

Royal Denship 209' Turmoil

Per disegnare la sua ammiraglia, Tom Fexas si è ispirato ancora una volta alle navi da lavoro, suggerendo un utilizzo di lungo raggio. Ma non è solo estetica: uno staff di specialisti ha reso questo raffinato yacht un vero e proprio explorer oceanico.

Testo di Corradino Corbò - Foto di Kristina Strobel



Esiste un particolare filone dello yacht design il quale, piuttosto che ricercare nuove forme, sempre più difficili da accordare con un arredamento che pretenda di rispettare i canoni della classicità, preferisce operare un'attenta rivisitazione dell'architettura navale tradizionale. Celebre esponente di questa scuola, tanto da averle dedicato uno specifico settore del

suo studio di progettazione, l'americano Tom Fexas ha da poco assistito al varo della sua ammiraglia che - guarda caso - rientra proprio nella categoria dei cosiddetti expedition yachts: quelle unità che, per l'insieme delle loro caratteristiche, offrono un'autonomia - in termini sia di tempo, sia di raggio d'azione - che non ha pari con nessun'altra categoria del diporto. Già, perché non si tratta soltanto di uno stile puramente estetico, ma anche di uno stile dell'andar per mare o - per essere più precisi - dell'andar per oceano. Infatti, con le sue 6.500 miglia di autonomia, alla notevole velocità di 14,5 nodi (ricordiamo che stiamo parlando di uno scafo dislocante di acciaio e lega leggera), il Royal Denship 209' Expedition balza automaticamente nella zona più alta della classifica mondiale del "range", forte anche delle più rigide classificazioni

Royal Denship 209' Turmoil



acquisite. Ovviamente, se a Fexas va il merito di aver impostato il concetto generale di questa unità di quasi 64 metri, è al prestigioso team messo insieme dal cantiere danese che si deve il perfetto funzionamento della complessa macchina che l'ha realizzata: Ole Steen Knudsen, l'architetto navale che ha firmato il progetto; Ole Rune e Bev Walsh, che hanno disegnato gli interni sovrintendendo alla loro realizzazione e, con pazienza certosina, hanno cercato e trovato i preziosi complementi di arredo. La nave, battezzata "Turmoil" come la precedente unità posseduta dall'armatore, non ha nulla di quell'impronta hollywoodiana che spesso caratterizza i superyacht. Paradossalmente,



Royal Denship 209' Turmoil





si sarebbe tentati di dire che essa potrebbe mostrarsi, con maggiore coerenza ambientale, alla banchina di un terminal commerciale che non a quella di un ben più leccato marina. Ma ovviamente non è così, anzi: è fuor di dubbio che il "Turmoil" sia una nave capace di stagliarsi prepotentemente proprio tra quei superyacht che, stilisticamente parlando, sono più allineati al concetto dell'up-to-date.

L'elemento che subito salta all'occhio dell'osservatore è rappresentato dalla perfetta spartizione del piano di coperta tra un'area poppiera sovrastrutturata e un'area proua aperta. Quest'ultima, sviluppandosi su due quote e andando quindi a formare un ampio castello di prua, è seguita nel suo profilo dall'andamento delle impavesate, che crescono a formare una poderosa coppia di masconi. L'atmosfera da barca da lavoro che ne deriva è ben accentuata dall'alberetto anteriore e, soprattutto, dalla vistosa gru che sovrasta l'area riservata alle quattro imbarcazioni di servizio.

