

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Sotto la lente di ingrandimento il primo explorer 59 metri Akula di Rossinavi

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 12th, 2023

Il racconto di come nasce il primo yacht explorer del cantiere Rossinavi, da parte del suo armatore e di chi gli è stato accanto nelle varie fasi, dà la sensazione – grazie a *SuperYachtTimes* – di vivere personalmente tutti i passaggi che sono stati necessari per creare quello che sarà il suo più fidato compagno in un prossimo viaggio intorno al mondo.

Akula, ovvero “squalo” in ucraino, è il nome di battesimo dell’explorer yacht: una costruzione robusta con un volume di 1.240 Gross Tonnage e senza fronzoli, con scafo in acciaio, progettata e costruita su misura per un avventuroso giro del mondo, così come richiesta dal suo armatore svizzero che con essa fa un bel balzo in avanti provenendo da un altro explorer, ma di soli 180 Gt: un Naumachos 82 di 24 metri varato dal Cantiere Navale di Pesaro nel 2007, uno yacht che con Akula ha comunque molto in comune, compreso il colore rosso dello scafo.

SuperYachtTimes lo ha incontrato durante un pranzo a Pisa, sede dello stabilimento Rossinavi, nella fase finale dei preparativi pre-varo: “Siamo sempre in crociera o all’ancora e ogni anno percorriamo 6.000 miglia nautiche o più con il Naumacho. Ho iniziato a pensare a una barca più grande perché trascorriamo diversi mesi a bordo alla volta e avevamo bisogno di più spazio; inoltre, dato che avevamo in programma di fare una crociera mondiale, volevo essere in grado di rimanere in mare fino a 30 giorni senza dover fare rifornimento o rifornirci di carburante” ha spiegato l’armatore.

Consigliato da Andrea Carlevaris di Acp Surveyors a Viareggio, con il quale aveva stretto amicizia al momento dell’acquisto del Naumachos usato, l’armatore è partito con l’idea di trovare un’imbarcazione da sottoporre a refitting ma non trovando quella adatta ha spostato la sua attenzione sulla costruzione di uno yacht personalizzato, originariamente sotto i 50 metri e 500 Gt, capendo però nel giro di breve tempo che aveva bisogno di una barca più grande.

La fase della progettazione delle linee esterne con Gian Paolo Nari e il design degli interni con Fm Architettura ha coinvolto intensamente l’armatore nella definizione del layout e dei dettagli tecnici dello yacht portandolo addirittura a usare il software Cad e a conoscere anticipatamente quali elettrodomestici (Electrolux) occorrevano per la cucina. A quel punto, con un elenco di specifiche iniziali in mano, la coppia si è rivolta a diversi cantieri europei di primo piano, ma l’attenzione ricorrente andava verso il cantiere Rossinavi, ritenuto il più capace e disponibile: il contratto di

costruzione è stato così firmato alla fine del 2020.

“Costruire un nuovo modello è sempre impegnativo, ma se poi si sceglie un’imbarcazione full-custom la scelta dei cantieri si riduce drasticamente”, afferma Carlevaris. “Rossinavi era disposto a costruire in tempi stretti e durante il blocco di Covid, un rischio non indifferente per loro. Avevamo un cantiere capace e un armatore che sapeva cosa voleva; il mio lavoro è stato quello di aiutare entrambe le parti a costruire il miglior prodotto possibile, oliando gli ingranaggi, se così si può dire”.

Su alcune caratteristiche estetiche e tecniche di Akula l’armatore si è rivelato dall’inizio irremovibile: lo scafo doveva essere non rivestito con una finitura commerciale; nonostante le perplessità di Carlevaris per un eventuale successivo impatto sul valore di rivendita, ma l’armatore era del tutto indifferente, forte dell’opinione che l’aggiunta di tonnellate di stucco per motivi puramente estetici non avesse senso su uno yacht (da lui chiamato ‘nave’) da esplorazione progettato per trasportare un container sul ponte, se necessario.

“Se si considera la costruzione di un’imbarcazione custom da un punto di vista economico, non si costruisce tutto”, afferma l’armatore. “Inoltre, volevo uno yacht per il mio uso personale, non per un potenziale proprietario futuro”.

Un’altra scelta insolita è stata quella di sostituire il teak con una coperta sintetica su tutto lo yacht, sia per la volontà di utilizzare materiali sostenibili ove possibile in tutto lo yacht, sia per la manutenzione, praticamente nulla, a quel punto richiesta. Il materiale selezionato è stato il Bolidt, adatto per impieghi gravosi e utilizzato comunemente sulle navi da crociera, anziché sulla consociata Esthec, i cui prodotti sono destinati alla nautica da diporto.

