

B

Provate
per voi DARWIN 86

OLTRE le mode

Stile e proporzioni esterne richiamano le barche da lavoro, mentre gli interni sono caratterizzati da AMPIE VOLUMETRIE e da un arredamento sobrio, che creano ambienti molto accoglienti e senza sfarzi. Alla velocità di crociera può navigare per 7.000 miglia nautiche

di Franco Michienzi

183

Chi non ha mai detto almeno una volta «quasi quasi mollo tutto per fare il giro del mondo in barca»? Un'idea affascinante e moderna se pensiamo che in passato i marinai erano assillati dal timore di trovarsi innanzi a forze apocalittiche di origine sovranaturale. Certamente la paura del mare ha sempre frenato gli aspiranti navigatori, un tabù ancora presente in molti di noi e se pensiamo che la media di ore di moto delle barche italiane è solo di 50 all'anno comprendiamo bene che difficilmente si tende a navigare comunque, al di là delle condizioni meteo. **Ma per qualcuno il mare è un bisogno fortissimo, il contatto prolungato con l'elemento liquido un fatto vitale.** Immaginare di poter navigare sempre anche quando tutti gli altri stanno fermi in porto, ha un che di magico. Un fine piacere, sotteso da quel senso di superiorità di cui certi uomini duri vanno fieri. **Non con una barca qualsiasi, ma con un mezzo forte nella struttura e nell'aspetto, senza fronzoli e orpelli inutili.** Una specie di rifugio per sé e per i propri cari da proteggere e coccolare. La nostra è stata la prima rivista che ha avuto il piacere di provare il Darwin 86, una barca che risponde al bisogno di avere un mezzo nautico adatto a ogni tipo di navigazione. Varata nel mese di maggio, ha **scafo in acciaio e sovrastruttura in alluminio** e le sue linee esterne, che portano la firma di Sergio Cutolo dello studio Hydro Tec di Varazze, ricordano da subito quelle delle imbarcazioni da lavoro.



Il salone principale, illuminato da **diverse finestre laterali**, è organizzato in modo da accogliere **due zone conversazione**, di cui una più ampia, con **divani e tavolo al centro**, e un'area con **tavolo da pranzo**.

Gli otto ospiti del Darwin 86 hanno a loro disposizione, tra ambienti esterni e interni, un **totale di 350 metri quadrati**.

La zona notte prevede **quattro cabine doppie**.



Notevole luminosità della camera armatoriale, ottenuta grazie alle finestre e al grande specchio. La suite accoglie una zona scrivitorio e un'area con poltrone e tavolino in vetro trasparente. Salta all'occhio anche l'ampiezza dei grandi armadi in legno.



La prova

Il giorno della prova non era proprio ideale visto che il mare era calmo e il vento assente. Ci accompagna Marco, un comandante con 30 anni di esperienza che ha fatto diverse traversate atlantiche a vela e che aveva qualche riserva mentale a timonare una barca a motore. A convincerlo è stata la libertà che si può godere su questo mezzo: «Vengo dalla navigazione a vela e sono approdato a questo tipo di navette perché mi sembra la soluzione migliore per un velista, nel senso che non "puzzano" come tante altre barche a motore, non hanno rumorosità, si può godere il mare in maniera analoga a chi va a vela e con questo scafo, tornando da Messina verso la Sardegna, abbiamo preso un Maestrale di 65 nodi di vento con un mare formato, una situazione di onde dai 3 ai 5 metri e non abbiamo avuto alcun problema».

Ci mettiamo al timone dalla postazione sul fly e la sensazione è di assoluta naturalezza: tutto si svolge in maniera molto intuitiva e semplice; nonostante le dimensioni, è un barca alla portata di tutti con una manovrabilità estrema. C'è una scheda elet-

tronica che consente ai timoni di lavorare in maniera indipendente e con l'ausilio dei motori e dei timoni in senso contrario è possibile ruotare la barca sul proprio asse senza andare di un solo metro avanti o indietro.

A 1.600 giri siamo già all'85% della potenza dei motori, facciamo un cerchio di 360°, le pinne sono disattivate, l'inclinazione che abbiamo è data esclusivamente dal senso di rotazione e possiamo notare che la barca si comporta in maniera molto docile, la velocità sale intorno ai 10 nodi, l'accostata rimane costante senza un eccessivo sbandamento. Mettiamo tutta la barra a dritta con i timoni scontrati di circa 30/35°, la rotazione sull'asse è praticamente immediata, abbiamo una virata di 360° in una lunghezza e mezza di imbarcazione, le manovre sono molto rapide. Il comandante ci dice che è preferibile, di fronte a un ostacolo improvviso, fare una accostata piuttosto che dare il crash stop a macchina indietro tutta, l'azione è molto più immediata.

