

A L T I M O N E

SANLORENZO SD92

ARTE NAVALE

DI ROBERTO FRANZONI FOTO A&B PHOTODESIGN E FRANCESCO FERRI

Dopo l'anteprima del numero scorso, ecco in tutti i suoi dettagli Sanlorenzo SD 92, primo esemplare della gamma dislocante in composito e primo scafo costruito nell'unità produttiva di Viareggio. Firmato Francesco Paszkowski, lo yacht è un concentrato di soluzioni innovative, di elementi classici e di charme che non mancherà certo di stupire e di attirare gli amanti del bello e del buono.



A L T I M O N E

Quando nel settembre 2005, durante il Monaco Yacht Show, Massimo Perotti, neo patron di Sanlorenzo (vedi Yachts Italia N. 1, agosto settembre 2004), annunciò in una memorabile conferenza stampa il programma che si prefiggeva per fare di uno dei cantieri italiani più sofisticati ed esclusivi un cantiere ancora più "bello e più superbo che pria" (Ettore Petrolini, Nerone), il suo piano si articolava soprattutto in tre punti: l'apertura di una seconda unità produttiva a Viareggio, diretta da Antonio Santella (vedi Yachts Italia N. 9, febbraio marzo 2006), l'avvio di una gamma di unità plananti in alluminio di grandi dimensioni e il lancio di una gamma di unità dislocanti in vetroresina. I tre punti sono stati tutti rispettati nei tempi. Viareggio lavora "a tutto vapore", il planante di 40 metri in alluminio è stato presentato a Monaco e il primo modello della gamma di dislocanti in vetroresina, di cui abbiamo presentato un'anteprima nel numero scorso, eccolo qua. La firma stilistica è di Francesco Paszkowski. E si vede. Il designer fiorentino

ha raccolto tutte le istanze dello staff dirigenziale di Sanlorenzo e le ha tradotte in un insieme di stilemi carichi di evocazione e modernità. C'è la nave, con il suo fumaiolo con logo dell'armatore, l'impavida alta e sicura, il capodibanda enorme in teak su cui appoggiarsi e guardare le onde col vento nei capelli, il ponte sole con le chaise longue in teak, protetto dalle fasce antivento. E c'è il motoryacht contemporaneo, con le porte laterali in vetro, soluzione mai vista su queste dimensioni, con un garage inusitato su 27 metri che consente di lasciare il fly libero da tender vari, con l'hard top rigido in carbonio, che permette di sfruttare tutto il ponte sole in ogni condizione e offre soluzioni sofisticate, come la doccia con soffione nel soffitto dell'hard top o la televisione nascosta nel retro della struttura del fumaiolo. Firma del designer, il "baffetto" nero che prosegue verso poppa le finestrature della plancia, quasi staccandola dallo scafo per sospenderla in una dimensione sua autonoma. La ricerca stilistica e personalizzante si è estesa anche al colore dello scafo





IL POZZETTO È IMPOSTATO CLASSICAMENTE, COME UN SALOTTO ALL'APERTO, BEN PROTETTO DALL'AGGETTO DEL FLY.

che è stato oggetto di un approfondito studio comparativo da parte di designer e cantiere. Gli appassionati di storia - di una certa età naturalmente - si ricorderanno i delicati colori pastello che caratterizzavano le eleganti barche a vela degli anni Sessanta. È stato scelto questo giallo crema per la sua impeccabile armonia con il teak verniciato e gli sono stati abbinati i teli in color tabacco, come sugli yacht a motore degli anni Venti. Naturalmente ogni armatore è libero di scegliere altre cromie, nel principio di un'ampia customizzazione. La componente tecnica di scafo e costruzione è stata frutto di un lavoro molto accurato e questa prima serie ha funto da laboratorio per soluzioni che verranno poi applicate ai modelli maggiori della gamma, segnatamente il 122 piedi in composito e l'over 40 metri in acciaio e alluminio. Vediamo. Innanzitutto la carena, dislocante ad alte prestazioni, studiata e messa a punto dall'ufficio tecnico Sanlorenzo, guidato dall'ingegnere Silvia Fogliuzzi (vedi Yachts Italia N. 12, agosto settembre 2006), che dopo numerose prove in vasca a Wageningen, in Olanda, presso il Netherlands Ship Model Basin, sia con bulbo prodiero che senza, ha dato le sue migliori performance senza e così è stata scelta. La carena è calibrata per 18 nodi di velocità massima con i Man D2842, originariamente di 1.500 cv deratizzati a 1.100 cv (809 kW) per operazioni medium duty. Questo vuol dire disporre di motori long life che lavorano poco e girano a crociera a 1.900 giri. Il primo esemplare da me provato in condizioni di