Dal punto di vista della propulsione l’armatore desiderava quella diesel-elettrica con pod azimut. L’energia elettrica di Akula proviene da quattro generatori Caterpillar a frequenza variabile (C32 e C9.3) che azionano due propulsori Veth L-drive con eliche controrotanti. La propulsione è silenziosa ed efficiente con capacità Dp, il pacchetto integrato da 2.600 kW che fornirà una velocità massima prevista di 14 nodi e un’autonomia di oltre 5.500 miglia nautiche a una velocità di crociera di 12 nodi.

“Abbiamo sviluppato la nostra esperienza nella propulsione diesel-elettrica con progetti come Endeavour II, Polestar [ex-Polaris] e Alchemy”, afferma Federico Rossi, direttore operativo del cantiere a conduzione familiare. “Con gli yacht full-custom, soprattutto quando i tempi di costruzione sono piuttosto ristretti, ha senso utilizzare sistemi e soluzioni con cui si è già lavorato e di cui si può garantire che forniranno le prestazioni richieste”.

Come Polestar, Akula soddisfa anche i requisiti della Classe II delle Regole di Classe del Ghiaccio Finlandese-Svedese (Fsicr). Per le navi con scafo in acciaio senza rinforzo del ghiaccio, Ice Class II significa che lo yacht è in grado di operare in modo indipendente in condizioni di ghiaccio molto leggero. Akula ha alcuni rinforzi locali dello scafo e casse di mare riscaldate, ma richiederà ancora un pilota e una nave di accompagnamento durante le crociere estive nelle acque artiche.

Essenziale per trascorrere lunghi periodi a bordo era la completa separazione dei flussi di circolazione dell’equipaggio e degli ospiti, nonché un’area studio privata sia per il proprietario (sul ponte che si affaccia sul ponte di poppa aperto) che per sua moglie (adiacente alla cabina armatoriale sul ponte principale a prua) dove potevano lavorare ininterrottamente. Riguardo alla

connettività di bordo, lo yacht è Starlink-ready, ma in aggiunta a Vsat il proprietario ha specificato un Poynting Wavehunter 5G antenna dome con il più alto throughput connessione internet cellulare disponibile sul mercato per la connettività veloce e senza soluzione di continuità.

L'area dedicata a questi spazi di lavoro, che su altri yacht potrebbe servire come media room, sky lounge o più alloggi per gli ospiti, indica con chiarezza le priorità del proprietario. Infatti, Akula ha solo tre cabine per gli ospiti, tutte sul ponte principale, oltre a una sala convertibile accanto alla cabina armatoriale, per un massimo di 10 ospiti compresi i proprietari, anche se la maggior parte delle volte porterà meno della metà di quel numero. Nonostante le sue ridotte dimensioni, la Naumachos 82 era in grado di trasportare più passeggeri.

Il ponte inferiore è dedicato alla sistemazione dell'equipaggio e ai servizi dell'hotel con un'enorme cucina pro-spec, un frigorifero walk-in e un congelatore, un ripostiglio, una grande lavanderia e una mensa per l'equipaggio di buone dimensioni. Un portello di servizio sul lato dello scafo consente all'equipaggio di un tender di caricare/scaricare le provviste all'ancora. Inoltre, la cucina ha una cucina adiacente, un'area di lavoro aggiuntiva utilizzata per pulire piatti e riporre utensili che ospita un frantoio per il vetro e un'unità di stoccaggio dei rifiuti refrigerati: "Scommetto che non troverete un altro superyacht in costruzione oggi con un retrocucina" ha detto Carlevaris.

A poppa del quadro elettrico e delle sale macchine c'è un garage per lo stoccaggio di biciclette, paddle board e altri giocattoli, così come i compartimenti pod e due officine – una per l'ingegnere e una per il proprietario per soddisfare la sua passione di "armeggiare".

Oltre alle scale separate per ospiti e equipaggio, un ascensore di servizio passa dallo spazio tecnico sul ponte inferiore fino al ponte del ponte. Utilizzate sia dagli ospiti che dall'equipaggio, le porte di atterraggio si aprono su entrambi i lati nelle rispettive aree per rispettare la privacy degli ospiti (l'intero yacht è progettato per essere adatto ai disabili, quindi l'ascensore, la passerella e i passaggi sono abbastanza larghi da consentire il passaggio di una sedia a rotelle). Le dispense su ogni ponte sono simili a piccole cucine.

