

Nauta Yachts/ Fincantieri **Project Light**



L'AVVENTURA DELLO STUDIO MILANESE NAUTA YACHTS NEL CAMPO DEL MOTORE È GIUNTO A MATURITÀ CON QUESTO STRAORDINARIO PROGETTO BASATO SULLA LUCE E SULLA LEGGEREZZA, DA CUI IL NOME. COMPLETAMENTE INGEGNERIZZATO DA FINCANTIERI YACHTS, GIÀ BEN RODATA NEL SETTORE, NON SOLO DA DUE SECOLI DI ESPERIENZA NAVALE, MA ANCHE DA DUE NUOVI YACHT IN COSTRUZIONE, PUÒ ESSERE CONSEGNATO IN TEMPI RIDOTTI, GRAZIE ALL'IMMENSO LAVORO DI INGEGNERIZZAZIONE GIÀ EFFETTUATO. **DI ROBERTO FRANZONI**



Prua quasi dritta,
sovrastuttura a zigurrat,
vetri immensi ovunque.

Una nave con una personalità
forte, che offre spazi
e soluzioni mai viste.

Nella pagina a fianco,
i tavoli da pranzo e sullo
sfondo la divaneria
del ponte di coperta.

“L’avventura della Nauta incominciò con... un’Avventura, il 703, un minitonner degli anni Settanta”. Così l’incipit del servizio dedicato allo studio milanese condotto da Mario Pedol e Massimo Gino apparso su Yachts Italia n. 18, agosto/settembre 2007. In effetti il loro successo si è realizzato per quasi vent’anni nel campo della vela, con splendidi “fine sailer” fra cui numerosi My Song per Pier Luigi Loro Piana, numerosi Southern Wind di 24, 27 e 30 metri, che hanno vinto diversi premi per il design, fra cui il Myda, Millennium Yacht Design Award del Seatec di Marina di Carrara. Poi quell’avventura si è avvicinata al mondo del motore con l’elegante serie dei Toy Marine, raffinati lobster costruiti a Savona da appassionati di vela che insieme a Pedol e Gino hanno saputo trasferire a bordo dei loro “twin screw” quel



sapore "atlantico" da velieri dell'East Coast americana che ne hanno decretato il successo presso un manipolo d'intenditori. L'avventura motoristica di Nauta Yachts era quindi nata e si è dimostrata inarrestabile. Del 2006 è il progetto della navetta Toy 110', che abbiamo pubblicato sul numero 21 febbraio/marzo 2008. Con un'unità superiore ai 30 metri lo studio milanese è entrato nel mondo dei dislocanti che come stiamo vedendo non conosce limiti, di numero e soprattutto di dimensione. Ed eccoci a questa proposta, che laurea i "ragazzi" Nauta al più alto livello di progettazione del grande yachting. Si tratta di un'unità di 80 metri che lo studio milanese ha messo a punto con l'ultima grande new entry del settore: Fincantieri Yachts, il gigante italiano della cantieristica (vedi Yachts Italia n.17 giugno/luglio 2007) che ha esordito, con molta discrezione e riserbo nel mondo dello

yachting, per loro decisamente "piccolo", con un 134 metri di Espen Øino per un cliente russo.

Il progetto denominato "Project Light", si traduce sia in luce, luminosità degli ambienti, trasparenze fra interno ed esterno, ma anche in leggerezza armonica delle linee, è stato elaborato di comune accordo tra Nauta Yachts e Fincantieri Yachts, che poi si è spinto fino alla definizione di gran parte dell'ingegneria, dell'impiantistica, delle matematiche della nave e delle prove in vasca effettuate in Olanda presso il Marin, Maritime Research Institute of Netherlands, dove le linee d'acqua e la carena con prua a bulbo hanno dimostrato ottime prestazioni, sia in termini di velocità che di tenuta di mare. Questo lungo e complesso lavoro, che ha impegnato sia i progettisti milanesi che ovviamente il grande centro di calcolo del colosso naziona-



Il salone e in secondo piano la sala da pranzo al ponte di coperta. La luce domina incontrastata gli ambienti. Nella pagina a fianco la piscina a prua, accessibile con cinque gradini direttamente dall'appartamento armatoriale e on due scale laterali dal ponte di coperta.

