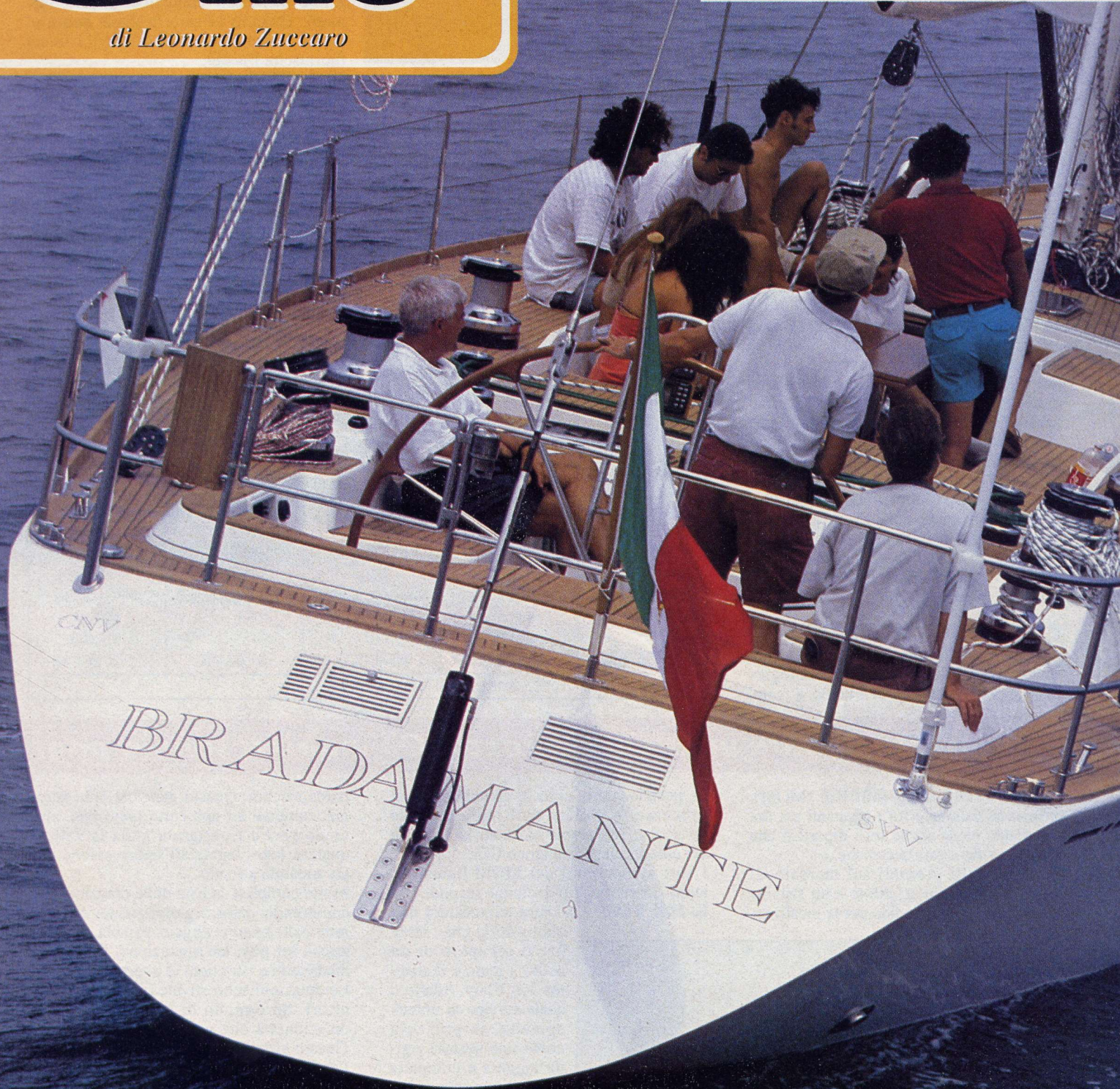


lezioni di Stile

di Leonardo Zuccaro



Classe, ricercatezza, marinità. Sono le doti del nuovo Nauta 65, un venti metri a cui Bruce Farr ha dato tutta la potenza delle sue carene e lo studio milanese il suo impeccabile stile

Il pulitissimo disegno del pozzetto centrale del Nauta 65 è corredato di un tavolo amovibile. Niente winch né manovre che ostacolino il relax degli ospiti. Nella foto grande, il 65 in bolina. Malgrado il poco vento la barca è risultata estremamente agile.



Il pozzetto di poppa è la centrale operativa di bordo da cui si manovrano tutte le scotte. Splendida la ruota in legno lamellare che dà un particolare tocco di raffinatezza.



Uno dei tanti dettagli di pregio, le cerniere a compasso.



Anche gli oblò laterali sono in acciaio inox, con bordi inferiori inclinati per drenare l'acqua.

