

 CANTIERI DEL GOLFO

ITALCRAFT DRAGO 70 FB


Impressioni
di navigazione
n. 964

Testo e foto di
Corradino Corbò

Un po' come accade per le marche automobilistiche impegnate con tutte le loro forze nelle competizioni di Formula 1, i cantieri della nautica da diporto che dedicano una parte considerevole del loro lavoro al naviglio professionale sono accomunati da uno stile inconfondibile. E' come se, in una sorta di processo d'osmosi, l'esperienza di un settore filtrasse nell'altro, dando vita a un'impronta tecnico-stilistica "terza", fuori dei canoni, personale, talvolta coraggiosa. E' certamente il caso del nuovo Drago 70 FB, nel quale i Cantieri del Golfo hanno concentrato le stesse rigorose attenzioni che - per ovvie ragioni - sono tenuti a dedicare alle unità veloci destinate, per esempio, alle forze dell'ordine. E proprio come si riscontra su queste ultime, il nuovo nato mostra subito la schietta impostazione funzionale che ne condiziona l'estetica, rendendolo assai originale agli occhi del diportista. Per esempio, basta osservare lo scafo da prua per rendersi immediatamente conto di come lo studio progetti del cantiere - che è coordinato dall'architetto Gianluca Caputi - non si sia lasciato minimamente condizionare dall'attuale tendenza a spingere al parossismo

SCHEDA TECNICA

Progettista: *Gianluca Caputi / Italcraft* - Costruttore: *Cantieri Navali del Golfo / Italcraft*; *lungomare Caboto 7 / 25 / 29; 04024 Gaeta (LT)*; tel. 0771 712110 / 71281; fax 0771 310069; sito web www.italcraft.net, www.cantieridelgolfo.it - Categoria di progettazione CE: A - Lunghezza f.t.: m 22,30 - Larghezza

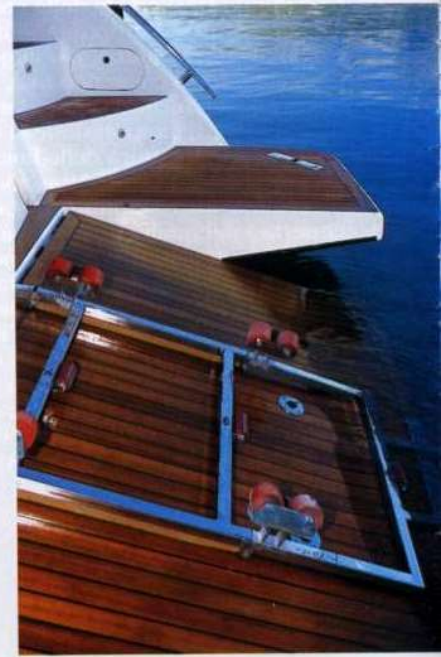
lo sviluppo trasversale delle sovrastrutture, per ricavare saloni più spaziosi, a tutto danno della transitabilità (e della sicurezza) dei passavanti e, più in generale, della coperta. L'effetto è potente: forse come non mai, si ha l'impressione di una macchina più aerea che marina, dotata più di una carlinga che non di una tuga. E l'impressione si rafforza entrando nella plancia che, per l'architettura delle finestrate, assomiglia davvero al cockpit del Concorde. Affascinante, quindi, il contrasto che si determina tra i volumi degli ambienti ricavati alla quota di coperta - dei quali abbiamo già accennato - e quelli che, invece, nella sottostante zona cabine, sfruttano appieno le notevoli misure dello scafo. Qui, a dominare, è la sensazione di un comfort totale, basato sulla sapiente suddivisione degli spazi, sulla scelta delle essenze, sull'illuminazione e, non ultimo, su alcuni preziosissimi architettonici che, in modo quasi subliminale, accentuano il piacere della vita di bordo. Decisamente bella la suite armatoriale, a mezzanave, e assai originale - nella sua ottima comodità - la cabina ospiti di prua, nella quale i due letti a murata sono separati da un locale toilette di forma curvilinea.

