicurezza.



QUALITA'

Alcuni skipper misurandola qualità in termini di dislocamento della barca. Più è alto, maggior qualità c'è. Questo fa parte un po' del passato. La conoscenza dei materiali e un buon design, combinato a ottime finiture, fanno oggi la qualità. Cerchiamo sempre di offrire le migliori soluzioni le scelte più collaudate. Altri dettagli sono fatti dalla qualità dei nostri progetti.

CRUISER

&

EXPLORER

YACHT

E' la barca moderna che si evolve piano con linee d'acqua più panciute, sezioni a calice, dove il peso può anche essere un problema secondario, così come le prestazioni che restano dignitose ma non estreme, prediligendo una barca che sbandi poco, robusta, con una piano di deriva abbastanza lungo ed un timone protetto da skeg. Il Piano velico è a cutter, talvolta con delfiniera, con manovre all'albero o parzialmente rinviate in pozzetto, a seconda del numero e dell'età dell'equipaggio. L'interno è studiato per lo stivaggio e per vivere bene sia in rada che essere funzionale in navigazione.

Il pozzetto è avanzato, protetto da bimini e capottina, talvolta vi è un rollbar portaantenna e pannelli solari. Molto spesso queste barche per avere grande autonomia hanno la deck house, per guadagnare spazio in sentina ed avere buone visibilità per chi vuole godersi un ancoraggio dalla dinette o starsene protetto al caldo nei climi freddi, ma anche nella stagioni incerte. Il cruiser è una barca senza limiti, spesso riprendi anche alcuni concetti del Fast cruiser.

FAST

CRUISER

Line d'acqua tese con angolo di entrata fine, con prua verticale per evitare lo sbattere ritmico ed i rallentamenti tra i treni ripidi di onde, poppa larga, anche a spigolo per avere potenza nelle surfate e agevolare il timoniere. Piano velico con randa squadrata, steccata dal forte allungamento, ficco autovirante, jennaker e Code 0 avvolgibili per muoversi bene con arie leggere sia di bolina che coi laschi. Albero in carbonio e a 9/10 per un basso centro di gravità con boma appoggiato verso la coperta. Questo riduce lo sbandamento e regala velocità ed accelerazioni. Timone ad alto aspect-ratio, senza skeg e deriva fissa o mobile collegata in coperta con pistone idraulico per garantirsi maggiore accessibilità nei porti. Timoni esterni anche appesi sullo specchio fino a 45 piedi, riducendo il diametro dell'asse poiché c'è maggior leva. Timoneria ruota o barra, ma il più protetto possibile o joystick di controllo remoto. Se la timoneria è a barra, il pozzetto è libero quando non c'è da timonare. Eventuali ballast per ottimizzare pesi e stabilità. Possono esserci dei water-ballast e avere anche alcune soluzioni del cruiser.

SPECCHIO

DI

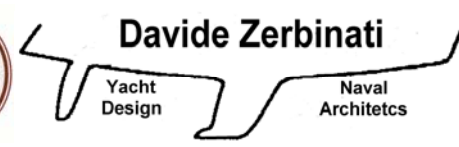
POPPA

&

DERIVA

MOBILE

Lo specchio di poppa deve agevolare la discesa a mare e sul tender, quindi può essere aperto coi



Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

gradini (rubando spazio alla coperta), diritto e aperto, oppure chiuso con ribalta per un gavone zattera o tender, completamente stagno dal resto della barca. La pinna mobile in Italia è poco conosciuta. Per la nostra esperienza su diversi Ovni ed alcuni Garcia, la pinna di tipo Swing o Deriveur ha senso se si prevedono navigazioni polari o nei fiumi o dove la marea lo richieda. In genere un pescaggio intorno ai 2 m offre buone accessibilità ovunque nel mondo. La pinna mobile è un accessori costoso, così come il timone pieghevole o la doppia timoneria. Inoltre fa spesso bordeggiare all'ancora di 60° ed il guadagno in termini di velocità è minimo. Le barche con deriva tipo Swing bolinano come molte altre, ma inizialmente sbandano di più. La deriva mobile, qualunque essa sia, richiede manutenzione dopo circa 5000 miglia. Molte barche dal fondo piatto, per poter spiaggiare con la bassa marea, di contro di bolina, sbattono. La deriva up-down con un bulbo a scarpone è un miglior compromesso per ridurre il pescaggio, ma deve essere costruita in una cassa stagna, con ammortizzatori in caso di urto a prua e poppa della deriva. Detto ciò, abbiamo lavorato su molte barche a pinna mobile con ottimi risultati, l'importante è conoscerne i limiti. Un buon explorer yacht dovrebbe avere la deriva mobile, il timone sollevabile, un fondo robusto e talvolta due motori.

VELA:TIPI

DI

SCAFO

Uno scafo ha spigolo costa da un 10 ad un 20% in meno rispetto ad uno tondo, che resta leggermente più preformante per l'assenza di turbolenza allo spigolo. Uno scafo a spigolo è più veloce da costruire, ma meno rivendibile. Il deprezzamento in caso di vendita è superiore al 25%. Nel mondo dei viaggiatori il 40% delle barche è a spigolo. Uno scafo tondo o tondo con spigolo è preferibile. La deriva se è fissa, in una barca in metallo è strutturale, in una barca in vetroresina è imbullonata al fondo, ad una falsa chiglia (migliore) o incastrata (piccole barche).I serbatoi se possibile dovrebbero essere strutturali, migliorando moltissimo l'integrità dello scafo, o in alternativa in materiali plastici, comunque sempre sul fondo della barca e centrali.