Nel 1985 la Nauta Yachts presenta la sua "opera prima", un 54 piedi firmato dall'americano Scott Kaufman. Le linee sono belle, fin troppo aggressive per una barca che si propone come un cruiser oceanico. Ma quello che più colpisce è la cura del dettaglio, l'attenzione posta nella realizzazione degli impianti, nella scelta delle attrezzature, nelle forme del mobilio. È uno stile del tutto particolare che rispetta rigorosamente il concetto di marinà ma non trascura l'estetica, un mix di design italiano e funzionalità nordica. Frutto di questo pregevole risultato è un lavoro di equipe che vede per la prima volta affiancarsi al progettista delle linee d'acqua e al cantiere costruttore una terza figura professionale, per l'appunto la Nauta di Milano, che forte di uno staff di architetti e project manager che possono seguire il cliente dalla fase iniziale all'assistenza post-vendita, può puntare sulla personalizzazione degli interni, del piano di coperta e degli impianti, esercitando al contempo un costante controllo di qualità della costruzione. Oggi questo tipo di struttura organizzativa si è visto essere la migliore in assoluto, tanto da essere in un certo senso copiata da molti. A distanza di dieci anni, a quel 54 piedi sono seguiti altri modelli, tra cui il 70 di Farr che resta tuttora uno dei maxi più veloci ed eleganti in circolazione. Fino ad arrivare a questo nuovo 65, sempre del progettista neozelandese, di cui siamo andati a provare il secondo esemplare. Ancora una volta, più che dalla visione d'insieme siamo stati attratti dalla definizione dei dettagli e dall'accuratezza della costruzione. A ciò ha contribuito il cantiere CNB di Fano, da cui sono usciti gran parte dei Nauta, che con l'ingresso di Maurizio Testuzza in qualità di socio e direttore tecnico (nel suo curriculum undici anni da Giorgetti & Magrini, compresa la realizzazione del 12 M Italia e tre anni da Tencara per i vari Moro, Tag Heuer e Brookfield), ha acquisito un grosso bagaglio di esperienze nelle tecnologie avanzate. E infatti, scorrendo le specifiche costruttive

MAXI YACHT

ve compaiono laminati a sandwich unidirezionali e triassiali di vetro, stuoie di kevlar, resina vinilestere, il sacco a vuoto. Tecniche e materiali di qualità, capaci di rendere una stratifica leggera e rigida ma anche affidabile nel tempo, priva cioè di quei rischi, come la delaminazione, che un sandwich poco raffinato può presentare negli anni. Anche per l'incollaggio del ponte in teak è stata usata solo resina epossidica con doghe a tutta lunghezza, così da evitare sia le antiestetiche giunzioni di testa in gomma nera che le viti, spesso fonte di infiltrazioni nel sandwich della coperta. Ma torniamo ai dettagli, cominciando con gli acciai. Spesso viene data loro poca importanza, col risultato che uno scafo di classe rischia di apparire dozzinale. Sul 65 ogni pezzo viene realizzato artigianalmente su specifiche della Nauta, compresi i passacavi, le bitte, le cerniere dei gavoni a compasso interno, che somigliano più ad un'opera di "micro-ingegneria" meccanica tanto sono ricercate nella foggia e nel loro geniale sistema di apertura, che permette ad un portello arrotondato di aprirsi senza problemi. Il diametro dei pulpiti e dei candelieri, 30 mm anziché i soliti 25 mm, contribuisce a dare un'immediata sensazione di solidità, tanto più che quello di poppa è integrale, con il cancelletto in tubo rigido al posto della scarna draglia in cavo, così da garantire un adeguato sostegno al fuoribordo o al supporto del radar. In acciaio inox anche gli oblò col bordo inferiore inclinato per evitare ristagni d'acqua. In legno lamellare è invece la ruota, una "chicca" di raffinatezza e un gran piacere da afferrare. Il piano di coperta prevede due pozzetti, quello di poppa è la centrale operativa delle scotte, il prodiere di due metri di lunghezza è dedicato esclusivamente al relax degli ospiti, con un tavolo amovibile da stivare in cala vele. Ad un occhio attento non sfuggono le due canaline di scolo che girano attorno alle panche, così da mantenere le sedute sempre asciutte. Risolto anche l'annoso problema delle fuoriuscite di gasolio sul teak, i tappi di imbarco e gli sfiati dei serbatoi sono infatti piazzati dentro botole incassate sui passavanti e dotate di fori di drenaggio che scaricano sulla linea di galleggiamento. Pulita e funzionale la soluzione del musone di prua, con entram-



asciutte. Risolto anche l'annoso problema delle fuoriuscite di gasolio sul teak, i tappi di imbarco e gli sfiati dei serbatoi sono infatti piazzati dentro botole incassate sui passavanti e dotate di fori di drenaggio che scaricano sulla linea di galleggiamento. Pulita e funzionale la soluzione del musone di prua, con entram-



Sopra, i tappi di imbarco del gasolio e gli sfiati sono posti dentro una botola sui passavanti. A sinistra, la sala macchine è bene organizzata e accoglie tutti gli impianti più rumorosi, compreso il dissalatore, le pompe e naturalmente il motore Volvo Penta da 200 cv e il generatore.



