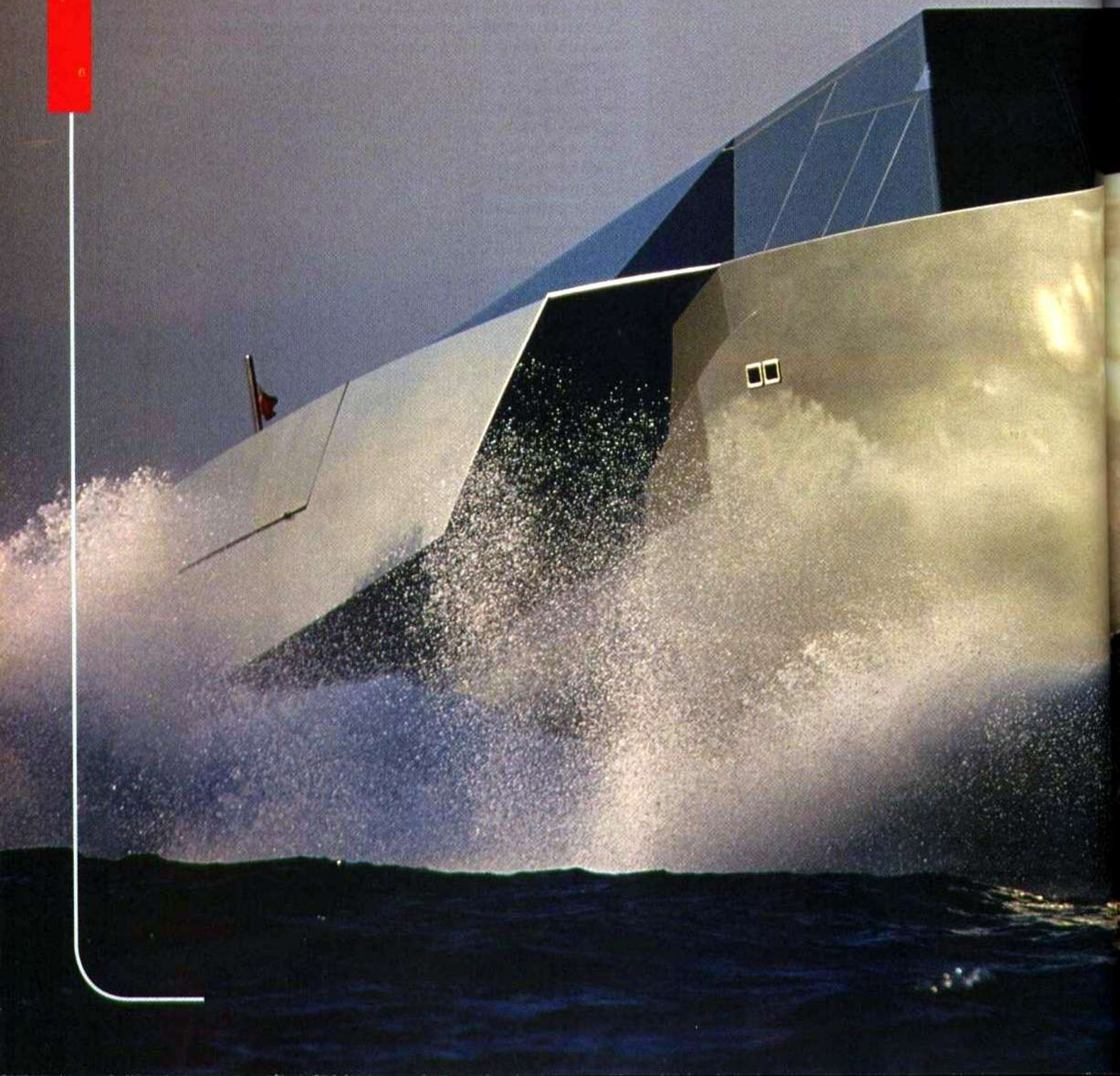


S P E C I A L E

Genova 2003

velocità

PROVA – Ancora una volta una rivoluzione firmata Luca Bassani. Due motori, tre turbine, costruzione in carbonio e 60 nodi di velocità massima. Puro concentrato di tecnologia e design. **di Maurizio Bulleri**



118 WALLYPOWER



S P E C I A L E
Genova 2003

Velocità



1. Parte di arredamenti e finiture sono realizzati in materiali compositi. Nella foto il tavolo di carbonio che arreda la zona pranzo sotto la tuga.