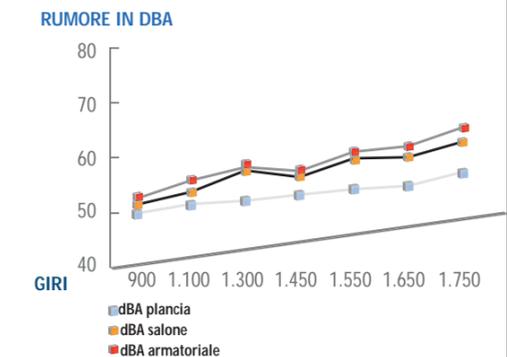
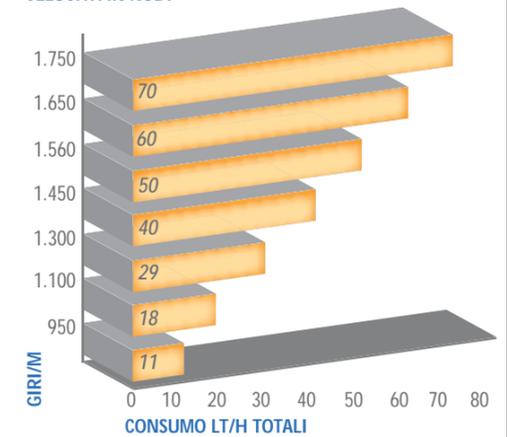
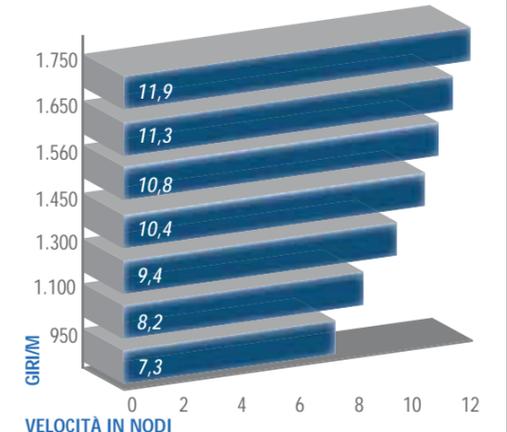
Decidiamo di fare la prova. Facciamo un cerchio con un diametro di circa 50 metri e la manovra è stata molto rapida con uno sbandamento di 8 gradi.



La sala macchine è ordinatissima e costituisce un esempio dell'evoluzione di questo settore verso il "funzionale" che i cantieri più aggiornati stanno curando in modo particolare.

LE PRESTAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA Località Ancona • vento assente • mare calmo • persone a bordo 11 • gasolio lt 22.000 • acqua lt 3.000 lt • acque grigie lt 2.000



| Giri | dBA salone | dBA plancia | dBA armatore |
|-------|------------|-------------|--------------|
| 900 | 51,5 | 49,9 | 52,6 |
| 1.100 | 53,8 | 51,6 | 55,9 |
| 1.300 | 57,7 | 52,2 | 58,3 |
| 1.450 | 56,5 | 53,3 | 57,6 |
| 1.550 | 59,9 | 54,3 | 61,1 |
| 1.650 | 60,1 | 54,9 | 62,1 |
| 1.750 | 62,9 | 57,4 | 65,5 |

Dal punto di vista del progettista

Il Darwin 86' ha scafo in acciaio con sovrastruttura in lega leggera. La configurazione del fondo nelle zone di poppa consente l'adozione di apparati propulsivi sia con linea d'assi singola, sia doppia, con skeg singolo centrale o doppio skeg. È altresì prevista la possibilità di installare propulsori azimutali. Il Darwin 86 ha carena tonda a dislocamento, caratterizzata da forme morbide con un ginocchio particolarmente arrotondato e con uscite di poppa che tendono ad appiattirsi. È senza bulbo, con pattino nella zona prodiera per renderla più asciutta anche in condizioni di mare mosso. Ci sono due skeg in corrispondenza delle linee d'assi che creano due gabbie dell'elica che la proteggono e ne migliorano l'efficienza. È senz'altro innovativo il sistema di timoneria. L'esigenza era quella di offrire all'armatore una barca che, nonostante i volumi imponenti, potesse essere portata da poche persone di equipaggio, quindi una barca di eccezionale manovrabilità. Si è pensato così di dotarla sia di bow che stern thruster ma anche di rendere i timoni indipendenti. Attraverso l'uso di appositi joy-