Tra questi due "estremi", si aprono - ai due lati del corridoio - due cabine speculari a letti gemelli, anch'esse dotate di toilette privata. L'unica nota curiosa riguarda il posizionamento delle TV: a parte la suite armatoriale, nelle altre cabine, per guardare il programma preferito, è necessario invertire la propria posizione, cioè mettere la testa dalla parte dei piedi. Ma passiamo alle note di navigazione. In mare, il carattere del Drago è determinato dalla carena a geometria variabile di Renato "Sonny" Levi: una V che offre angolazioni diverse a seconda dello stato di galleggiamento, a sua volta determinato dalla velocità. A regime di crociera, quando si fila a 27 nodi, la stellatura di 13 gradi offre un appoggio solido ma, nello stesso tempo, un passaggio sull'onda morbido e di pieno comfort per i passeggeri. La manovrabilità è esemplare: uno scafo di oltre ventidue metri che evolve come un cabinato di dieci è uno spettacolo per chi guarda ma, soprattutto, per chi è ai comandi e, ovviamente, costituisce una garanzia di sicurezza in tutti quei casi nei quali si richiede una pronta risposta alle sollecitazioni del timone.



massima: m 5,25 - Altezza di costruzione: m 5,40 - Immersione alle eliche: m 1,80 - Dislocamento a vuoto: kg 40.000; a pieno carico: kg 47.000 - Portata omologata: 12 persone - Totale posti letto: 8+2 di equipaggio - Motorizzazione: 2x1.400 HP Caterpillar 3412E - Potenza complessiva installata: 2.800 HP - Peso totale motori con invertitori: kg 5.700 - Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: kg/HP 14,28 - Tipo di trasmissione:

linea d'asse - Velocità massima dichiarata: nodi 33 - Velocità di crociera: nodi 28 - Consumo dichiarato a velocità di crociera: 420 litri/ora - Autonomia a velocità di crociera: miglia 335 circa - Capacità serbatoio carburante: litri 5.000 - Capacità serbatoio acqua: litri 1.000 - Trasportabilità su strada: trasporto eccezionale - Prezzo con dotazioni standard e motorizzazione della prova: Euro 1.780.000,00 + 20% IVA, franco cantiere.



In questa pagina, alcune immagini relative agli esterni del Drago 70 FB. Nella pagina accanto, una veduta del salone.



CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Carena: V (13 gradi allo specchio) - Costruzione e strutture: vetroresina rinforzata. Eliche Mibral 4 pale 850x1.300; bow thruster e stern thruster da 8 kW - Coperta: vetroresina; superfici antiscivolo; tientibene e battaglie del flying bridge di acciaio inox. Roll-bar di vetroresina - Zona di prua: musone di acciaio inox; ancora tipo Hall da kg 40; catena m 100; verricello salpancora Lofrane da 2.500 Watt; pulpito e battagliola di acciaio inox. Sulla coperta di prua, cuciniera prendisole - Pozzetto: pagliolato di teak; accesso alla sala macchine attraverso portello laterale - Plancetta poppiera: inclinabile a comando idraulico, per varo e alaggio del tender direttamente dal garage centrale; superficie a filarotti di teak - Flying bridge: scala di accesso strutturale con gradini dotati di illuminazione notturna; portello di accesso orizzontale stagno; monoblocco cucina con grilli; stazione di guida centrale.

INTERNI - Suddivisione e caratteristiche: a livello del piano di coperta si sviluppa il living, dotato di un divano a U a sinistra, con tavolo ingrandibile e divano lineare a dritta; a prora, su quota leggermente superiore, si trovano a sinistra la cucina, a dritta la lavanderia (entrambe dotate anche di uscita esterna attraverso portelli stagni a comando idraulico). Ancora più avanti, separabile mediante una porta scorrevole a scomparsa, si trova la plancia con stazione di guida a dritta e una comoda dinette a sinistra. Da questo ambiente, mediante una scala a chiocciola, si accede agli ambienti sottocoperta. Circa a mezzanave, per tutta la larghezza, si sviluppa la cabina armatoriale, con letto matrimoniale fronte marcia, tavolo da trucco, dressing-room e locale toilette privato con doppio lavabo, wc, bidet e cabina doccia; a prora, ai lati del corridoio, si aprono due cabine ospiti con letti gemelli e locale toilette privato con vano doccia; più avanti e a tutta larghezza, una terza cabina ospiti con due letti singoli per murata e di un comodo locale toilet-



te con cabina doccia. All'estrema prua, con accesso diretto da un passo d'uomo in coperta, si trova l'alloggio per due persone di equipaggio.