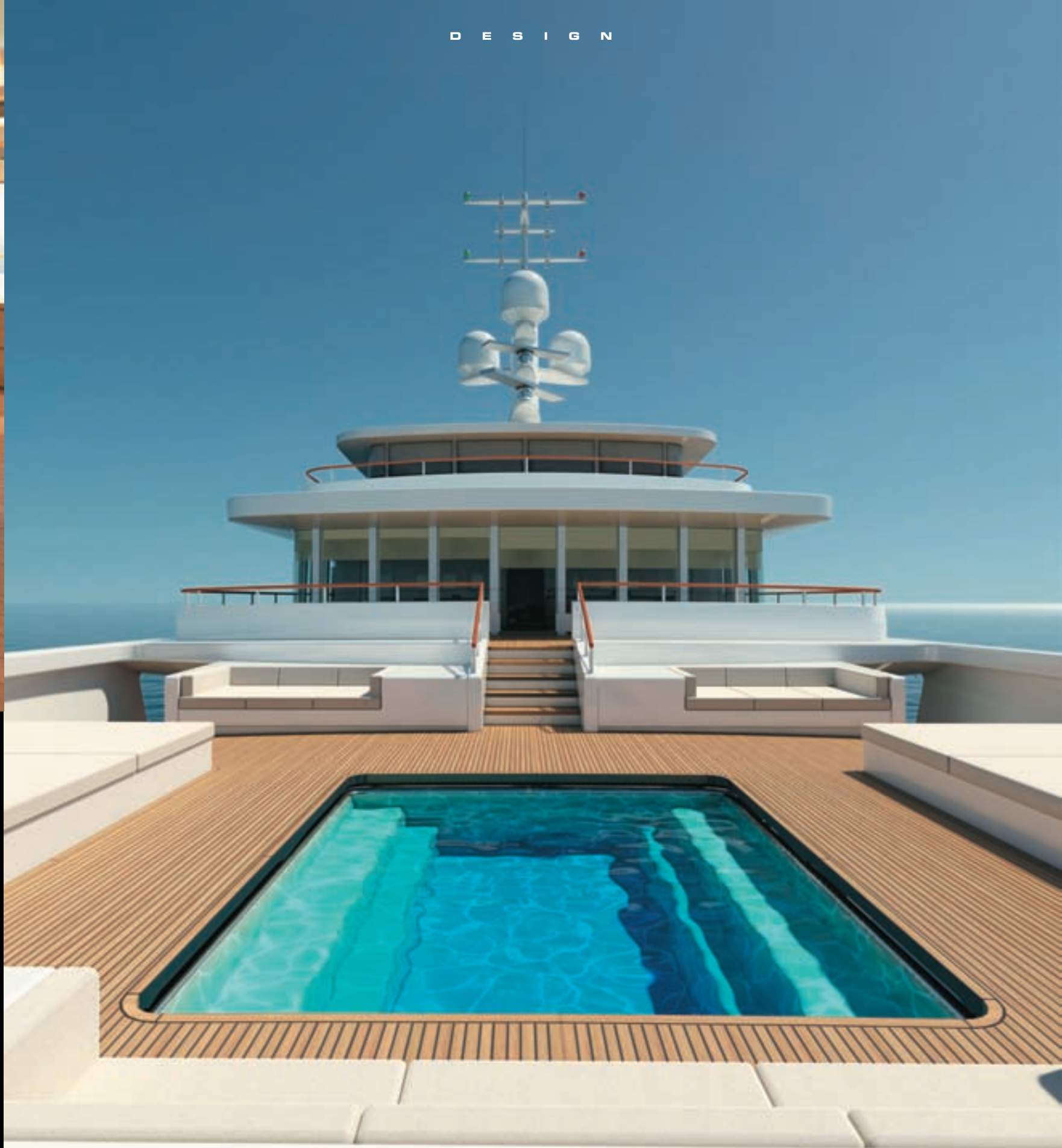
le, va molto al di là dei semplici concept che Fincantieri Yachts ha presentato finora, come il Marco Polo di Camillo Costantini o il Wave di Stefano Natucci o il Morpheus di Tim Heywood. Infatti Project Light non è un semplice concept, con un insieme di bei disegni, ma è una nave già ingegnerizzata e testata, e praticamente pronta a essere costruita. Questa iniziativa che Nauta Yachts e Fincantieri Yachts lanciano sul mercato, consente di tagliare praticamente almeno un anno di lavoro e di accorciare pertanto i tempi di consegna, limitati semplicemente alla costruzione e alla finitura. Il layout e i materiali proposti sono ancora suscettibili di alcuni adattamenti alle esigenze e desideri dell'armatore, ma questo lavoro non comporta tempi tanto lunghi quanto l'ingegnerizzazione e i test.