2. La consolle di sinistra del ponte di comando dove sono sistemati i computer che controllano i motori.

3 Il salone visto da prua. Dietro la grande vetrata di poppa si intravede la plancetta, priva di battagliola per andare incontro alle esigenze di design.



Wallypower è Luca Bassani. Quando esordì con le imbarcazioni a vela lo fece costruendo scafi ad altissimo contenuto tecnologico e dal design straordinariamente e semplicemente innovativo. In questo modo catturò in brevissimo tempo l'attenzione di tutto il mercato della nautica e divenne un esempio per molti altri costruttori. La stessa geniale intuizione trova ora applicazione nelle imbarcazioni a motore. Identici i criteri ispiratori. Massima ricerca tecnologica, sia nella costruzione, sia nella propulsione. L'azzardo stilistico è ora, per il Wallypower, veramente forte, quasi esagerato. La sfida è quella di andare contro a tutto quello si è visto fino ad ora viaggiare sull'acqua. Con le barche a vela Luca Bassani ha avuto ragione e il mercato

l'ha incoronato come grande innovatore, ora solo il tempo ci dirà se anche in questa occasione ha saputo guardare lontano. Certo è che chi ha disegnato le linee del Wallypower ci ha dimostrato in modo palese che si possono davvero creare nuove imbarcazioni.

Progetto

La stretta collaborazione del cantiere con lo studio Lazzarini e Pickering ha dato vita ad un progetto proiettato nel futuro. Rivoluzionati i concetti d'abitabilità sul ponte di coperta. La tuga vetrata si stende verso poppa, assecondando le esigenze d'allestimento del salone e della timoneria. Nuova la collocazione del pozzetto a prua, arredato con elementi in continuo movimento che ne esaltano la vivibilità e la versatilità.

Elevati gli standard di costruzione: scafo e coperta sono realizzati in materiali compositi avanzati (fibra di carbonio) impiegati persino per alcuni elementi d'arredo. Il sistema di propulsione conta su due motori diesel e tre turbine da 5.600 cavalli ciascuna, due delle quali accoppiate alle stesse trasmissioni utilizzate dai Cummins. Una centrale computerizzata di controllo gestisce e monitorizza i macchinari e l'imbarcazione.

Coperta

E' estremamente caratterizzante. Le forme della tuga seguono quelle degli allestimenti interni. Ampi gli spazi di transito, esageratamente protetti da murate alte e larghe. Priva di tientibene la poppa, una scelta dovuta ad esigenze di stile. L'area esterna conviviale è a prora, in contra-



sto con ogni tradizionale progetto. Due tavoli a movimento idraulico, circondati da panche, possono essere protetti dal sole mediante un tendalino teso tra i piloni che sorgono improvvisamente dalle due murate laterali. Nel vertice di prua, un enorme portello a sollevamento idraulico scopre il tender e la relativa gru, appositamente studiata per estrarlo e vararlo, con un movimento tutt'altro che elementare.

Si passa dalla timoneria alla prora, sollevano un cristallo anteriore di dimensioni troppo ridotte. Più comoda la porta scorrevole di poppa, con due grandi ante. Sui fianchi, un tratto della parte superiore delle murate si ribalta verso l'esterno, dando origine a due ali che sporgono sull'acqua e che possono essere impiegate per

l'imbarco. A poppa stupiscono le proporzioni della scala reale d'imbarco.

Interni

Inutile e impossibile ogni paragone con altre imbarcazioni. Quanto realizzato nel Wallypower è infatti unico, mai visto prima. Sul ponte di coperta, il salone d'ingresso, arredato con lunghi divani in murata, si trova appena sopra la sala macchine. Ad un livello più elevato si estende il soggiorno, con tavolo da pranzo di carbonio, e la timoneria. Le sedie che circondano il tavolo possono essere rivolte fronte marcia e assicurate al pagliolato per la navigazione veloce. La postazione di comando è sdoppiata in due consolle, una di governo, l'altra di controllo del sistema di propulsione. Tut-

ta l'area di coperta è proiettata all'esterno attraverso ampie vetrate, ciascuna di forma diversa, capaci di far spaziare la vista a 360° sul panorama circostante, con la breve interruzione di costole di carbonio, indispensabili per sostenere la tuga. Si respira tecnologia anche negli arredi sottocoperta.