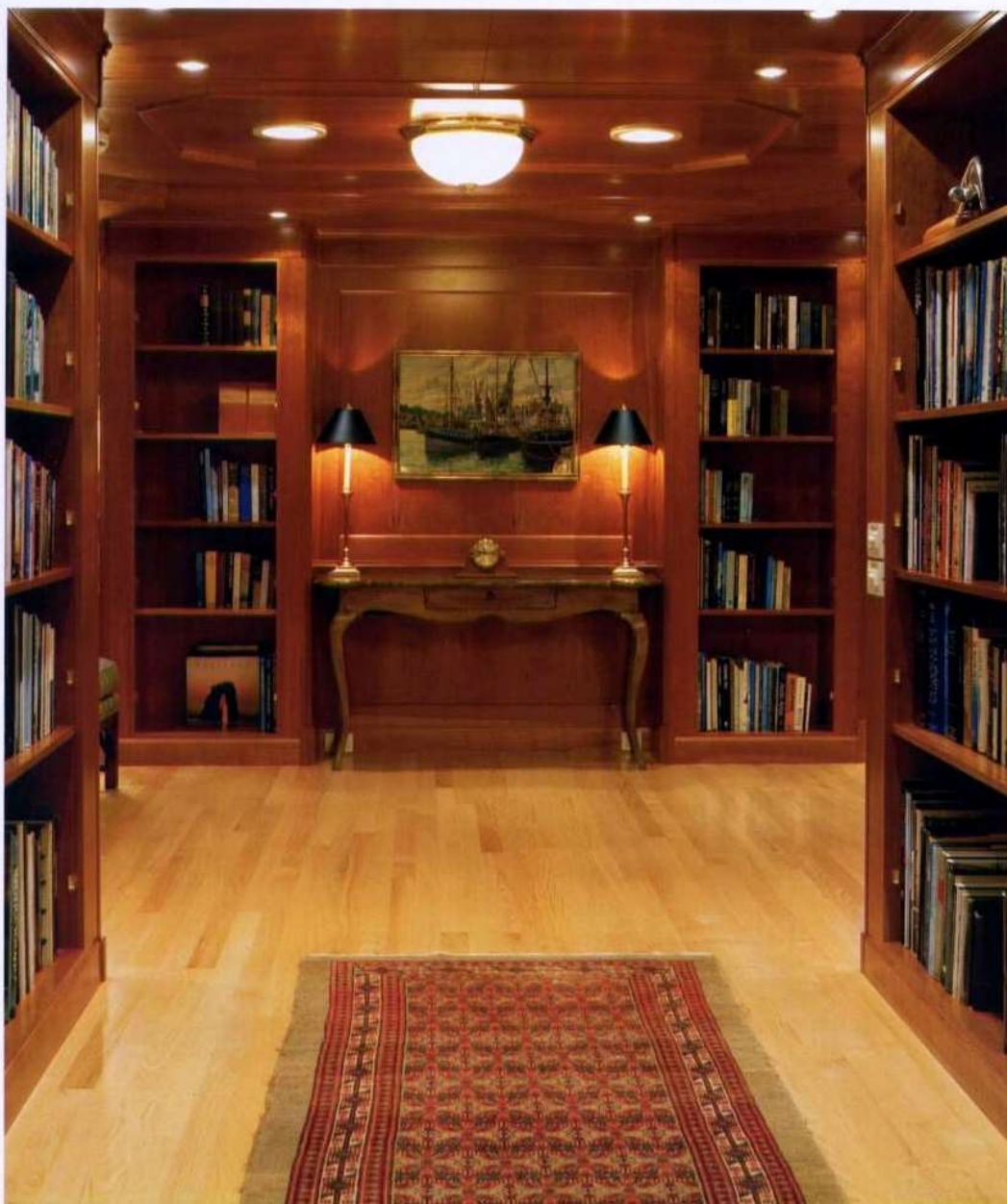
Un'altra scelta che, per quanto meno appariscente, tradisce anch'essa l'ispirazione alle unità commerciali, è quella dell'ingresso principale sulla fiancata dritta. Da qui si accede a un raffinato vestibolo che permette di prendere la direzione giusta all'interno della nave, senza dover necessariamente passare per i saloni, come invece avviene per la maggior parte degli yacht, dove l'entrata porta quasi sempre direttamente nel living. In questo modo, i passeggeri del "Turmoil" possono muoversi nella direzione terra-bordo-terra con la massima discrezione. Per esempio,

