

Vela e MOTORE

MENSILE • NUMERO 7 • LUGLIO 2023 • ANNO 101 • € 7,00 • VELAEMOTORE.IT

COVER STORY

BÉNÉTEAU FIRST 44

PERFETTO EQUILIBRIO TRA PRESTAZIONI E COMFORT

SPECIALE BARCHE A VELA

LA CROCIERA ALLA FRANCESE

Lorenzo Argento e Umberto Felci

Il design italiano è protagonista oltralpe

NOVITÀ E PROVE RM1380 • Dufour 41 • ACE 30

INNOVAZIONE

La prova del primo prototipo a propulsione ibrida/elettrica sviluppato da Volvo Penta con Bénéteau Group

LE ALTRE PROVE

Sanlorenzo SP110
Grand Banks GB85 • EVO R4 XT
Mimi Libeccio 11 WA
Scanner Envy 1200 FB

SPORT

Tre Golfi Sailing Week
La penisola sorrentina capitale della vela mondiale tra regate spettacolari e glamour





LADY JADE COME ALLUNGARE UN SUPERYACHT DEL 20%

Lo yacht è stato allungato di sei metri portando la lunghezza al galleggiamento da 30 a 36 metri e quella fuori tutto a 40 metri. Il refit è del cantiere turco Alia Yachts sulla base del progetto dello studio Names. Interni e esterni sono a cura di Stefano Pastrovich

Lady Janes è un superyacht costruito dal cantiere brasiliano Inace nel 2008. Nel 2017 è stata oggetto di un complesso refit che ha incluso un allungamento dello scafo di circa sei metri e l'aggiunta di un bimini strutturale sull'upper deck.

«L'armatore si era innamorato delle linee classiche di questo yacht, - racconta Francesco Rogantin dello studio Names -, ma si era anche invaghito di una sistership dove era stato eseguito un intervento di allungamento della poppa. Questo è stato quindi l'input iniziale. Così abbiamo subito affrontato la progettazione esecutiva delle strutture e dell'architettura navale che dovevano essere riviste per poter garantire quanto richiesto: un allungamento di ben sei metri con una completa revisione sia

dell'opera viva, con un ricalcolo della distribuzione dei pesi, sia la verifica della resistenza della struttura esistente affinché potesse supportare un intervento così radicale».

Grazie alle tecniche CFD (Computational Fluid Dynamics) della fluidodinamica computazionale o numerica, il metodo che utilizza l'analisi numerica e algoritmi per analizzare i problemi di fluidodinamica, sono state eseguite delle verifiche comparative prima di iniziare qualunque intervento. Solo così si poteva avere la certezza che l'allungamento di sei metri, che avrebbe portato la lunghezza al galleggiamento da 30 a 36 metri, non influisse sulla tenuta in mare, quindi con la verifica del campo ondoso e dei valori di resistenza e assetto in seguito alla modifica.

«L'allungamento della poppa era funzionale a una sua completa rivisitazione anche sotto l'aspetto della fruibilità, secondo un ben preciso desiderio dell'armatore che la voleva più aperta verso il mare, ma anche con una revisione del ponte inferiore dove, oltre a spazi tecnici, è stata ricavata una sauna», ricorda Francesco Rogantin.

A tutto questo si è aggiunto l'importante intervento del designer Stefano Pastrovich, che ha rivisto i tre ponti con un aumento degli spazi coperti, in particolare con un bimini strutturale sull'upper deck. Nuovi anche gli interni che prevedono sei cabine per altrettante coppie di ospiti, armatore compreso, e quattro alloggi dedicati all'equipaggio, comandante e cinque marinai.