I tender personalizzati sono un Tideman di 9 metri e un X-Craft di 8,5 metri e sono stivati ??in un garage semiaperto sul ponte principale a poppa. Entrambe sono imbarcazioni robuste, ma la Tideman è particolarmente robusta e realizzata in polietilene ad alta densità (Hdpe) che può essere riciclato e trasformato in legno composito o legname di plastica. Le murate si aprono per il varo su entrambi i lati mediante due gru a trave personalizzate da 4 tonnellate. Una piccola lobby sul ponte principale a poppa è dotata di armadi pensili in modo che gli ospiti possano rimuovere gli indumenti sporchi o bagnati prima di dirigersi verso le loro cabine.

Il salone principale e la sala da pranzo si trovano sul ponte superiore a poppa. All'interno c'è una palestra e un centro benessere con lettino da massaggio e sauna, la dispensa obbligatoria e una sala server dedicata per le apparecchiature Av e di navigazione. A prua c'è la sala di osservazione, un punto culminante del design di Akula . La prima parte è chiusa, ma due porte giallo brillante si aprono sulla sezione "cielo" nel gavone di prua – una sorta di loggia aperta agli elementi sovrastanti con ritagli nella fasciatura in acciaio dello scafo (la speranza è che una struttura in acciaio inossidabile lucidato come paraspruzzi sulla prua manterrà l'area ragionevolmente asciutta in mare aperto).

Sotto la sala di osservazione del cielo c'è un ponte di ormeggio coperto, che, sebbene completamente nascosto alla vista, fornisce un esempio dell'ingegnosità di Rossinavi nell'ideare

soluzioni su misura. Le norme relative all'attrezzatura di ormeggio in coperta si riferiscono a specifiche distanze sopra la linea di galleggiamento. Il ponte di ormeggio di Akula è leggermente al di sotto della distanza minima, quindi il cantiere ha montato le bitte e gli argani su una piattaforma rialzata mantenendo una passerella a tutta altezza tutt'intorno in modo che l'equipaggio possa accedere facilmente alle attrezzature. La soluzione è poi stata applicata anche ad un progetto costruzione di 44 metri.

Un altro punto forte è senza dubbio la timoneria. Il design avvolgente con le stazioni ad ali chiuse rispecchia il layout delle navi commerciali e delle barche da lavoro, molto simile a quello di Olivia O o Project Master (la conversione di 70 metri in corso presso Icon Yachts) che sono entrambi basati su piattaforme di navi di rifornimento. La vetrata più grande è di oltre sette metri quadrati e offre un'eccezionale visibilità a prua e a poppa.

“La semplicità è la massima sofisticazione”, come sostenuto da Leonardo da Vinci, e il ponte Furuno non è integrato, il che riflette la preferenza del proprietario per soluzioni altamente affidabili e low-tech. I controlli domotici sono stati evitati a favore del funzionamento manuale e della semplice funzionalità on/off. Era anche contro le televisioni a bordo – e alla vasca idromassaggio sul ponte – fino a quando la sua famiglia lo ha convinto del contrario. Da notare che non sentiva nemmeno il bisogno di un eliporto.

Akula sarà consegnata in autunno e resterà nel Mediterraneo, forse avventurandosi fino al Mar Rosso, dove il suo armatore sta considerando una spedizione con Yachts for Science, un'organizzazione no-profit che riunisce armatori di yacht e scienziati marini. Ma una volta che il periodo della garanzia sarà passato e qualsiasi intoppo risolto, intende intraprendere una crociera intorno al mondo: “L'unica sua domanda è: giriamo a destra o a sinistra?”

Rossinavi è abituata a risolvere le sfide tecniche quotidiane della costruzione di superyacht personalizzati, ma Akula è diversa da qualsiasi cosa precedentemente costruita – e non solo perché è il primo yacht esploratore del cantiere.

“La cosa più importante è essere in sintonia con la squadra del proprietario per gestire le aspettative”, afferma Federico Rossi. “Quindi si inizia con una panoramica del progetto e poi si riduce ai dettagli. Questa è la fase più delicata e forse più difficile dell'intero processo di sviluppo”. Prendiamo ad esempio la mancanza di carenatura. L'assenza di riempitivo elimina una fase di costruzione sporca e dispendiosa in termini di tempo, ma solleva una serie di problemi per un cantiere più abituato a fornire superyacht con una finitura perfettamente scintillante. Rossi segnala, a titolo di esempio, i tientibene a murata sui ponti di poppa aperti. La struttura metallica che è stata riempita e carenata presenta una superficie piana e uniforme per il montaggio di ringhiere e simili. A causa della distorsione dopo la saldatura, ciascuna piastra metallica non trattata è leggermente diversa da quella vicina e quindi è necessario tenere conto delle tolleranze. Per annullare queste differenze, i corrimano a bordo dell'Akula sono montati su collari in gomma di vario spessore. Sebbene l'altezza possa differire solo di un paio di millimetri, senza di essi i corrimano sembrerebbero traballanti.

