

# PROVA



- Stabilità
- Postazione di guida
- Qualità costruttiva e dei materiali
- L'agilità in manovra

- Finiture della cucina
- Agilità del bagno armatoriale

di Christian Signorelli

Con una produzione di motor yacht che vanno dai 12 ai 30 metri, con ordini che lo impegnano già per tutto 2002, il marchio Dalla Pie-

tà è ai vertici della cantieristica italiana, tra i nomi di punta nello scenario nautico internazionale. Un successo che dura da anni e che deriva dalla qualità delle barche, frutto della combinazione tra organizzazione di

tipo industriale e scuola artigianale. Una sintesi produttiva tecnologicamente avanzata che consente al cantiere di realizzare barche di vetroresina "super-custom" dai 60 ai 100 piedi, il cui progetto è totalmente defi-



# Dalla Pietà **sessantacinque**

Yacht sofisticato nella costruzione,  
elegante negli allestimenti interni. Con i  
due MAN da 1300 cv la velocità di crociera  
è di 26 nodi, arriva a 35 quella massima.



nibile dal cliente sia in termini di pianta interni e tipologia di arredamento, cioè scegliendo il numero delle cabine, la loro disposizione e quali legni per la costruzione impiegare, sia di dimensioni dello scafo. Paralle-

lamente alla fabbricazione dei "supercustom" il cantiere sta anche predisponendo una sua precisa linea di modelli standard di motor yacht, sui quali sarà sempre possibile intervenire con modifiche o innovazioni

o completa neo-progettazione degli ambienti sottocoperta, restando fissate però le dimensioni strutturali dello scafo. Il nuovo Dalla Pietà "Sessantacinque", oggetto del nostro servizio, apre questa produzione



# PROVA DALLA PIETÀ' SESSANTACINQUE

1. Tra i punti di forza della barca la postazione di governo dalla quale si gode un'ottima visibilità a 360°. Ben leggibili tutti gli strumenti.



2 1



3

2. Il bagno della cabina armatoriale. E' il più grande dei quattro previsti a bordo.

3. Lungo la murata sinistra, sul ponte principale trova posto la cucina. Ricca la dotazione di accessori, ampio il piano di lavoro.

## Il progetto

Per meglio comprendere l'impianto strutturale del Dalla Pietà Sessantacinque, partiamo subito da questa considerazione, che alleggerisce costa e costa molto.

Sia in termini di progettazione, sia in termini di lavorazione e di materiali impiegati, ridurre al minimo il dislocamento di una barca, per aumentarne le caratteristiche di manovrabilità e contenerne la potenza impiegabile e la curva dei consumi, senza inficciarne il grado di robustezza e di navigabilità, è un'operazione che richiede un

grosso impegno tecnologico e una particolare attenzione da parte del cantiere per ogni minimo dettaglio. In questo senso, il Dalla Pietà Sessantacinque è una barca costosissima. E in questa direzione Claudio Di Stefano, il progettista, ha previsto una struttura "portante", alleggerita con l'impiego del sandwich di vtr per coperta, tuga e fly; un ponte di sottocoperta, realizzato con compositi di compensato marino ed espanso a bassa densità (della ditta Bellotti, 35 millimetri di spessore, con anima di densità di 25 Kg/m<sup>3</sup>); l'impiego di piani di marmo e di granito, di cui è ricco il Sessantacinque, a spessore ridotto e montati su supporti in alluminio. Tutto questo e altro ancora, fa sì che un 20 metri non arrivi a 33 tonnellate di peso. Una barca di categoria di progettazione "A", cioè strutturalmente in grado di affrontare qualsiasi stato del mare e forza del vento, che però ha la stessa docilità e "leggerezza" di un'unità di dimensioni più piccole. Basti pensare che riesce a tenere l'assetto planante a 1.600 giri, procedendo a meno di 19 nodi di velocità (la massima è di 35 nodi), e a seguire una traiettoria a chiudere impegnando una curva a inviluppo di poche decine di metri

di diametro. Certo, conta molto il disegno della carena, ma anche la corretta disposizione dei pesi a bordo e il contenimento di questi, dove possibile, sono fondamentali.