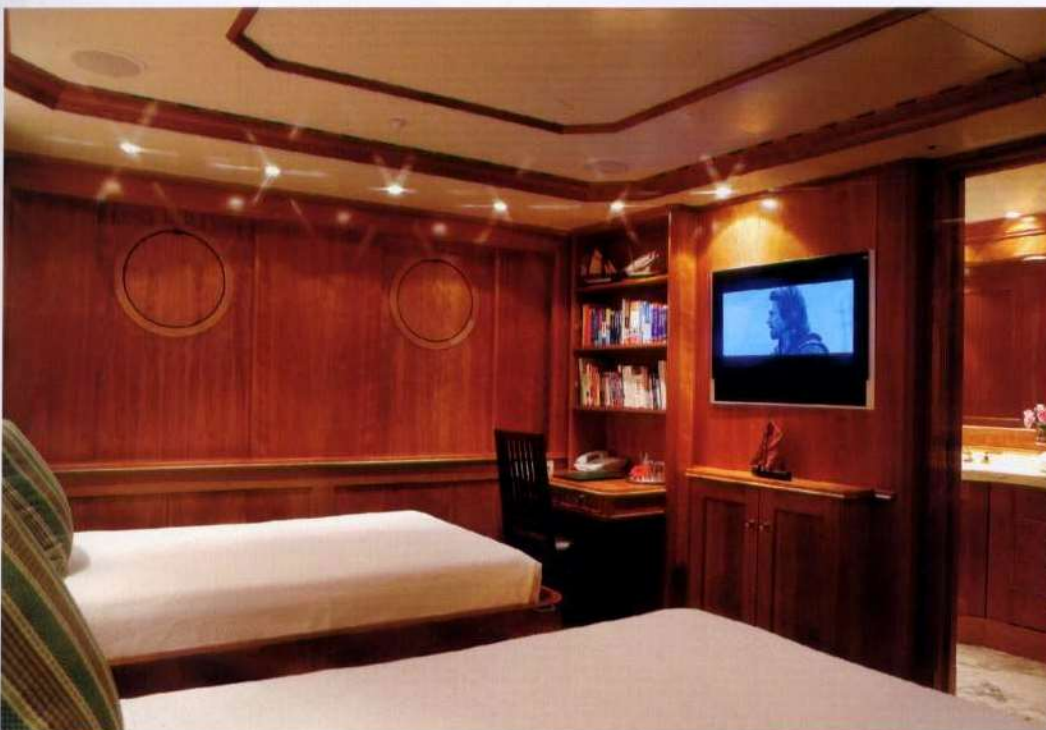
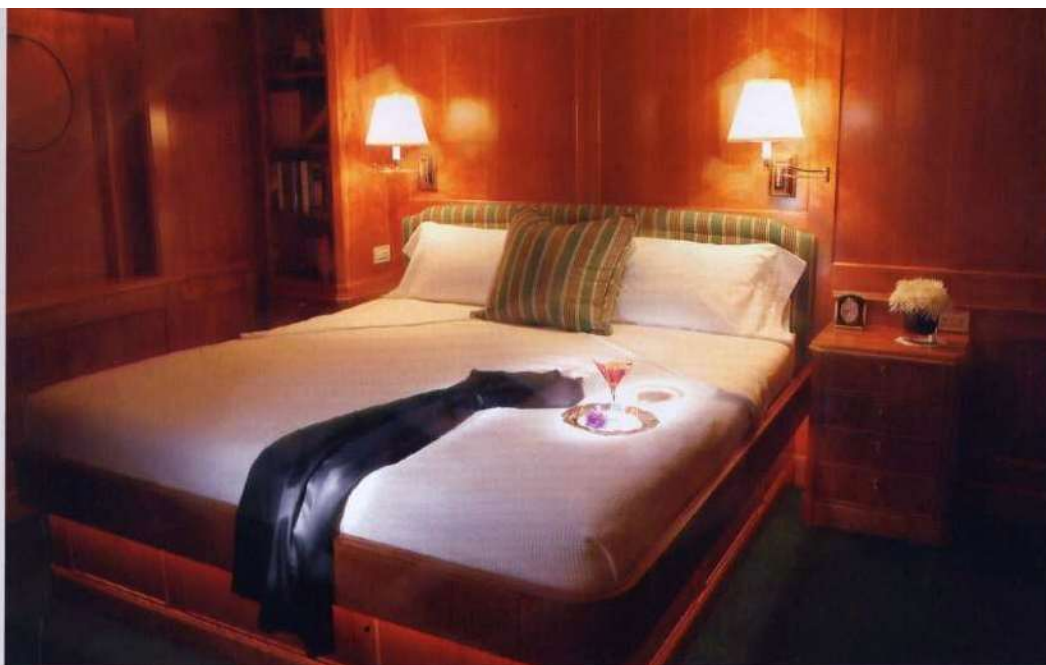
attraverso una preziosa scala di ciliegio, l'armatore può salire direttamente al ponte superiore, che è interamente dedicato ai suoi alloggi: una suite matrimoniale comprendente uno studio con vista per 180 gradi e due sale da bagno foderate in marmi pregiati. Ancora salendo, si raggiunge il ponte di comando, dotato delle più raffinate strumentazioni di navigazione e di un sistema di controllo e gestione degli impianti tra i più avanzati al mondo. E' su questo stesso ponte, nella parte poppiera aggettante, che si trova l'eliporto. Tornando al vestibolo d'ingresso, la scala che scende al ponte inferiore porta a un atrio che, a sua volta, conduce verso due opposte direzioni. Da una parte, il quartiere riservato agli ospiti, articolato in lussuosi alloggi doppi, con bagno privato e impianto TV flat-screen dotato di Lantic System per la scelta di numerosi giochi e programmi di intrattenimento; dall'altra, il quartiere dell'equipaggio, composto invece da cabine singole, anch'esse provviste di servizi privati. Se scontato è l'estremo comfort dei passeggeri, non altrettanto si può dire per il personale di bordo che, in questo specifico caso, gode di una sistemazione nettamente al di sopra della media. D'altra parte, era esplicita volontà dell'armatore fare in modo che il "Turmoil" esprimesse un'atmosfera calda e raffinata in ogni suo ambiente. E non c'è dubbio che questo obiettivo sia stato raggiunto grazie anche alla superlativa arte mobiliara che, come un comune denominatore, assegna a tutti gli interni della nave - compresi persino quelli più tecnici, come la plancia o le cucine - un armonico senso di eleganza.