Venendo al concetto che sottende l'ideazione di Project Light, l'idea che ha ispirato i progettisti è stata il ripensamento della relazione fra un superyacht e l'ambiente in cui si

trova. Spazi all'aperto straordinariamente ampi, vedute mozzafiato sia dall'interno verso l'esterno che viceversa e una grande pulizia di linee e di masse per ottenere un insieme di grande equilibrio fra pieni e vuoti, che conferisce allo scafo una grande, naturale eleganza, al di sopra del tempo. Nave, nel vero senso del termine, ancor più che yacht, Project Light recupera stilemi eterni dell'arte navale e li reinterpreta in chiave modernista, attualizzandoli al tema del grande yacht. Project Light dispone di 640 mq di superfici di ponti calpestabili, 770 mq di aree interne vivibili avvolte da oltre 200 mq di vetrate, un rapporto decisamente innovativo nel mondo del megayacht.

"Nel corso dello sviluppo del progetto - dichiara Mario Pedol - ci siamo accorti che tutti questi aspetti non solo potevano convivere fra loro, ma addirittura si magnificavano l'un l'altro".

Analizziamo ora alcuni aspetti della nave.







Il ponte di coperta

Il ponte principale inizia all'estrema poppa, con ben 240 mq di superficie aperta, che oltre a rappresentare un eccezionale "benvenuto" a bordo, è concepita per relax, area prendisole e per cene all'aperto, ma anche come perfetto spazio per cocktail party a bordo. Dalla sua zona più poppiera si scende con due scale alla "spiaggia", al ponte inferiore, a prua della quale si apre una vasta area benessere che comprende la palestra, l'hammam, volendo la sauna, la sala massaggi. Insomma una Spa al completo. La "spiaggia" è fornita di "giochi" per acqua, ed è ovviamente di facile accesso dal mare, sia per i nuotatori che per gli ospiti che arrivano in tender attraverso due portelloni laterali. Risalendo al ponte di coperta, si entra nel salone principale, che è un tutt'uno con l'esterno, grazie alle enormi vetrate continue che consentono una visione del mare da qualunque punto. A centro nave la grande scala elicoidale completata dall'ascensore, pure in vetro, collega in una maniera spettacolare i quattro ponti, fino all'area di appontaggio dell'elicottero sul ponte alto. Alla prua del ponte di coperta si trovano le sei suite panoramiche per ospiti.

Il ponte superiore all'armatore

Il ponte superiore è riservato in esclusiva all'armatore. Il suo appartamento, che gode di ben 270° di vista sul mare, per di più dall'alto, occupa la parte prodiera del ponte ed è completato dalla sua palestra privata, da uno studio/libreria e da un'ampia terrazza. I progettisti hanno aggiunto una chicca, mai vista su altre navi. Una piscina e un ampio solarium ricavato su una sorta di mezzo ponte wide body che occupa tutta la parte prodiera della nave. Questo è accessibile anche dal ponte di coperta tramite due scale che dai passavanti salgono, coperte, fino al mezzo ponte. L'armatore invece scende di cinque gradini direttamente dalla sua terrazza. A poppa del suo appartamento l'armatore dispone ancora di una terrazza sul mare, che condivide con gli ospiti, di 130 mq.

La plancia

Il ponte alto della nave è dedicato al comandante e alla sua cabina, alla plancia, all'area di appontaggio dell'elicottero e all'alloggiamento dei tender di servizio. La visibilità è superba, ancora una volta a 360°, ancor più che su una vera nave. Per

L'appartamento dell'armatore a prua del ponte superiore, ha una vista straordinaria a 270°, la terrazza privata a prua, con l'accesso in piscina. Anche dal letto si domina la navigazione.



Il profilo di Project Light è fortemente evocativo del concetto intrinseco di nave. Anche l'alberetto contribuisce con la sua forma a fumaio. Sembra uno "ship portrait" delle grandi compagnie di navigazione dell'età dell'ora dei transatlantici.



Le manovre il comandante dispone di due piccole ali di plancia, più citazione navale che vera e propria necessità, che gli consentono una visibilità totale dei fianchi fino a poppa.

Ponte inferiore e sotto ponte

Al ponte inferiore trovano alloggi i 22 membri dell'equipaggio, la grande cucina, i garage per i tender di grande dimensione, che vengono varati attraverso due grandi portelloni laterali, la lobby d'ingresso a livello del galleggiamento e tutti i servizi della nave. Al sottoponte si trova la sala macchine dove i due

Mtu 16V 4000 M71 di 3.350cv (2.465 kW) spingono le 2.200 tonnellate della nave a 17 nodi di crociera continuativa. L'autonomia a 12 nodi è di 6.000 miglia.

Classificazioni

La nave viene costruita sotto le regole del Rina e in opzione secondo quelle del Lloyd's Register con le seguenti notazioni di classe: C, ⚓ HULL, ● MACH, Ych (MCA), navigazione illimitata, ASR, AUT-UMS (y). Inoltre la nave può ottemperare alle regole MCA "Large Commercial Yacht Code 2". ●