La riprova di quanto detto è nella curva di stabilità del Sessantacinque, che definisce una barca di grande capacità raddrizzante, sicura e ottimamente "assetata" in acqua: l'angolo di sbandamento per addensamento laterale, il cosiddetto offset load, che si misura sistemando tutte le persone trasportabili (18 per questo DP) da un lato della barca, è di soli 2° (l'angolo massimo consentito dalla norma ISO è poco più di 10°); la coppia raddrizzante è positiva sino a oltre 83° di sbandamento, cioè il capovolgimento della barca si verifica solo superando tale valore d'inclinazione laterale.

Altre note di rilievo riguardano i parametri di allagamento dell'unità, il downflooding, di molto superiori ai minimi previsti dalle norme tecniche internazionali: l'altezza di allagamento, cioè l'altezza dalla linea di galleggiamento delle aperture che possono consentire l'imbarco di acqua, è di 1,40 metri (1,2 m. il minimo previsto dalla norma ISO); l'angolo di sbandamento laterale in cui si può veri-





ficare l'imbarco di acqua è di 35° (30° il minimo della norma ISO). La carena è a geometria variabile, realizzata con stratificato semplice, di spessore 13 millimetri. Presenta una V molto profonda, soprattutto per le dimensioni dell'unità, con deadrise di 16° a poppa e un'ottima stellatura prodiera. L'ossatura è prevalentemente di tipo longitudinale, costituita da correnti di fibre biassiali, con piattabanda di unidirezionale. Le fiancate, costruite con sandwich di vetroresina (anima di Airex ad alta densità (75 kg/m<sup>3</sup>))

presentano uno spessore di ben 45 millimetri; ciò per compensare l'assenza di costole di rinforzo, guadagnando spazio all'interno dello scafo, che sono sostituite da paratie strutturali. Anche il ponte di coperta, realizzato in un'unica stampata e saldato allo scafo con assemblaggio a profilo di "diamante" (vale a dire, senza falchetta), è una struttura "alleggerita" di sandwich di VTR, come la tuga e il fly. Scelta che assicura un elevato grado di coibentazione degli ambienti interni e soprattutto l'abbassamento del centro di gravità.

Altra particolarità costruttiva di rilievo è quella relativa ai serbatoi del gasolio (5000 litri) e dell'acqua (1.500 litri), che per il Sessantacinque sono di VTR e strutturali allo scafo, collocati sul fondo in posizione centrale, trattati al loro interno con elastomeri specifici di tipo antidegenerativo (per il carburante) e antinquinante (per alimenti). Una realizzazione che consente non solo di contenere l'altezza del centro di gravità, ma anche di fornire una compartimentazione stagna e di contenimento nel caso di apertura di una falla in carena.

1. Il salone visto da poppa. Eleganti gli allestimenti in legno Marebu della Malesia.
2. La cabina armatoriale è a centrobarca e sfrutta l'intera larghezza della barca.
3. Uno dei locali riservati agli ospiti con letti separati e bagno indipendente.



# PROVA



La coperta del DP 65 visto dall'elicottero, spiccano il grande e abitabile fly e la plancia di poppa per il tender.

## Interni

E' forse superfluo dire che parliamo di un motor yacht di lusso e che quindi gli ambienti interni del Sessantacinque risultano particolarmente ricercati. Ma, proprio perché non sempre il lusso si ab-

bina alla raffinatezza, è anche importante sottolineare l'eleganza di questa imbarcazione, che esalta soprattutto il concetto della semplicità, impreziosita da una grande accuratezza delle lavorazioni.

Il design misurato di mobili e di arredi, che non cade mai in eccessi sfarzosi, s'inserisce in un contesto sobrio, ricco di essenze pregiate e delicate tappezzerie. Sono privilegiati gli ampi piani di calpestio, cosicché l'imbarcazione può offrire interni luminosi e molto spaziosi, rivestiti con parquet di Merbau, un legno proveniente dalla Malesia, di disegno fiammato e molto resistente ai colpi e allo schiacciamento. Il ciliegio, verniciato in semilucido, è la nota dominante del salone centrale, mentre per il mobilio e le pannellature della zona notte è impiegato il noce di Tanganica, con inserti di radica di olmo. Ovviamente le scelte possono essere orientate verso altri tipi di essenze e diverse altre soluzioni d'allestimento.