stick in plancia sono manovrabili in modo separato l'uno dall'altro. La scelta della motorizzazione è caduta su due Caterpillar C12 da meno di 400 cv l'uno. Il risultato è una riduzione dei consumi e quindi delle emissioni con prestazioni di tutto rispetto, avendo una velocità di crociera che si aggira intorno ai 10 nodi. La carena è stata studiata per consentire l'installazione di una coppia di stabilizzatori posizionati nella zona della sala macchine. È stato adottato un innovativo sistema di pinne stabilizzatrici prodotto e brevettato dalla Cmc Marine di Como che, unico al mondo, funziona attraverso attuatori elettrici invece che idraulici. È innovativo perché grazie all'attuazione elettrica le pinne stabilizzatrici non hanno perdite di carico e offrono così la massima efficienza sia in navigazione che all'ancora. In questo modo è garantito un funzionamento ottimale in ogni condizioni con una forte riduzione della potenza assorbita e soprattutto con una silenziosità d'uso ineguagliabile dai normali impianti ad attuazione idraulica.

Ingegnere Sergio Cutolo



LA SCHEDA

COSTRUTTORE Cantiere delle Marche Costruzioni Navali Srl, Ancona, tel 071 206705, info@cantiereellemarche.it, www.cantiereellemarche.it

PROGETTO Sergio Cutolo (linee esterne e ingegneria) • Floris e Veglia (interior design) • ufficio tecnico del cantiere

SCAFO Lunghezza f.t. m 26,04 • lunghezza di omologazione m 23,99 • lunghezza alla linea di galleggiamento m 22,87 • larghezza m 7,43 • immersione m 4 • peso ton 185 • materiale di costruzione acciaio e alluminio • riserva combustibile lt 42.000 • riserva acqua lt 3.400 • serbatoio acque nere lt 985 • serbatoio acque grigie lt 2.080

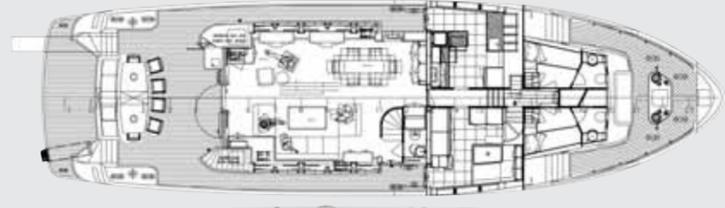
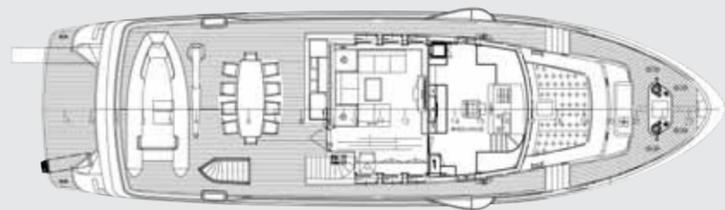
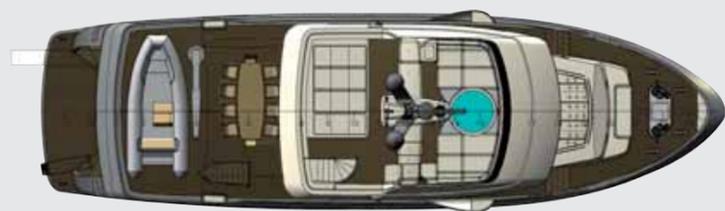
MOTORI Due Cat C12 • cv 390 (kW

287) a 1.800 giri/m • alesaggio x corsa mm 130 x 150 • cilindrata cc 12.000 • peso kg 1.174

PRINCIPALI DOTAZIONI STANDARD Parallelo automatico per i gensets • sistema di purificazione acque nere e grigie bio con sistema di trattamento acque e morchie di sentina RWO • stabilizzatori dinamici e zero speed MCM • gru da 1100kg • timoni indipendenti • monitoraggi riportati anche in dinette • lavanderia equipaggio • tavolo da lavoro con utensileria Usag completa • tavolo da lavoro con mola • tavolo da lavoro con trapano verticale • Glendinning 20 mt per shore power

CERTIFICAZIONE Categoria A

PREZZO € 6.050.000 + iva



Vasco Buonpensiere, direttore commerciale del Cantiere delle Marche, con il comandante Marco al timone dalla postazione fly.