mare poco mosso, 10 nodi di brezza termica, ha raggiunto con eliche a sei pale Rolla i 17,5 nodi di Gps. Il cantiere sta effettuando ulteriori messe a punto con l'obiettivo di catturare l'ultimo mezzo nodo, per onorare la velocità di progetto. Alla velocità di crociera economica di 12 nodi la nave con 16.000 litri di bunker ha un'autonomia di 2.000 miglia. Non fa l'Atlantico, ma il Mediterraneo se lo pappa tutto in andata e ritorno. Il comportamento in mare di SD 92 impressiona soprattutto per due fattori estremamente navali, la stabilità, sia statica che dinamica, e la silenziosità. Questi due fattori, sommati e opportunamente combinati, sono la base di quello che normalmente si chiama comfort di bordo. La minimizzazione del movimento dinamico sui dislocanti è normalmente affidata agli stabilizzatori a pinna. Ma la preparazione del lavoro con un'elevata concentrazione di pesi verso il basso e un allontanamento dal metacentro della nave aiuta di molto sia il lavoro delle pinne che il risultato finale, che in tante condizioni non richiede nemmeno l'intervento dell'apparato. Alla fonda poi l'impressione è di essere su un planante a spigolo vivo, tanto è ben piantata la carena nell'acqua, grazie anche all'attento lavoro di alleggerimento della sovrastruttura. Il canale di Portovenere, dove abbiamo soggiornato dalle sei del mattino per vedere l'alba, è un'area di test eccezionale per il rollio alla fonda, dato il notevole passaggio di tutto, scafi veloci plananti, vele, gommoni, traghetti per l'isola Palmaria, in un braccetto di mare stretto in cui le

A L T I M O N E

onde rimbalzano da un lato all'altro. Tra qualità della carena e gli stabilizzatori Trac Star 300 "Zero Speed" e underway si gusta la colazione in assoluta tranquillità e comfort. Che si vuole di più con un panorama così accattivante? Mancherebbe solo la compagnia adeguata, ma qui il cantiere non può nulla... Ha potuto invece, e molto, in termini di insonorizzazione e quindi di silenziosità. Infatti tutte le strutture dello yacht sono flottanti, dai pavimenti ai soffitti alle pareti. I supporti in gomma rompono la continuità delle vibrazioni e spezzano la catena della trasmissione del rumore. Si fa su tutti i grandi yacht. Questo è oggi un "piccolo" yacht, vestito e costruito da grande. In sala macchine, oltre alla normale insonorizzazione, sono stati applicati reggispinta e giunti tra invertitori e motori che contribuiscono a rompere la catena di vibrazioni, mentre il suono degli scarichi è ovviamente sommerso. Inoltre tra sala macchine e control room c'è una paratia che abbatte il rumore di macchina di 40 decibel. Risultato: in cabina armatoriale, a prua del ponte di coperta, si naviga a 16 nodi di crociera, circa 1.900 giri, con 57 decibel. Con le finestre aperte si sente solo l'aria e il mare, come in barca a vela. Per intenderci, i migliori risultati da me sperimentati su megayacht olandesi di oltre 50 metri sono di 46 decibel in plancia, a oltre 10 metri sul mare! In salone si sale a 64 decibel, cioè poco più di un fruscio. L'altro aspetto navale dello yacht è la sicurez-