Dal pozzetto, al livello del ponte di coperta, si accede al grande salone centrale (circa 9 metri di lunghezza), in cui sono idealmente distinte, per sezioni trasversali, tre ampie zone abitative. La prima, adiacente al pozzetto e separata da questo da una grande vetrata, è il salotto, provvisto di divano e tavolo, sulla destra, e di un mobile di

servizio che ospita, a scomparsa e con meccanismo telecomandato, una TV.

Proseguendo verso prua si apre la sala pranzo anche questa arredata con un comodissimo divano ed ampio tavolo ad ala abbattibile. Dal lato opposto, sulla sinistra e in locale separato, si trova la cucina, sufficientemente accessoriata. Da questa zona maestra, attraverso una funzionale e comoda scala a chiocciola si può salire al fly.

Altro punto di forza dell'interior design del Sessantacinque risiede nell'impostazione della stazione di

governo. Non del tutto "disgiunta" dalla sala pranzo, è collocata in posizione centrale e consente, straordinariamente, la visuale completa dello scafo, fino a poppa. Un bel risultato per una barca di 20 metri che, già molto docile e di pronta risposta al timone, non richiede nemmeno l'ausilio di "vedette" per le manovre in porto.

E' munita da due confortevoli poltrone guida e da una consolle in cui sono sistemati gli strumenti di navigazione e quelli dei motori e degli impianti.

La zona notte è organizzata sul ponte sottostante al piano di coperta. La cabina armatoriale, che si trova nella posizione migliore, cioè in centro scafo, dove meno si sentono i movimenti di rollio e beccheggio, ha le dimensioni di un "monolocale", circa 20 metri quadri. Raffinatissima, è corredata di letto matrimoniale (1,75 m. x 2,05 m), con annessi comodini notte, di armadio-cabina guardaroba, beauty desk, e bagno privato, dotato di tutti i sanitari, compresa la cabina doccia con seduta e idromassaggio.

Molto elegante è anche la cabina di prua, il cosiddetto alloggio "VIP". Anch'essa con letto matrimoniale, armadi e bagno privato. La terza cabina per gli ospiti, realizzata sul lato di dritta, dispone invece di letti separati.

In assenza di equipaggio, e stando al grado di finitura dell'ambiente, un terzo alloggio per gli ospiti può essere individuato nella "cabina marinaio", alla quale si accede dalla zona notte. Ha due letti separati e bagno.

Per quanto riguarda l'impiantistica di bordo, c'è da dire che sul Sessantacinque non manca nulla: aria condizionata, convertibile in tutte le cabine; impianto centralizzato aspirapolvere; sistema di esaurimento acque bianche e acque nere, e altro ancora.

## Coperta e fly

Molto lo spazio anche all'aperto, a cominciare dal pozzetto, ampio e profondo, riparato da alte mura e corredato di divano e tavolo; per finire col fly, una vera e propria living-room all'aperto di ben 8,5 metri di lunghezza e 4,5 di larghezza, dotata di ogni servizio e completa di dinette, trasformabile in prendisole, con divano a U e tavolo abbattibile, due mobili bar,



# DALLA PIETÀ SESSANTACINQUE LA PROVA IN CIFRE

## Progetto

Delta Lab – Yacht Designs & Engineering

## I dati

Lungh.f.t. **m 20.16** - lungh. scafo **m 20.07** – largh. massima **m 5.70** – larghezza strutturale **m 5.60** – immersione massima a pieno carico **m 1.75** - dislocamento a pieno carico **39 ton** – serbatoi gasolio **lt 5000** – serbatoi acqua **lt 1500** – numero persone imbarcabili **18** – numero cuccette **8 + 2** – omologazione CE: categoria **A**.

## Le misure principali

Salotto cm 306x400 – sala da pranzo cm 250x240 – cucina cm 300x180 – letto cabina ospiti cm 200x90 – letto cabina armatore cm 205x170 –

## I motori della prova

2 MAN da **1300 cv** – n° cilindri **12** – cilindrata **lt 21.9** – rapporto di compressione **13.5:1** – peso a secco **kg 1850** – regime nominale **gir/min 2300** – consumo a potenza nominale **lt/h 262** – peso a secco con impianto di raffreddamento **kg 1850** - in alternativa 2 x 1050 cv MAN.

