

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Lapenna (Columbus Yachts): “Due le sfide maggiori a bordo del Crossover 42 Big Naan”

Nicola Capuzzo · Friday, February 6th, 2026

Questo servizio è stato pubblicato in anteprima nel numero 1-2026 del supplemento Yacht Upstream disponibile a questo link

Big Naan è la prima unità della linea Crossover di Columbus Yachts a scendere in acqua. Disegnato dallo studio Hydro Tec con interni firmati Hot Lab, Big Naan è un 42 metri compatto con una stazza lorda di 443 Gt. La propulsione è affidata a due Caterpillar C32 Acert da 742 kW ciascuno, in grado di spingere lo yacht oltre i 14 nodi di velocità massima, con una velocità di crociera di 12 nodi. L'autonomia supera le 5.500 miglia nautiche a una velocità economica di 10 nodi, grazie a serbatoi carburante da circa 60 m³. Big Naan è dotato inoltre di un sistema di riduzione catalitica selettiva che soddisfa gli standard di emissione Imo Tier III, consentendole di navigare all'interno delle aree marine protette. SUPER YACHT 24 ha intervistato il Gianpaolo Lapenna, general manager a capo della divisione tecnico-produttiva, per un approfondimento tecnico.

Quali sono state le principali sfide ingegneristiche nella progettazione e costruzione dello yacht e in che modo le avete affrontate?

“Tutto ruota intorno al design della poppa e alla gru per la movimentazione del tender. La poppa ha infatti un design originale, con una grande piscina e un pozzetto libero e aperto. Una soluzione che ha portato due sfide tecniche: la prima riguarda i vetri della piscina: è totalmente contornata da vetri che affacciano sul beach club per portare luce naturale e creare giochi di luce e d'acqua all'interno. I vetri rappresentano di fatto una parte dello scafo, senza la necessità di avere coperture, tipo le corazze per gli oblò, richiedendo quindi calcoli agli elementi finiti realizzati da uno specialista del vetro per presentare sia al registro di classificazione sia alla bandiera soluzioni matematiche e ingegneristiche valide. Si tratta di un'installazione unica, perché la piscina dà su un locale che non è allagabile, ma stagno. È lo stesso approccio dei cosiddetti 'Nemo saloon' che si vedono sulle barche più grandi, soprattutto nord-europee, dove i salottini hanno il vetro subacqueo per vedere sottacqua. È stata una sfida tecnica e complessa”.

E la gestione del tender?

“L'altra sfida, ancora legata al design della poppa, è stata la gru, realizzata ad hoc da Sanguineti.

All'interno della poppa trovano posto tender e jet ski, ma essendo una barca commerciale il tender dell'armatore è in realtà una rescue boat. La complicazione è nell'aver nascosto una gru all'interno della pavesata: non è una novità di per sé, ma la sfida tecnica deriva dal fatto che non è una gru normale, bensì una gru rescue, certificata Solas per operazioni di salvataggio, quindi con alti coefficienti di sicurezza e prerogative tipiche delle Lsa, Life saving appliances. Anche questo è stato un aspetto complesso da affrontare”.

Quali caratteristiche rendono la soluzione così complessa?

“Una gru rescue è un'attrezzatura necessaria per la salvaguardia della vita in mare. Le regolamentazioni applicate sono diverse, più restrittive. Faccio un esempio: le operazioni di varo della rescue boat devono avvenire entro 5 minuti e devono essere possibili anche in condizioni di blackout. Per questo abbiamo ideato una moto centralina idraulica con motore diesel che mette l'olio in pressione nel caso venga a mancare la 400 V a bordo. La questione è soprattutto strutturale: invece di utilizzare i carichi di sicurezza normali — quelli di una gru che vara tender, jet ski o seabob — una Lsa richiede coefficienti di sicurezza molto maggiori e deve funzionare a diverse inclinazioni. Progettare una gru rescue diventa più oneroso e in questo caso la nostra, che è una parte di pavesata che fa anche da gru, ha rappresentato un'ulteriore sfida ingegneristica importante”.

Per quanto riguarda la realizzazione dei vetri della piscina con chi avete lavorato e quali aspetti ingegneristici sono risultati più critici?

“I vetri della piscina sono stati realizzati da Sovit, società con cui lavoriamo da 15/20 anni. Tuttavia la sfida non è nella realizzazione del vetro — che è un vetro a triplo stato, molto grosso — ma nella parte di ingegneria: sviluppare un modello matematico assimilabile a questa struttura fatta di acciaio e vetro e farne gli studi. Sovit ha inoltre realizzato anche tutti gli altri vetri presenti a bordo”.

Quali motivazioni hanno portato alla scelta di uno scafo in acciaio abbinato a sovrastrutture in alluminio?