BARCHE

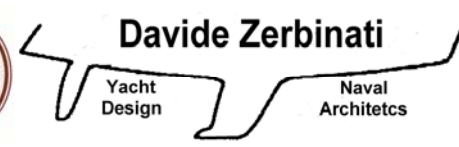
A

MOTORE

Molta attenzione ai pesi, al bilanciamento della carena e la ricerca di avere scafi dalle buone prestazioni con un occhio al consumo. Quindi, slavo che sia una barca open, con una vocazione offshore, le nostre barche valutano non solo la velocità, ma soprattutto il compromesso di avere una proporzione corretta da prestazioni e costi, senza trascurare il design, moderno e accattivante, ma anche fuori dalle mode. In questi anni abbiamo lavorato su: pilotine-gozzi, sport fisherman, open, e navette con fly, sviluppando un nostro pensiero sulle navette dislocanti o comunque slow-speed/slow fuel.

BARCHE DA LAVORO

Fino a 24 m siamo in grado di seguire unità da lavoro, conversione di rimorchiatore o altro mezzo mercantile in accordo con le normative richieste.



Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

Nel nostro portfolio trovate un SAR in alluminio, un catamarano da trasporto passeggeri ed una conversione di chiatta in trasporto passeggeri fluviale, essendo noi in una zona tra Cremona & Mantova dove il turismo fluviale si sta sviluppando sempre di più.

4

Materiali

L'alluminio perché è facile da lavorare, zero manutenzione, leggero e robusto. Grazie alle tecniche a Cad-Cam, ed al radius chine anche la costruzione amatoriale è possibile. Attualmente il materiale più popolare per yacht da giramondo. Più stabile di una barca di acciaio. La velocità di lavoro di uno scafo di alluminio, come carpenteria, è 3 volte superiore, e 2 volte come saldatura. L'alluminio è più elastico e meglio sopporta la fatica e i colpi rispetto all'acciaio. In caso di rivendita, una barca in composito si svaluta meno

Cantieri validi:Francia,Italia,Olanda,Germania,Sud Africa

L'acciaio, se ben lavorato, è un materiale mobilissimo, ma è pesante (20% in dislocamento in più di uno yacht di alluminio) e se lo scafo non è fatto bene, richiede una manutenzione costosa e costante. Inoltre a parità di peso la barca in alluminio costa meno, se non verniciata ed in genere naviga più veloce. La saldatura dell'acciaio è più semplice di quella di alluminio. L'acciaio si deforma meno e quindi si rompe prima dell'alluminio.

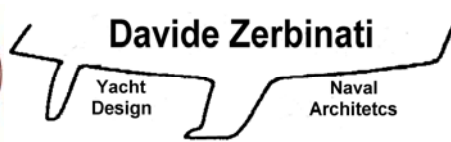
In caso di rivendita la barca in acciaio vale meno.

Cantieri:Europa,medo oriente.

Il legno, nelle sue varie forme, è sempre nobile ed adatto alla costruzione amatoriale per scafi fino a 12 metri, combinato con la vetroresina può diventare interessante. I materiali sono poco costosi, ma le ore di manodopera sono tante.

Cantieri validi: Italia,Francia,Germania,Svizzera,USA

Il composito è la soluzione per l'industria e per chi vuole ottenere la massima leggerezza con la massima robustezza. Bisogna lavorarlo molto bene, soprattutto per le barche da regata. Speso richiede degli stampi di serie o comunque stampi a perdere, che diventano un costo superfluo e per avere una buona finitura si spende molto in carrozzeria. Difficile da riparare in caso di urto è necessario scegliere materiali per lo scafo tipo Aramat o in base di Kevlar. La combinazione con il cedro rosso-wood core è un'ottima soluzione per evitare costi inutili ed ottenere la massima robustezza. Ottima rivendibilità, anche per one off. Cantieri Validi:Usa,Inghilterra,Olanda,Francia,Italia



Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

Costi



Uno scafo di alluminio a medio dislocamento ha un costo a partire da 35€/kg, uno scafo in composito varia dai materiali ed uno scafo in legno dalla tecnica. Uno scafo in acciaio costa circa, se si considera la verniciatura. In riferimento:

- 30 ft yacht 1600 kg
- 35 ft yacht 2000 kg
- 40 ft yacht 2500 kg
- 45 ft yacht 3500 kg
- 50 ft yacht 4200 kg
- 55 ft yacht 5000 kg
- 60 ft yacht 6300 kg

L'attrezzatura e l'impiantistica, compreso il rigging costa circa 10000€ per Tonnellata di dislocamento.

L'ultima variabile sono le ore di manodopera che variano da persona a persona, cantiere e attrezzatura da lavoro, qualità della finitura. In media una coppia motivata può ottenere i seguenti tempi per finire una barca.

- 10 m 1500 h
- 12 m 2500 h
- 14 m 4500 h
- 16 m 8000 h
- 18 m 12000 h

Uno manufatto in vetroresina costa circa 13€/Kg, ma questa cifra può aumentare in base alle finiture, ai materiali ed alla tecnica di costruzione, in base all'uso di stampi a perdere o meno. Per tanto la cifra può arrivare anche a €50/kg.