ACCESSORI - Dotazioni di serie: battagliola perimetrale in acciaio inox; bow thruster; aria condizionata; gruppo elettrogeno; teak nel pozzetto, scale e pedana; verricello di prua; tonneggi di poppa; GPS cartografico; ecoscandaglio; log; cassaforte cabina armatore; bussola; flap; frigo/congelatore cucina; forno a microonde; frigo esterno; piani di cottura in vetroceramica; fabbricatore di ghiaccio; grill; passerella idraulica; copriletti con cuscini; tender da m 2,70 con motore 15 HP; impianto stereo con caricatore CD per salone interno ed esterno; Hi-Fi car stereo in tutte le cabine; TV 20" con video-registratore; VHF; radar 24 miglia; autopilota; cabina marinaio con servizio igienico - Optional raccomandati: hangar, pedana sollevabile, stern thruster, un secondo portello stagno laterale, telecamere per il controllo della poppa e della sala macchine (monitor in plancia), stazione di guida a poppa, pram della Project Jet con propulsione idrogetto.

LE IMPRESSIONI

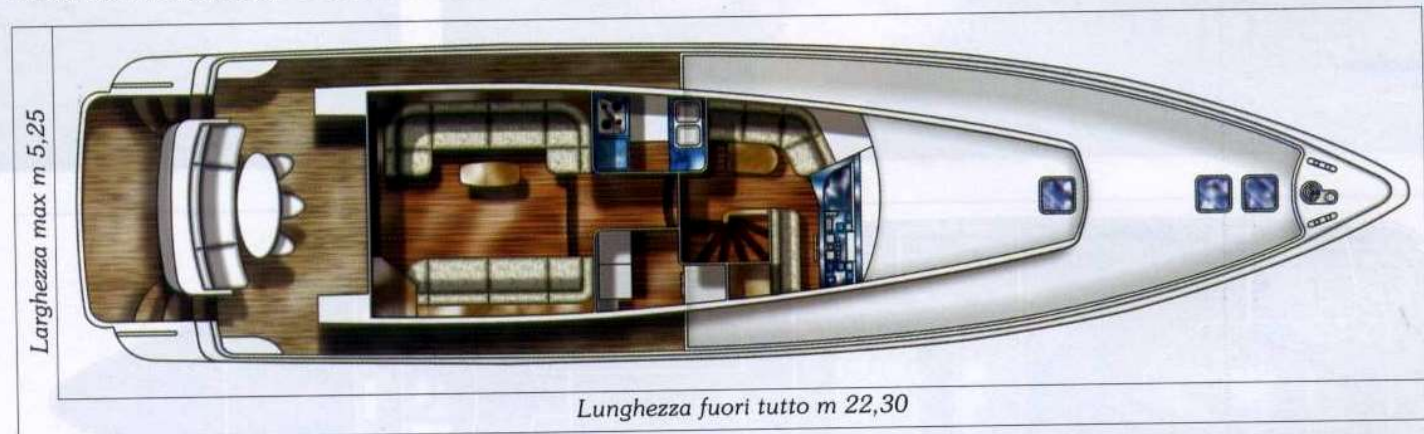
CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: 1 - Mare: 1.

