

Equazione alluminio

Design nuovo e aggressivo (Alberto Mercati), il Cheyenne 70' della Navalmeccanica Belletti anticipa oggi le soluzioni concrete che possono dare senso costruttivo anche per le grandi power boats alle tecnologie delle leghe leggere.

Uno spettro si aggira per la nautica da diporto a motore, l'alluminio. Quasi sempre indicata come il futuro, grande salto di qualità della cantieristica nel suo complesso, vissuta però nell'attuale contingenza come una via ancora troppo oscura ed irta di incognite, battuta solo da pochissimi eletti, la tecnologia delle leghe leggere, già pratica corrente nella vela da regata (ovviamente tutti dicono che ci sono in ballo problemi diversi), rimane a tutt'oggi la zona più inesplorata (hic sunt leones) e per questo più fraintesa della progettazione di Power boats di medie e grandi dimensioni. Di tutt'altre opinioni è Gianfranco Belletti (sua la Navalmeccanica di Carpi) che in alluminio, primo esemplare di una piccola serie, presenta il Cheyenne 70'. «Sull'alluminio si fanno un sacco di chiacchiere e si dicono un sacco di fesserie» dice con poche sfumature e forte accento modenese. «Ma quali saldature, quali correnti galvaniche... l'unico problema è quello di saper usare l'alluminio per quello che è: il materiale con cui è possibile, a parità di robustezza, costruire scafi molto più leggeri». Ridotto lo «spettro» ai termini senza dubbio più razionali di una specie di equazione, di questa equazione interessa ora conoscere la formula risolutiva, almeno quella che Belletti e Alberto Mercati, che del progetto del Cheyenne è il responsabile, hanno trovato. «Abbiamo impo-

stato il problema a monte — spiega volentieri Belletti — quando si è trattato di decidere come costruire la barca. La costruzione classica, fasciame su ossatura, non ci sembrava il migliore dei sistemi, perché così non ottenevamo risultati troppo diversi da una costruzione classica in legno. Abbiamo pensato invece ad una struttura autoportante, che in termini di robustezza fosse realizzabile con un valore del 25% in meno di peso». Lo schema operativo per raggiungere quest'obiettivo è stato quello che segue. È stata realizzata una dima, stampo in negativo dello scafo. Su questo stampo è stato ordinato in fasciame (fogli di buone dimensioni, almeno 6 metri di lunghezza, con spessori da 7 a 4 millimetri) e su questo fasciame sono stati depositi i correnti di irrigidimento. Il tutto è stato «legato» con punti di saldatura provvisori. Tolta la dima, la struttura ottenuta è stata completata con le saldature definitive — a filo in presenza di gas inerti — e con la messa in opera delle cinque paratie di compartimentazione. La sovrastruttura, invece, sempre in lega leggera al magnesio (4%) è costruita a parte su stampo positivo, e viene poi unita allo scafo. Risultato di questo tipo di costruzione, che è stata brevettata col nome di «monocellula portante», uno scafo che su 21 metri di lunghezza, cinque di larghezza, con due diesel da 650 HP disloca a secco intorno alle 26 tonnellate, decisamente in meno di altri scafi della stessa classe.

«Con coefficienti di sicurezza — insiste giustamente Gianfranco Belletti — sensi-



bilmente superiori». A stare a questi risultati, nessuna situazione troppo sperimentale, nessuno «scandalo», solo il coerente prodotto di corrette tecnologie e di metodologie di tipo industriale. Discorso, questo, che comunque nulla toglie, anzi spesso aggiunge, al valore di anticipazione e di innovazione che una bella barca (in alluminio!) come il Cheyenne 70' indubbiamente possiede.

Abbiamo accennato al fatto che del progetto del Cheyenne è autore Alberto Mercati. È indubbio che il design dello studio di via Leon Battista Alberti sia decisamente in evoluzione verso forme e soluzioni senza alcuna mediazione. Imboccata la strada di certi slanci, di certe asprezze, di linee molto acute ed affilate (il taglio del dritto di prua è veramente notevole) non ci può che porre il problema di come «chiudere» verso poppa il disegno di tutta la parte prodiera. La soluzione qui offerta è interessante e piacevole. Il cunco ideale composto dalle linee della carena e della sovrastruttura è risolto e perfezionato da due elementi laterali che racchiudono il pozzetto, due «torri» che al di là delle loro funzioni (prese d'aria) danno conclusione ed unità alla «grafica» di tutta la barca.