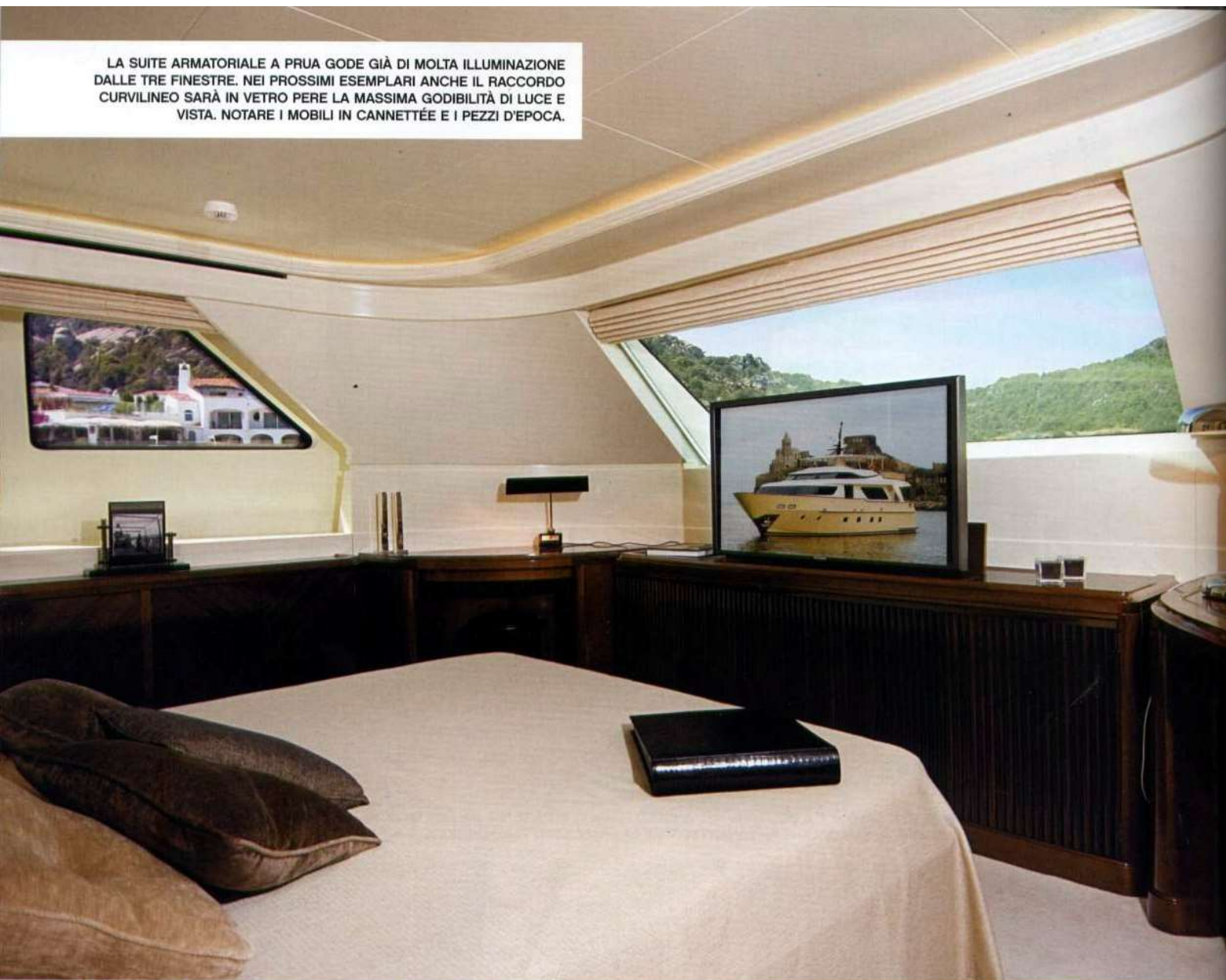
za. Sono stati usati materiali di rivestimento in sala macchine e in cucina di categoria B 15, ignifughi e incombustibili, ed è stato applicato diffusamente l'impianto antincendio sprinkler.