A differenza delle conversioni da barche da lavoro in cui gli spazi tecnici e di stoccaggio sono integrati nella nave donatrice, la funzionalità degli yacht explorer di nuova costruzione può talvolta essere compromessa dalle esigenze della moderna vita a galla. Grazie soprattutto all'insistenza del titolare, ad Akula ciò non è avvenuto .

“Tutte le parti hanno lavorato duramente per mantenere intatta quella funzionalità”, afferma Rossi. “Questo è un problema che abbiamo riscontrato durante la costruzione di Taransay , una

replica moderna di 39 metri di uno yacht costruito nel 1930. A quei tempi molto più spazio interno era dedicato agli spazi tecnici e agli aspetti operativi della nave. È qualcosa che tendiamo a trascurare al giorno d'oggi.

Veth Propulsion ha sviluppato il Veth Integrated L-drive in collaborazione con Visedo con un motore a magnete permanente (Pm) appiattito ed eliche controrotanti per aumentare l'efficienza riducendo allo stesso tempo lo spazio di installazione e la riduzione del rumore. Il risultato è un propulsore molto compatto e leggero che consente di offrire una spinta a 360 gradi per una manovrabilità eccezionale. A differenza degli Azipod, il design consente il minor numero possibile di componenti elettrici da montare sott'acqua, dove sono vulnerabili ai danni e creano maggiore resistenza idrodinamica.

La propulsione diesel-elettrica è già silenziosa, ma non avendo trasmissione a ingranaggi nell'imbarcazione, motori Pm raffreddati ad acqua (rispetto ai motori asincroni raffreddati ad aria) e controlli elettrici anziché idraulici, il Veth L-drive riduce ulteriormente il rumore. Poiché la trasmissione a L ha una sola trasmissione a ingranaggi, è anche più efficiente, ha meno "perdita" e può essere montata in modo flessibile. L'alloggiamento brevettato "Shark Tail" sviluppato in collaborazione con Promarin è stato ottimizzato utilizzando calcoli Cfd e la forma asimmetrica garantisce un flusso ottimale dell'acqua verso la seconda elica.

"Le linee dello scafo sono state studiate appositamente per i pod Veth per raggiungere la velocità massima di 14 nodi e la velocità di crociera di 12 nodi, oltre ad un'enorme autonomia a velocità economica: obiettivi ambiziosi considerando che si tratta di una nave da oltre 1.200 Gt dislocante oltre 1.250 tonnellate", afferma Giuseppe Arrabito, fondatore di Arrabito Naval Architects .

"Avevamo già esperienza di propulsori diesel-elettrici con pod azimutali da precedenti progetti Rossinavi come il Polestar da 70 metri , quindi abbiamo iniziato il progetto ben consapevoli di come ottimizzare al meglio le linee dello scafo per questo tipo di propulsione. I pod Veth sono dotati di motori elettrici che erogano 1000 kW a ciascuna coppia di eliche controrotanti di Rolla per offrire un'efficienza ottimale in combinazione con bassa rumorosità e vibrazioni, nonché un'eccellente manovrabilità.

"Come il Rossinavi No Stress Two di 50 metri appena varato, non abbiamo effettuato il test in vasca dello scafo. Al giorno d'oggi i calcoli Cfd sono così accurati che i test sui serbatoi, che sono costosi e richiedono molto tempo, di solito servono solo a confermare i dati Cfd. Questo è un fenomeno abbastanza recente e ricordo ancora i nostri primi calcoli Cfd nel 2006, che non erano così affidabili come i test in vasca dell'epoca.

"Dal 2010 abbiamo progettato e sviluppato con Rossinavi ben 18 scafi dai 38 ai 70 metri sia in acciaio che in alluminio, tutti progetti one-off con piattaforme navali full-custom partiti da un foglio di carta bianco. Ognuno ha presentato la propria serie di sfide e ci è appena stato assegnato un contratto per altri tre progetti full-custom: un 44 metri in alluminio, un 53 metri in alluminio e un 63 metri in acciaio."

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24](#)

This entry was posted on Tuesday, December 12th, 2023 at 10:20 pm and is filed under [Yacht](#), [Yards](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

response, or [trackback](#) from your own site.