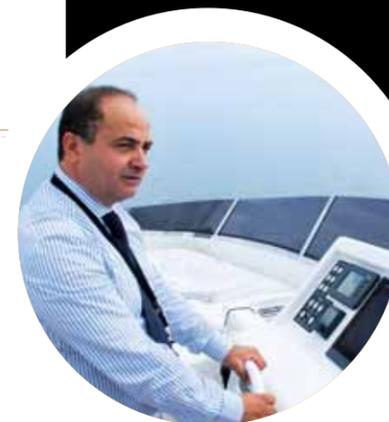
Chiudiamo il cerchio e diamo tutta barra a sinistra: la nave si comporta in maniera molto docile e anche in questo caso facciamo un completo "otto" sul nostro asse mantenendo gli stessi 30° di barra, invertendo il senso di virata la nave si comporta praticamente in maniera simmetrica, nell'altro senso abbiamo sempre il solito sbandamento di circa 8° che è del tutto accettabile considerata la manovra estrema che abbiamo fatto.

Con due Caterpillar di 390 cavalli ciascuno abbiamo raggiunto la velocità massima di 11,9 nodi a 1.750 giri al minuto con un consumo complessivo di 70 litri all'ora. Grazie ai 42 mila litri di gasolio l'autonomia a velocità di crociera di 10 nodi è superiore alle 7.000 miglia nautiche. Con questi valori, partendo da Genova con un pieno di carburante, è possibile organizzare un viaggio tra le isole caraibiche o raggiungere le acque del Sud Africa.

Il prossimo anno questa navetta ha in programma di attraversare l'Atlantico e navigare lungo i Caraibi. È autonoma anche per quanto riguarda i rifornimenti di acqua grazie ai due dissalatori da 300 litri all'ora ciascuno. C'è anche il trattamento delle acque nere e il compattatore per i rifiuti. Colpisce, e può essere facilmente rilevato scorrendo la tabella, il livello di rumore percepito inferiore quasi ovunque a 63 dBA, cioè una normale conversazione, nella cabina armatoriale si raggiungono a stento i 66 dBA alla massima andatura, dove l'acqua sullo scafo dovrebbe creare un aumento di rumore. Questo risultato è stato ottenuto con studi e assemblaggi delle strutture, usando materiali fonoassorbenti di grande qualità. La linea del Darwin è particolare e coerente con il suo stile di navigazione: forme semplici e rilassanti caratterizzano scafo e sovrastrutture. La disposizione di spazi e arredi dimostra un gusto per l'essenzialità, lontano da molte imbarcazioni moderne, che viene confermato dagli interni. Questi, il cui décor è stato affidato agli architetti Floris e Veglia, sono stati studiati per ottenere ambienti tipici di imbarcazioni più grandi,



Dal punto di vista tecnico, la carena è stata sviluppata e ottimizzata in modo da poter garantire il raggiungimento di velocità alte, relativamente alla tipologia di imbarcazione, senza per questo penalizzare il rendimento alle basse andature alle quali si realizzano i massimi valori di autonomia.



sfruttando al massimo la larghezza della barca. Il ponte di coperta accoglie un grande salone, luminoso e provvisto di area relax, zona pranzo e, ovviamente, schermo tv. Il ponte inferiore, infine, è dedicato alla zona notte, che prevede la suite padronale, a tutto baglio a centro nave, e altre tre cabine per gli ospiti. Una di queste è la vip, doppia e a prua, mentre le altre due hanno i letti gemelli. Ampio spazio è stato riservato alle zone relax e prendisole per un totale di 187 metri quadrati di aree esterne. Molto ricca

anche la dotazione di strumenti elettronici per la navigazione d'altura. Ci sono due radar con una portata di 80 e di 36 miglia nautiche, tutta la strumentazione è Furuno Navnet 3D di ultima generazione e sulla plancia del fly sono ripetuti tutti gli strumenti. In sintesi possiamo concludere che grazie ai grandi spazi a bordo, alla facile manovrabilità, alle dimensioni, ai materiali di costruzione e al suo dislocamento si può facilmente affrontare una navigazione con condizioni meteo marine difficili in tutta sicurezza. Non più una barca, ma una nave a tutti gli effetti.