Entriamo ora nello yacht a esaminarne l'arredo. Il concept originale del cantiere e di Paszkowski voleva essere un riferimento a uno stile navale New England, opportunamente rivisitato, che richiamasse quei begli ambienti di bordo fra le due guerre, quelle atmosfere del grande yachting anni Trenta Quaranta, che Francesco Paszkowski avrebbe saputo rievocare con la sua cultura e la sua finezza. Ma l'armatore del Coco, e in particolare l'armatrice, hanno preferito riacciarsi alla secessione viennese del primo Novecento, al laboratorio Wiener Werkstätte di Josef Hoffmann e Kolo Moser che crearono un vero e proprio movimento di rottura con la tradizione artistica e di cui fecero parte pittori come Gustav Klimt, Oscar Kokoschka, Egon Schiele. Intreccio di lavoro intellettuale e manuale per una produzione artistico-artigianale qualitativamente alta, con una forte attenzione anche ai risvolti sociali, furono i tratti che improntarono la filosofia e l'operato dei promotori della Wiener Werkstätte. Quanto all'aspetto più prettamente artistico, sulla scia dello stile di Hoffmann e Moser, a prevalere fu soprattutto l'elemento decorativo geometrico, il quadrato in particolare, che costituì la base formale dello stesso logo della Wiener Werkstätte. Il riferimento è piaciuto anche

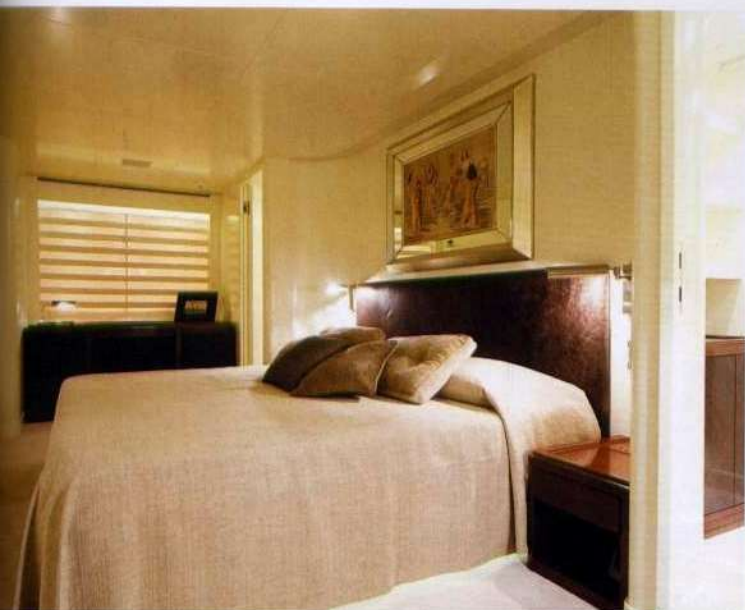
A SINISTRA, IL SALONE E A DESTRA IL SUO ANGOLO PRANZO. NOTARE NEL SALONE L'ASSENZA DEI FARETTI E IL GRANDE APPARECCHIO ILLUMINANTE RETTANGOLARE DISEGNATO IN STILE DA FRANCESCO PASZKOWSKI. IL TAPPETO È D'EPOCA, COME LE POLTRONE.



LA SUITE ARMATORIALE A PRUA GODE GIÀ DI MOLTA ILLUMINAZIONE DALLE TRE FINESTRE. NEI PROSSIMI ESEMPLARI ANCHE IL RACCORDO CURVILINEO SARÀ IN VETRO PERE LA MASSIMA GODIBILITÀ DI LUCE E VISTA. NOTARE I MOBILI IN CANNETTÉE E I PEZZI D'EPOCA.