## Le prestazioni

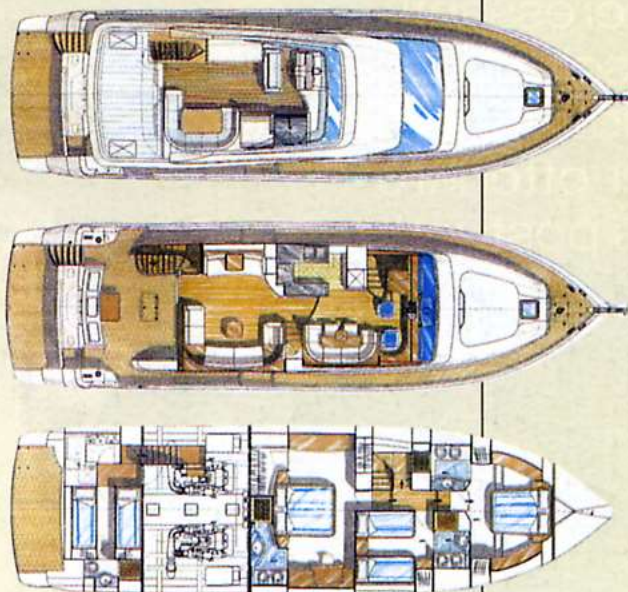
Giri	velocità	note
1600	19	min. di planata
1800	23	
2000	26	vel. di crociera
2100	29	
2300	35	vel. massima

## Le condizioni della prova

Il test è svolto nelle acque antistanti Venezia – mare stato 2 – vento di scirocco forza 4 – carena pulita – serbatoi al 50%.

## Indirizzi

Costruito da  
**Cantiere Dalla Pietà**  
Malcontenta, Venezia  
tel. 041/698244  
fax 041/698292.



e stazione di guida con doppia poltrona di pilotaggio. La parte poppiera di questa zona relax è riservata al tender o, a scelta, può essere utilizzata come piano prendisole.

Coperta, fly e piattaforma poppiera sono interamente rivestiti di teak massello, lavorato a doghe, di spessore 12 mm. Da sottolineare anche l'ottima realizzazione dei passavanti laterali alla tuga, molto spaziosi e sicuri, protetti da una robusta ringhiera di acciaio inox, e la scaletta elettroidraulica, a poppa, con alloggiamento a scomparsa e comando a distanza.

## La prova

Il Sessantacinque, pur presentando le dimensioni di una navetta, è tanto facile quanto divertente da portare e i due MAN da 1.300 cv ciascuno, di cui era dotata la nostra barca prova, ci sono sembrati quelli giusti per ottenere contem-

poraneamente prestazioni e agilità di manovra.

L'impostazione di guida, sia per la totale visuale che si ottiene da seduti, sia per la pronta risposta dei comandi motore e timone, infonde una bella sensazione di padronanza del mezzo, che si riflette innanzitutto nella sicurezza e disinvoltura con cui si eseguono le manovre in acque ristrette.

In planata l'unità mantiene perfettamente l'assetto diritto richiedendo solo un minimo di azione sui flaps, per correggere la spinta del vento.

Non dà il minimo problema nelle accostate e segue una curva a chiudere con modesto angolo di sbandamento laterale, impegnando un ridottissimo spazio di manovra.

La velocità massima si raggiunge spingendo sino a 2.300 giri, 35 nodi, mentre il passo di crociera si atesta attorno ai 26 nodi a 2.000 giri motore. Riducendo, come abbiamo già detto, fino a 1.600 giri si conserva l'assetto di planata, con gli stabilizzatori attivati al massimo, procedendo a circa 19 nodi.

Anche in questo caso, in una situazione di quasi di stallo, la risposta dei timoni è ottima e la barca, nell'accostata rapida, punta immediatamente la prua nella direzione voluta. Vanno anche evidenziate la grande silenziosità dell'imbarcazione, cioè il grado di isolamento acustico del locale macchine, e la totale assenza di vibrazioni, impercettibili anche con i motori al minimo.



I due MAN da 1300 cv trovano posto in una sala macchine di buone dimensioni, tutti gli impianti sono facilmente accessibili.