Frequente il ricorso all'acciaio, non solo per le rifiniture, mentre alcuni paglioli, paratie e porte sono rivestiti con fogli di vetroresina "metallizzata". Domina su tutto un meraviglioso teak biondo, trattato per resistere all'ambiente marino e lavorato con somma precisione. La cabina armatoriale è nel vertice di prua e dispone di un doppio locale bagno con due accessi indipendenti. Due le matrimoniali per gli ospiti. Ben quattro le cuccette per l'equipaggio, cui si

Sopra a 360° la vista che si ha dalla tuga. A interrompere la vista soltanto le costole di carbonio che sostengono tutta la struttura. Al centro della foto si nota il passaggio che porta alla zona notte, sullo sfondo ancora il tavolo di carbonio e la consolle di controllo dei motori.

S P E C I A L E
Genova 2003

Velocità



1. Una delle due cabine matrimoniali per gli ospiti.
2. L'armatoriale si trova a prua e il suo bagno è dotato di due accessi indipendenti.
3. Alla cucina è riservato un grande spazio, di fronte si trovano i locali per i membri dell'equipaggio, a cui sono dedicate quattro cuccette più quella per il comandante.

aggiunge la cabina del comandante. Una scelta dettata dalla necessità di avere a bordo anche personale tecnico.

Impianti

Due delle tre turbine diesel sono accoppiate agli stessi riduttori impiegati per i due motori diesel Cummins, utilizzati per le manovre ed i trasferimenti a lento moto. Una terza turbina, denominata "booster", viene invece utilizzata in modo indipendente, per incrementare la velocità. Enorme la capacità dei serbatoi, quello del carburante arriva a 22.000 litri (quello dell'acqua a 1.200), indispensabile per assicurare un'adeguata autonomia (il consumo è di 58 litri/miglio). Corrispondente alle aspettative anche la dimensione del serbatoio dell'acqua. Un complesso sistema di con-

trollo computerizzato fornisce informazioni sui motori, sulle turbine e su altre parti dell'imbarcazione, mentre telecamere telecomandate trasmettono costantemente al centro di controllo le immagini della sala macchine. La fornitura di energia è affidata a due generatori da 33 kW.

La prova

Per le manovre in porto e per la navigazione a lento moto (fino a 9 nodi) vengono utilizzati i due diesel Cummins da 370 cavalli, connessi agli stessi riduttori cui sono collegate le turbine di spinta. Sorprendente la silenziosità; in timoneria il livello di rumore con i diesel al minimo regime è identico a quello misurato alla velocità di crociera. L'avvio delle turbine richiede alcuni preliminari controlli che vengono effet-

tuati in sala macchine e dalla timoneria, tramite computer. Una volta ricevuto il consenso da tutti i sensori che monitorizzano la fase d'accensione e di riscaldamento delle turbine (circa 2 minuti) si procede a disconnettere i motori diesel e ad innestare i potenti propulsori; l'operazione si effettua semplicemente agendo su due pulsanti sistemati nel quadro comandi della plancia. A questo punto si dosa dolcemente il gas con le manette elettroniche e si corregge l'assetto in funzione delle condizioni del mare e della velocità. A bordo l'atmosfera è ovattata, nessuna vibrazione, né da parte degli organi meccanici, né da parte delle strutture di coperta. Alla velocità di crociera di circa 42 nodi (massima andatura con due turbine) la rumorosità è di appena di 66



S P E C I A L E

Genova 2003

Velocità



1

1. Ci sembra quasi banale definirlo pozzetto. L'area conviviale è spostata a prua, dove gode di uno spazio arredato con due tavoli a movimento idraulico, panche e tendalino, che è sorretto da appositi supporti che scompaiono nelle murate. Troppo stretto il passaggio nella sezione frontale della tuga.

2. Il garage è ricavato nel vertice di prua, il tender viene alato e varato per mezzo di una gru.

Lo scafo plana dolcemente sorvolando le creste più alte delle onde. Il dritto di prora resta alto sull'acqua. Agiscono efficacemente i due profondi deflettori laterali che aprono l'onda di scia lanciando gli spruzzi d'acqua lontano dalle prese d'aria delle turbine. Gli impatti con le onde sono morbidissimi e non si avverte alcun impatto. La giornata non è adatta ai test di velocità, il mare è molto mosso, le onde sono incostanti e alte oltre un metro e mezzo, ma Wallypower non cambia assetto, incurante

delle condizioni del mare prosegue in rotta. Solo navigando al traverso "tiene il bordo", guidata dallo spigolo di carena.



2

Poi, quando tutto è pronto, si accende il booster, la terza turbina collegata direttamente all'idrogetto centrale, e a questo punto si è pronti per il decollo.