“Per lo scafo abbiamo usato un classico acciaio di costruzione di grado A; per le sovrastrutture l'alluminio. La scelta ricade sul fatto che la barca è un explorer: uno scafo in alluminio sarebbe stato inutile, perché non si cercano prestazioni velocistiche ma range ampio, affidabilità e tenuta. Lo scafo in acciaio è il miglior compromesso. Le sovrastrutture in alluminio, come quasi tutti gli yacht dislocanti, consentono di tenere basso il baricentro e aumentare la stabilità”.

Sul fronte della sostenibilità e dell'efficienza energetica qual è stato l'approccio?

“È una domanda ampia. Oggi, tecnicamente, la risposta più concreta riguarda l'architettura navale: il modo più serio per migliorare la sostenibilità di un oggetto che naviga è farlo consumare poco. Se con lo stesso motore consumo meno perché l'architettura è stata ottimizzata, allora risparmio gasolio ed è lì che si genera sostenibilità. Abbiamo usato pannelli solari su altri progetti, ma rappresentano una parte marginale. Il nostro prodotto hybrid ha un concetto diverso di sostenibilità, ma non è stato impiegato su questo progetto. La vera sostenibilità è alla base: migliorare le prestazioni in termini di consumo di idrocarburi”.

Dal punto di vista regolatorio, avete lavorato con gli enti certificatori fin dall'avvio del progetto?

“Tutte le barche hanno un certificato di classe, quindi sì: si lavora con gli enti certificatori sin dalle prime fasi di progetto. Abbiamo lavorato con Rina per il certificato commerciale, ha una notazione di classe normale. Per quanto riguarda il Red Ensign Group, abbiamo lavorato fin dall'inizio con il

Cayman Island Registry per ottenere lo Statement of Compliance per barche a uso commerciale”.

Quali stabilizzatori avete scelto per questo modello e quali sono stati i motivi alla base della selezione?

“Gli stabilizzatori sono quattro pinne elettriche LR70 di Cmc Marine: il vantaggio è evitare impianto d’olio ad alta pressione, semplificando costruzione e riducendo vibrazioni. I tubi idraulici in pressione portano vibrazioni che, se non gestite bene, possono essere percepite; con attuatori elettrici eliminiamo il problema alla fonte”.

Nel considerare l’insieme dei sistemi di accesso e delle chiusure tecniche di bordo – dalle porte scorrevoli agli accessi esterni, fino alle porte stagne e tagliafuoco – quali fornitori avete selezionato?

“Tutte le porte scorrevoli sono Opac Mare. Questa barca non ha portelloni perché non ha un garage: i tender sono sul ponte principale. Da lì deriva la scelta della gru integrata. Quindi no, nessun portellone. Per le porte incernierate stagne e tagliafuoco abbiamo Calistri. Tecnimpianti fornisce le porte stagne e incernierate mentre AP Marine (Advanced pneumatic marine, n.d.r.), azienda nord-europea, realizza invece le porte scorrevoli stagne”.

Riguardo invece ai sistemi di ormeggio e ancoraggio e luci di via?

“Ancora un fornitore italiano, Italwinch; le bitte invece le realizziamo internamente. Abbiamo la nostra officina meccanica e produciamo tutti gli acciai. Per le luci di via utilizziamo la danese Lopolight, un classico del mondo superyacht”.

Quali soluzioni avete adottato per la parte elettronica, la domotica di bordo e i sistemi di comunicazione?

“Tutta la parte audio, video e It è di Videoworks; navigazione e comunicazioni sono Team Italia. La barca, essendo un explorer, punta al 100% sull’affidabilità”.

Guardando alle principali dotazioni tecniche di bordo – dall’impiantistica per la produzione di acqua dolce ai gruppi elettrogeni e i cicli di verniciatura – quali soluzioni avete adottato sul Crossover 42?

“I dissalatori sono Idromar, altro brand italiano. I generatori sono due Kohler da 100 kW. Le eliche sono svizzera, di Rolla mentre per la verniciatura abbiamo utilizzato un ciclo completo Jotun: dal primer agli stucchi, all’antivegetativa, fino alla pitturazione interna “.

A parte poche eccezioni il progetto ha una forte vocazione al Made in Italy.

“Sì, siamo molto attenti e posso dire che la qualità italiana non ha nulla da invidiare a quella nordeuropea. La differenza la fa poi il coordinamento del cantiere, che deve armonizzare tutto”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Ecco il programma del Forum di SUPER YACHT 24 a Portosole. Ultimi posti disponibili

This entry was posted on Friday, February 6th, 2026 at 4:00 pm and is filed under [Interviste](#), [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.