A L T I M O N E



A SINISTRA, LA CABINA VIP, A DESTRA LA OSPITI A LETTI SINGOLI, CHE PUÒ AVERE UN TERZO LETTO PULLMAN. LO STILE È SEMPRE COERENTE. SOTTO, IL FLY, UN VERO PONTE.

al cantiere, come segno di rottura con la tradizione, ma allo stesso tempo recupero di elementi classici. Così Paszkowski si è messo al lavoro con il contributo dell'ufficio tecnico, questa volta rappresentato dall'architetto milanese Tiziana Vercellesi, e ha composto ambienti chiari, in laccato semilucido, dove spiccano mobili in ciliegio e palissandro, appositamente disegnati in stile primo Novecento, magistralmente realizzati in Brianza senza uso di vernici poliestere, con una "mano" straordinaria, grazie anche alla finitura a cera. Alcuni pezzi sono stati fatti riprodurre da disegni originali dell'epoca, tratti da fotografie. Il tavolo da pranzo, ad esempio, disegnato negli anni Trenta dall'architetto Paolo Buffa (vedi www.archimagazine.com/dbuffa.htm) allievo di Gio Ponti ed Emilio Lancia è in palissandro e acciaio spazzolato. Le seggiole invece sono pezzi di modernariato dell'epoca, come le due poltrone di Josef Hoffmann nel salotto. I divani sono riproduzioni del disegno originale di Hoffmann della serie Kubus, realizzati oggi dalla ditta austriaca Wittmann, dal 1896 licenziataria per la fabbricazione dei mobili del designer viennese. Cura particolare è stata posta dal team progettuale nella composizione della luce. "Non c'è un faretto a bordo", esclama Antonio Santella, nemico giurato del punto luce violento e rovente. Infatti la luce artificiale è affidata in salone a un riquadro luminoso in palissandro e onice disegnato da Francesco Paszkowski; sul tavolo da pranzo spicca una scatola luminosa dello studio Matis di Milano; nella cabina armatoriale, oltre alla luce annegata nello spigolo superiore del volume, campeggia sul tavolo una lampada del 1924 di Desnet e Mauny, riprodotta oggi dall'austriaca Woka.

Altrettanta ricerca è stata effettuata nella scelta dei marmi, Irish Green per l'armatore, Arabescato orobico per la Vip con pavimenti in Marfyl crema.

Questa applicazione filologica maniacale a un tema specifico, la



secessione viennese, è la testimonianza della cura che il cantiere mette nella customizzazione degli interni e nella loro resa coerente attorno a un tema, a uno stile, a delle atmosfere.

Risalendo in plancia concludo commentando l'ultimo tocco navale: un rivestimento in ciliegio scuro a doghe larghe, un poggiatesta imbottito per il timoniere al posto del sedile, un divano di navigazione a tre posti, alto per una buona visibilità per i passeggeri. La strumentazione è più che completa, è ridondante, come tutta l'impiantistica del Coco, barca laboratorio della generazione dislocante Sanlorenzo, secessione dalla classicità e antesignana di una nuova genia di yacht-navi a misura del meglio degli armatori. ●

SCHEDA TECNICA

Lunghezza F.t 27,60 m

Larghezza 7,15 m

Materiale di costruzione VTR

Immersione a mezzo carico 1,8 m

Dislocamento a pieno carico 96 t

Cabine ospiti 4

Cabine equipaggio 2

Motorizzazione

2 x Man D 2842 LE422 MCR 809 kW

Trasmissione Linea d'asse

Velocità max 18 nodi

Velocità di crociera 16 nodi

Autonomia a 12 nodi 1700 miglia

Serbatoio combustibile 16000 l

Serbatoio acqua 2500 l

Serbatoio acque grigie e nere 1000 l

Generatori

2 x Kohler 33 Efordz

33kW a 1500 giri/min 50Hz

Bowthruster ABT 16" 40cv

Strumentazione di navigazione:

-radar/autopilota

Simrad

-Gps

Simrad

-chart plotter

CPU 68 60

-radio Vhf

Simrad RS82

Progetto:

-carena

Sanlorenzo

-styling e concept

Francesco Paszkowsky

Classificazioni

RINA classe diporto

Costruzione

Sanlorenzo - Cantieri Navali di Viareggio

www.sanlorenzoyacht.com

A L T I M O N E