Le tre turbine vengono spinte a circa il 70% della loro massima potenza e la velocità sale sino a 56,4 nodi. Wallypower è ancora in fase di perfezionamento e possiede ampi margini di miglioramento. Si stanno approntando nuove eliche di propulsione per gli idrogetti che dovrebbero dare maggiore velocità, sfruttando tutta la potenza che turbine sono in grado di generare. Il cantiere dichiara di aver già raggiunto in condizioni ideali i 59

nodi. Una prudente stima lascia prevedere che con un'accurata messa a punto sia possibile raggiungere i 63 nodi, vicini al limite teorico di progetto.

Vela
MOTORE

WALLYPOWER 118' LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Wally - Intermarine, exterior styling: Wally e Lazzarini & Pickering, interior design: Wally e Lazzarini & Pickering, costruttore Intermarine Rodriguez.

Prezzo

Euro 25.000.000

Dati

Lunghezza fuori tutto **m 36**
larghezza massima **m 8,01**
immersione massima **m 1,25**
dislocamento a mezzo carico **t 95**
serbatoio carburante **lt 22.000**
capacità acqua dolce **lt 1.200** posti letto **6 + 6** per l'equipaggio
materiale di costruzione compositi avanzati autonomia 380 miglia alla massima velocità - consumo alla

massima velocità **58 litri/miglia** - categoria di progettazione CE "B".

Motori

2 motori Cummins da **370 cv** ciascuno - **3 turbine DDC TF50** da **5.600 cv** ciascuna - trasmissioni **Maag Gear** - propulsori **Jet KaMeWa** - bow thruster **Max Power 450R** - 2 generatori **Kohler** da **33 kW 380 Vca** ciascuno - desalinizzatore da 300 litri/ora.

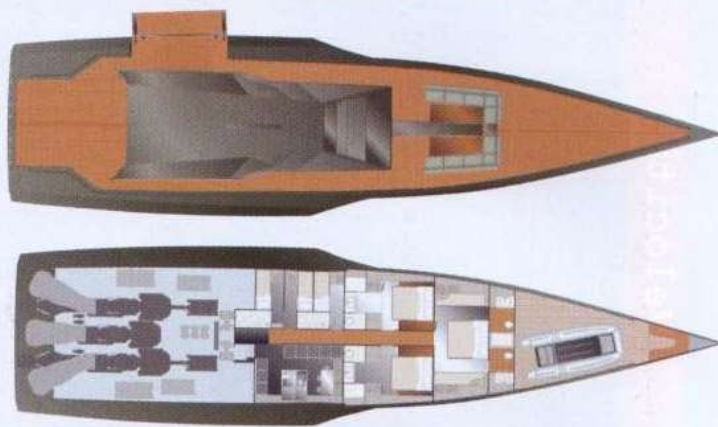
Indirizzo

Wally
Seaside Plaza, 8
Avenue des Ligures
Monte Carlo Monaco
tel. 00 377 93100093
fax 00 377 93100094
www.wally.com

Le prestazioni

Nodi	Rumor.(dBA)	note
3	70	rumorosa al minimo come in crociera
9	73	massima velocità con i turbodiesel
42,5	66	con due sole turbine al 70% della potenza
50	70	andatura di crociera molto confortevole
56,4	74	in prova con tre turbine al 70% della potenza
59	-	velocità massima raggiunta dal cantiere
65	-	velocità massima di progetto

Nota: Le velocità sono state rilevate tra Montecarlo e San Tropez con vento teso e mare mosso, altezza onde 1,5 metri, temperatura dell'aria 22° centigradi, dodici persone a bordo, serbatoi carburante e acqua al 50 % della capacità.



In sintesi

Rivoluzionario il pozzetto a prua. Timoneria e salone aperti a 360° sul panorama circostante. Impressionante il comfort in navigazione, sia per la silenziosità, sia per la notevole stabilità. Divora miglia annullando la dimensione spazio-temporale. Agile, nonostante le dimensioni e il dislocamento. Velocità di crociera di circa 50 nodi. Potenzialità massime ancora non completamente espresse. Realizzata con materiali compositi avanzati. Sala macchine tecnologica con tre turbine e due turbodiesel accoppiati sugli stessi invertitori. Plancia computerizzata per il controllo di tutta l'impiantistica di bordo. Necessaria la presenza di personale tecnico qualificato a bordo.

- Prestazioni
- Design
- Tecnologia



- Barca per pochissimi