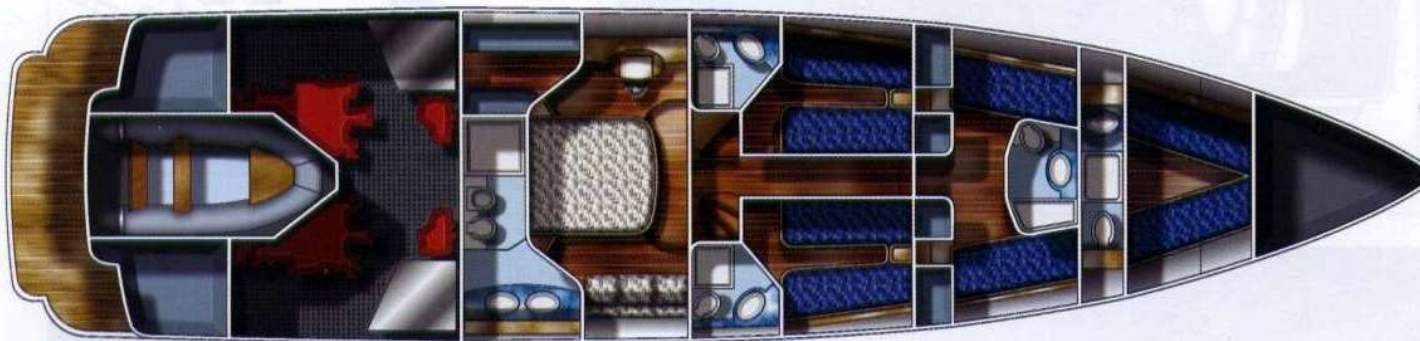
PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità di crociera: 27 nodi - Velocità massima: 32,3 nodi.

VALUTAZIONE PRESTAZIONI - Tenuta di mare: barca stabile, dall'incedere pos-

sente, pronta a smorzare effetti di rollio e beccheggio - Risposta timoneria e flap: eccezionale a tutte le velocità - Posto guida: comodo, ergonomico, di chiara impostazione aeronautica. Leve di comando elettroniche. Visibilità in avanti eccellente; laterale ottima; verso poppa discreta (ma assistita dalla telecamera, che è un optional assai raccomandabile, considerate le ragguardevoli dimensioni dello scafo) - Manovrabilità di approdo: eccellente (grazie anche alla coesistenza del bow thruster e dello stern thruster, quest'ultimo optional.

VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ - Coperta: assai protetta, con ampi passavanti e ottimo trattamento antiscivolo - Pozzetto: raccolto ma sufficientemente spazioso; protetto dalla parte aggettante del fly e ben collegato con la piattaforma poppiera attraverso due portelli laterali; da quello di sinistra si transita direttamente sulla passerella idraulica, quando estratta dal suo alloggiamento - Flying bridge: articolato, razionale e ben attrezzato, è l'ambiente più indicato per trascorrere intere giornate di navigazione - Interni: razionali, eleganti (sempre nei limiti del buon gusto), sono articolati in una zona living contenuta in larghezza (a motivo della saggia scelta di creare passavanti comodi e sicuri) e in una zona notte che sfrutta a meraviglia i notevoli volumi sottocoperta - Comfort passeggeri: assai elevato, grazie anche all'ottima illuminazione naturale/artificiale e alla buona aerazione - Servizi: comodi, razionali, sono perfettamente allineati alla classe dell'imbarcazione; eccellenti quelli della cabina armatoriale - Accessibilità e funzionalità vano motori: molto buona - Quadro e impiantistica elettrica: ottimi.





I consumi indicati nel grafico sono stati rilevati dalla centralina elettronica Caterpillar di bordo, ma il consumo reale in mare potrà discostarsi dai dati pubblicati in funzione del carico imbarcato, delle condizioni di uso dell'unità, della messa a punto e dello stato dei motori stessi, oltre che dalle caratteristiche delle eliche utilizzate.



Qui sopra, il totale della cabina armatore. Sotto, a sinistra, una delle due cabine con letti gemelli presente poco oltre mezza nave e, più in basso, una veduta della cabina ospiti situata verso prora, caratterizzata da letti singoli a murata. Qui a fianco, il bagno padronale. Nella pagina accanto, in alto a sinistra, la postazione di governo interna e, a destra, uno scorcio della cucina. In basso, la dinette attigua al cockpit.



RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMI - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
1000	10,3	91,4	8,87	563
1200	12,1	170,2	14,07	355
1400	14,9	238,4	16,00	313
1600	18,3	300,2	16,40	305
1800	21,5	360,0	16,74	299
2000	24,8	444,0	17,90	279
2200	29,9	540,0	18,06	277
2300	32,3	604,0	18,70	267