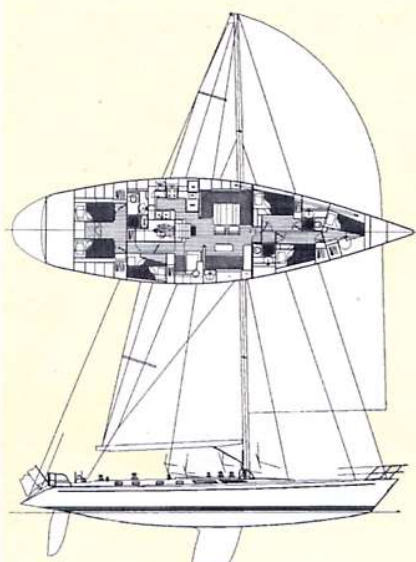
Livio Fioroni



Sopra, la dinette con la zona pranzo e l'angolo bar opposto. Da notare l'estrema linearità degli arredi, in puro stile marinaro. A sinistra, la cucina di forma ergonomica, con vaste aree di lavoro. Sotto, il carteggio realizzato a ridosso della scala d'entrata.



A sinistra, la toilette armatoriale che include il box doccia separato. Tutti i wc sono del tipo elettrico-manuale, con pompa del vuoto separata.



I NUMERI DEL NAUTA 65

Lunghezza fuori tutto **m 19,70**; Lunghezza al galleggiamento **m 15,80**; Larghezza **m 5,22**; Dislocamento **kg 22000**; Zavorra **kg 10700**; Pescaggio **m 2,90/3,40**; Superficie velica **mq 233**; I **m 24,66**; P **m 22,27**; J **m 7,17**; E **m 7,68**; Serbatoi acqua **lt 700**; Serbatoi carburante **lt 1000**; Motore **Volvo Penta 200 cv**; Generatore **Kohler 12 kW**; Alternatore servizi **Motorola 175 Ah**; Alternatore motore **Motorola 35 Ah**; Caricabatterie **75 Ah**; Dissalatore **Marinco da 136 lt/h**; 2 Autoclavi in parallelo **Gianneschi & Ramaciotti**; Boiler **70 lt**; Aria condizionata **Condaria Fan Coil**.

be le linee d'ancoraggio (catena e cima) incassate sottocoperta a lato dell'avvolgifiocco idraulico, in modo da liberare il fuso nella discesa o risalita dell'ancora. Sono solo dettagli, ma chi naviga sa bene quanta importanza possano assumere. La stessa cura che è stata posta in coperta caratterizza naturalmente gli interni. A cominciare dalla scala d'ingresso, che alla "dolce" inclinazione somma un corrimano in acciaio inox e gradini in teak naturale sagomati ai lati, sicuri anche sotto sbandamento. Malgrado siano ricavate cinque cabine (quattro doppie e una singola a prua) e una grande dinette doppia, gli spazi sono ovunque equilibrati e specie nelle zone operative, come la cucina, il carteggio o le tre toilette, c'è una scrupolosa osservanza delle ergonomie. Anche per questo, a bordo non esistono cuccette matrimoniali ma singole di comode dimensioni dotate di antirollio, non ci sono mensole aperte ma una gran quantità di cassetti e vani chiusi che facilitano uno stivaggio ordinato. Ordine che non è solo funzionale, ma anche estetico. Le linee del mobilio sono pulite, essenziali, gli angoli arrotondati in lamellare seguono il perimetro senza interruzioni, creando



In alto, la libreria è sovrastata dalla rastrelliera delle bandiere. Sopra, la cabina armatoriale con i due letti separati molto comodi in navigazione.



alte bande di contenimento. Il pagliolato è in compensato di teak listellato acero, ma la dogia più larga non crea quel caos di linee a cui la dogia stretta continua a sottoporci.

Ferramenta e luci sono in acciaio inox, poca pulizia e soprattutto niente ossido anche dopo anni di mare. E i materassi sono a molle, senz'altro più sani e comodi di quelli in gommapiuma. Concludiamo questa carrellata di dettagli con l'impiantistica, che su un maxi da crociera è forse la cosa più difficile da realizzare ma anche la più importante, perché da essa dipende la sicurezza e non ultimo la qualità della "vita di bordo". Tanto per fare qualche esempio, le tubazioni idriche sono ricoperte da due pellicole, una di alluminio e l'altra in pvc che mantengono più a lungo la temperatura: quando si apre un rubinetto, l'acqua calda arriva subito, senza doverla sprecare inutilmente. Naturalmente sono previste due autoclavi in parallelo (basta ruotare una valvola per azionare la seconda), ma anche utenze a pedale di rispetto, nel caso l'impianto elettrico andasse in panne. Cosa piuttosto difficile, visti i sistemi di protezione installati e i 1000 Ampere di batterie. Insomma, una bella lezione di stile marinaresco. (L.Z.)

Nauta Yacht, Via Mascheroni 19, 20145 Milano, tel. 02/4814317. **CNB**, Via L. Einaudi 12, Z.I. 61032 Fano (PS), tel. 0721/855102.



Sopra, le tre cabine degli ospiti sono dotate di letti a castello molto larghi e con ampio spazio di stivaggio. Tutti gli interni sono in teak satinato opaco. A sinistra, la cala dell'ancora con doppio sportello, le entrate della catena e della cima incassate sottocoperta.