Per ulteriori informazioni: Royal Denship, Balticgade 15, 8000 Aarhus C (Danimarca); tel. +45 86 117353; fax +45 86117453; sito web www.royaldenship.dk; e-mail info@royaldenship.com - Royal Denship Europe; piazzetta Pre' Bortolo di Panigai, 3; 33076 Pravisdomini (PN); tel. 0434 644829; fax 0434 645921.

Royal
Denship

209'
Turmoil





SCHEDA TECNICA ■

Progetto: Tom Fexas (design esterno); Ole Steen Knudsen (architettura e ingegneristica); Ole Rune e Bev Walsh (design interno) - Lunghezza fuori tutto: m 63,84 - Larghezza massima: m 12,10 - Dislocamento a mezzo carico: kg 1.700.000 - Immersione a pieno carico alla chiglia: m 3,50 - Motorizzazione: 2x2.260 HP Caterpillar 3516B A2 - Diametro eliche (a pale fisse): m 2,00 - Velocità massima a mezzo carico: 16 nodi - Velocità di crociera: 14,5 nodi - Autonomia a velocità di crociera: 6.500 miglia - Riserva carburante: 274.000 litri - Eliche di manovra: bow thruster Hundestadt da 234 HP; stern thruster Hundestadt da 135 HP - Dissalatori: Idromar 2x30.000 litri/giorno - Generatori: 3x250 kW Caterpillar C-9 - Stabilizzatori: Quantum 4 pinne "zero speed" - Aria condizionata: Servex - Posti letto (armatore e ospiti): 12; (equipaggio) 13 - Certificati di classe: Lloyd's ∇ 100A1, LMC, UMS, MCA, Full Ice Class 1C.