Tutti gli altri elementi del design totale del Cheyenne non possono che essere relativi a questo discorso. Certe modanature, certi raccordi all'altezza della linea «di cintura», le superfici vetrate di dimensioni contenute concorrono a determinare e a dettagliare il «segno» che dicevamo. Ovviamente, il design della barca non va certamente a scapito

della godibilità della stessa, come living all'aperto. Il classico ponte-sole di prua è ampio e ben protetto; le «passeggiate» laterali larghe e scorrevoli; di notevole superficie (accesso solo dall'interno) il flying, che al di dietro della plancia esterna, accurata ed ospitale, offre larghe, ulteriori superfici-sole; ampio e simpatico infine il pozzetto, ben raccolto ed avvolto dalle sovrastrutture. Da non dimenticare che in termini di compiutezza estetica la lunghezza di 21 metri ft permette di applicare su scala significativa certe proposte. Molto classica, stiamo per dire invece, e insieme molto «Mercati» la distribuzione complessiva degli interni. Al livello coperta, il tema «salone cucina plancia» è svolto attribuendo spazi contenuti al salone, premiando invece la

plancia di un respiro molto gradevole — c'è il posto per una bella dinette da navigazione a due divani — e concedendo alla cucina tutto lo spazio di cui ha bisogno.

Sottocoperta, cabina armatore, cabinetta armadi, e tre gradini più sotto le due classiche cabine ospiti con bagno privato.

Omogenee le soluzioni di arredamento: due toni predominanti, blu e bianco, a cui si aggiungono poche variazioni in grigio e in turchese. Divani ampi e comodi in salone disposti ad elle intorno ad un tavolo di grandi proporzioni, la cui base funziona anche da contenitore. Singolare la disposizione del bar, orientato verso i divani. Immane il mobile basso ad antine sulla parete di dritta.

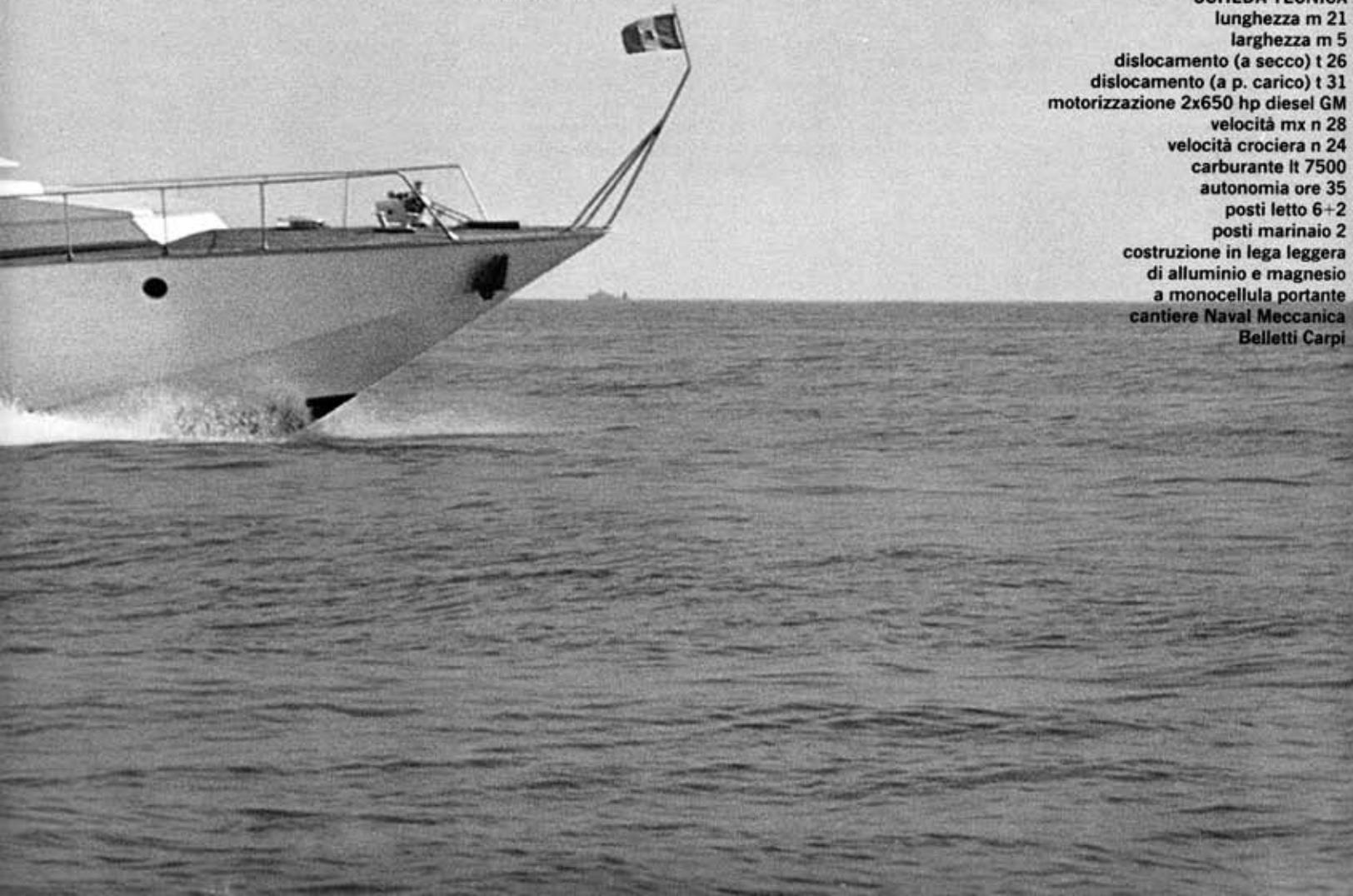
(continua a pag. 130)

