

CHEYENNE 90

A misura d'

Gianfranco Belletti può ritenersi soddisfatto. L'alluminio, il «suo» alluminio è ormai un materiale pienamente e a buon diritto accettato a tutti i livelli della nautica da diporto. Sette anni fa, quando comparve il Cheyenne 70' sul mercato, le leghe leggere erano usate quasi esclusivamente per la realizzazione di one-off da regata, in campo velico, e di pochi scafi off-shore in quello motonautico. Il materiale era guardato con sospetto per

ipotetici problemi di corrosione e ritenuto dai più conservatori, lamiera da carrozzieri, inadatto alle esigenze di eleganza e di «classicità» dello yachting.

Circolava la battuta che le barche di alluminio seminassero scaglie micromagnetiche di materiale che si sfogliava nella scia, rendendola particolarmente luminosa. Eppure Rodriguez di Messina impiegava le leghe leggere nei suoi all-

(continua)

Roberto Franzoni



Nella foto a doppia pagina, il Cheyenne 90 in velocità. Nelle foto piccole, dall'alto, il prendisole del flying bridge visto dalla timoneria; il pozzetto arredato; uno scorcio del passavanti di sinistra visto da prua; la spaziosissima sala macchine.



armatore

È la più recente
filosofia produttiva di

Navalmeccanica, che con l'apporto di un pool di progettisti propone un elegantissimo scafo di 29 metri, potente nella carena ed equilibratissimo nella sovrastruttura, adattabile alle esigenze e ai gusti di ogni armatore, erede maturo del know-how e delle esperienze messe a segno nell'aggressivo 70'. La costruzione, accuratissima, è realizzata naturalmente in alluminio, «il massimo della resistenza, il massimo della leggerezza e, in pratica, senza problemi di manutenzione» come sottolinea Gianfranco Belletti.





Nella foto a tutta pagina, in alto, una veduta laterale che mette in evidenza l'equilibrio delle masse; nelle foto piccole, a sinistra dall'alto, la plancia con timoneria; la scala di comunicazione fra i due ponti; il tavolo da carteggio e i quadri di controllo; la cucina ospiti. Nelle foto a destra, dall'alto, una veduta d'insieme del salone; l'angolo living, l'angolo gioco e l'angolo pranzo.

(segue)

scafi fin dagli anni Cinquanta con indubbi successi e vantaggi, in termini di peso e prestazioni e senza particolari problemi di manutenzione.

Oggi il clima è radicalmente cambiato e l'uso delle leghe leggere è ampiamente diffuso anche nelle costruzioni in serie e in un'ampia gamma di dimensioni, dalle canoe alle lance, dai piccoli cabinati a vela ai grandi motoryacht. La discriminante degli anni Ottanta, accettato il materiale da critici e pubblico, è la capacità tecnologica del cantiere. La Navalmeccanica, forte di esperienze di trattamento dell'alluminio sperimentate anche in settori diversi della nautica, ha accumulato un know-how che in pochi anni ha già

Il gruppo di Carpi, dopo le esperienze progettuali verificate con gli scafi a cui accennavamo, ha organizzato un pool progettuale, composto dalle migliori firme del motoryachting, con cui è in grado di offrire all'armatore un prodotto su misura, adeguato alle sue esigenze e personalizzato secondo i suoi gusti. Il Cheyenne 90 è la concretizzazione di questo lavoro di squadra. I suoi oltre ventinove metri lo collocano nell'area dei glamour yacht, imbarcazioni di prestigio rivolte a una classe armatoriale esigente: spazi diversificati, privacy, discrezione. La corretta scelta formale è di uno scafo potente, dagli slanci non esasperati, capace di ottimi spunti velocistici con potenze adeguate alle dimensioni della carena e al suo dislocamento (i 24 nodi con 320 cavalli per 80 tonnellate).