Chicco Funaro

Potente il passo del Cheyenne e molto elastica la planata.



MASSIMO VITALI



SCHEDA TECNICA

- lunghezza m 21
- larghezza m 5
- dislocamento (a secco) t 26
- dislocamento (a p. carico) t 31
- motorizzazione 2x650 hp diesel GM
- velocità mx n 28
- velocità crociera n 24
- carburante lt 7500
- autonomia ore 35
- posti letto 6+2
- posti marinaio 2
- costruzione in lega leggera di alluminio e magnesio a monocellula portante
- cantiere Naval Meccanica Belletti Carpi



GLI INTERNI

La lettura degli interni si apre con una foto (in alto) della plancia dello *Cheyenne* e prosegue con i due piani di coperta e di sotto coperta. La distribuzione degli spazi si legge così. Coperta: salone: a dritta mobile contenitore basso a sei ante; a sinistra mobile bar con plancia porta impianto stereo; di-

vano ad elle a sei posti e tavolo da pranzo da otto (eventuali poufs). Cucina: lavello, fornello elettrico a tre fuochi, frigo, mobile e pensili. Adiacente alla cucina, scaletta di accesso al flying. Plancia: a dritta posto di guida e porta verso l'esterno; a sinistra doppio divano con tavolo interposto. Sottocoperta: gavone. Sala mac-

chine. Due cabine ospiti e due letti bassi con bagno privato servite da un disimpegno. A livello leggermente superiore, cabinetta armadi con doppio accesso. Cabina armatore con doppio letto, divanetto, beauty table; bagno privato. Cabina marinai doppia con bagno separato.

MASSIMO VITALI

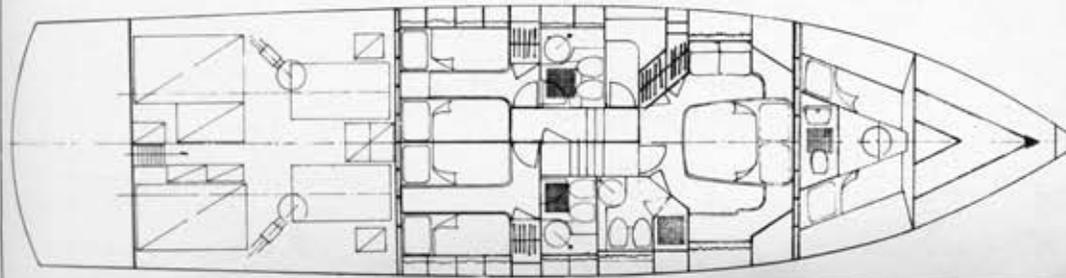
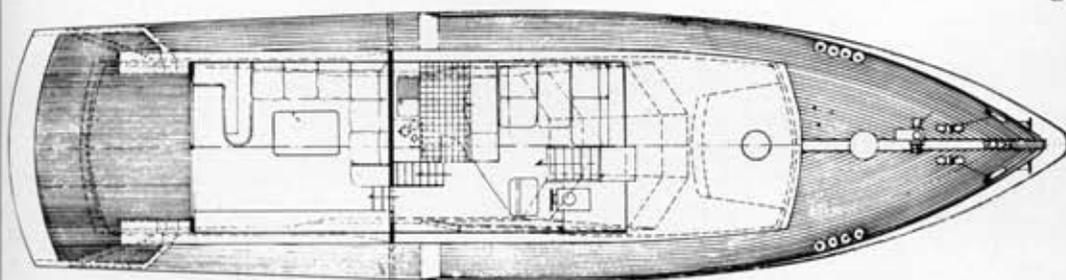




Foto grande: lo spazio del salone è scandito dalla struttura-bar e da un grande tavolo.
Nelle foto piccole: un'altra prospettiva del salone e lo scorcio di una cabina ospiti.