Il corpo delle sovrastrutture è affinato e slanciante. Il rapporto tra i diedri che raccordano i piani verticali a quelli orizzontali e le superfici curve della plancia e della parte prodiera della tuga è equilibrato e armonico. La sottolineatura delle zone finestrate con bande di colore nero, un artificio divenuto ormai classico della scuola mediterranea, contribuisce con la sua scansione cromatica alternata all'alleggerimento e allo snellimento dei volumi sovrastrutturali. Il flying, vastissimo, con ampio prendisole, un vero e proprio ponte superiore, è separato verso poppa dalla zona di alloggiamento dei tender da un alberetto di notevoli dimensioni, di disegno e ispirazione navale, quasi un fumaiolo. Scendendo al piano di coperta si può notare il confortevolissimo pozzetto, corredato, grazie alla dimensione, di divani e tavoli, un living all'aperto arioso e ombreggiato di frequente godibilità, diurna e serale, soprattutto nella quiete di una rada. Gli interni dell'esemplare fotografato in queste pagine, secondo la più recente politica del cantiere, sono stati voluti e curati personalmente dall'armatore, sia come distribuzione funzionale che come arredo.

Al piano di coperta, varcata la soglia della grande porta a vetri, si entra nel salone, lungo e polifunzionale: subito a sinistra, l'angolo gioco con il classico tavolo-



trovato applicazione su sette diversi tipi di scafi da undici a trenta metri, sia a vela che a motore. I punti qualificanti del processing del cantiere carpigiano sono le saldature, che vengono eseguite con macchine automatiche con sistema T.I.G. e M.I.G. in atmosfera di gas inerti e ricontrollate radiograficamente, e «gli operai specializzati, i più bravi che si possano immaginare — sottolinea con appassionata veemenza Gianfranco Belletti — gente che si trova solo qui da noi. E sono loro che le fanno poi le barche, senza di loro non c'è T.I.G. e M.I.G. che serve».



no verde, a destra, l'angolo bar; al centro dello spazio l'area living caratterizzata dai divani; in fondo, contro la paratia, l'angolo pranzo. Tutto lo spazio è connotato da una dominanza di linee curve, dal bancone del bar ai tavoli. Proseguendo verso prua si accede alla stazione di comando, molto razionale e attrezzata, che raccoglie tutti i comandi e i sistemi di controllo degli impianti di bordo. Le dotazioni sono di prim'ordine; citiamo

la timoneria elettroidraulica e la girobusola Anschutz, due strumenti normalmente in uso sul grande naviglio commerciale. Sotto l'estremità prodiera della tuga si trovano le cucine; la gestione è affidata a un cuoco per gli ospiti. Per l'equipaggio, la cucina con dinette è gestita direttamente; il tutto per un razionale funzionamento del servizio. Scendendo al piano macchine si percorre un corridoio che porta alle quattro cabine: a centro barca, verso poppa, la cabina dell'armatore con grande letto, scrittoio, beauty desk; a prua, la maggiore delle cabine ospiti, a due letti; al centro, le altre due, di dimensioni inferiori, una con letti a livello, l'altra con letti sovrapposti. All'estrema prua si trova l'alloggio equipaggio, mentre la cabina del comandante è sistemata all'estrema poppa, dietro le macchine. Il livello di finitura e di lavorazione dei vari materiali che compongono l'arredo è molto elevato. La sala macchine è spaziosa e molto ben organizzata e consente una razionale ispezionabilità a ogni singolo componente della complessa impiantistica di bordo. Le motorizzazioni previste sono due: 2x1600 HP Isotta Fraschini e 2x1900 HP MTU. In questo secondo caso la velocità massima sale a 29 nodi.

Roberto Franzoni

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. **m 29,50**

Larghezza max **m 7,40**

Dislocamento **ton 80**

Riserva acq. dol. **lt 2000 +2 dissalatori da 60 lt/h cad.**

Riserva carb. **lt 12000**

Motorizzazione

2 x 1600 HP diesel Isotta Fraschini

2 x 1900 HP diesel MTU

Velocità max **24/29 nodi**

Velocità da croc. **20/23 nodi**

Materiale di costruzione

alluminio/magnesio 50/86 e derivati

Costruzione **Navalmecanica Belletti,**

via Mulini 6/A2 - 41012 Carpi

(Modena) - tel (059) 694316

Agente generale di vendita

ALUMARINE CORP. Panama

c/o Com.te G.L. Resio, via L. da Vinci 10/A

57100 Livorno, t. 0586/21444, tx 590583

Nella foto a tutta pagina, in basso, la cabina dell'armatore. Nella foto piccola, a sinistra, una veduta del corridoio di svincolo fra le cabine; a destra, dall'alto, la cabina ospiti più grande e sotto il suo bagno. Tutti i bagni e tutte le cabine hanno colori diversi.

