

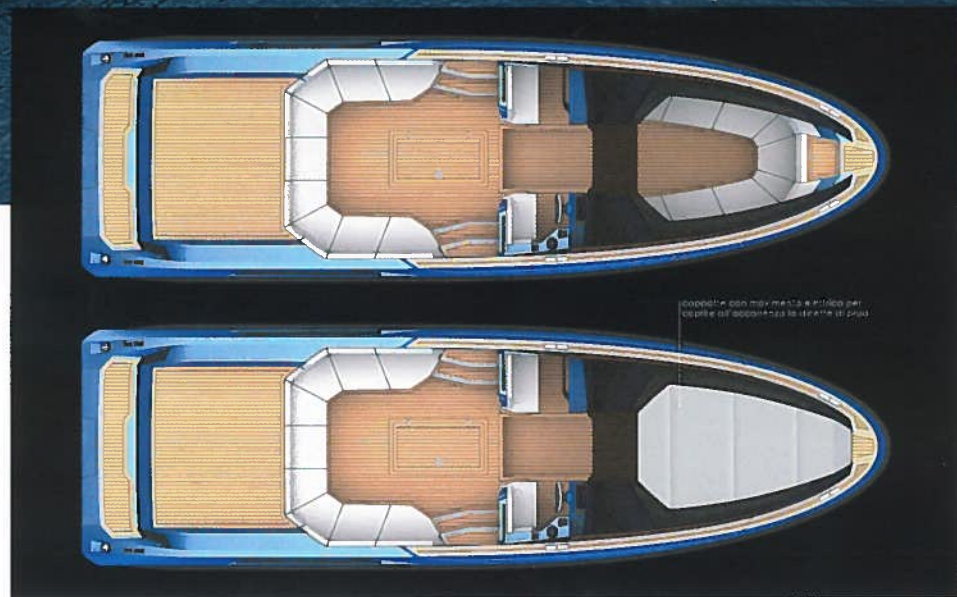
Scheda tecnica

Lunghezza: m 9.56 - Larghezza: m 2.93 - Dislocamento a vuoto: kg 5600 - Propulsione EFB: 2 x 370 HP Yanmar 8LV; 2 x 300HP Volvo D4; 2 x 270HP Steyr Hybrid Drive System.

TENDER 10 METRI CONVERTIBLE

Tra mezzo di servizio e limousine

Una imbarcazione che fosse a metà strada tra un mezzo di servizio e un'imbarcazione di lusso, una limousine appunto. È questa l'idea alla base del progetto di questo originale tender convertibile di 10 metri sviluppato dal CentroStile Design, l'azienda di Mordano (BO), guidata da Davide Cipriani e specializzata in servizi di progettazione e design nel settore nautico. La particolarità principale del progetto è la coperta scavata all'interno per offrire ampi e comodi spazi sia per i trasferimenti che per le escursioni dei proprietari e degli ospiti dei grandi yacht, ma non solo. In questa coperta il maggiore elemento di rottura è rappresentato dal tetto apribile a prua, che consente di passare agevolmente dagli spazi di un tender tradizionale (quando aperto) a quelli di un taxi-limousine. Un tetto apribile automaticamente ingegnerizzato con cura per integrarlo completamente nelle strutture. Oltre agli spazi per gli ospiti a prua e a centro barca, in coperta troviamo le postazioni di guida e del navigatore ben integrate nel design complessivo e un ampio prendisole a poppa che amplia il campo di utilizzo dell'imbarcazione anche al puro relax. Il design complessivo dell'imbarcazione, che risulta quasi scolpita da un pieno, risulta così gradevole e al contempo aggressivo grazie alle linee del fianco tirate e in parte mutate dal mondo dell'automotive, linee in cui si integra il grande bottazzo utilissimo per l'uso a



cui è destinata la barca. La cosa che, dal punto di vista della funzionalità, lascia invece un po' perplessi è il passavanti di prua che poi a centro barca diventa la falchetta su cui si poggia il piede quando si sale o si scende dalla barca: entrambi hanno una larghezza esigua che rende poco agevole le operazioni di salita e discesa; un controsenso, specie se si pensa che su un mezzo così le persone salgono e scendono spesso e nelle situazioni più diverse, ma è anche un aspetto funzionale per il quale è facile trovare una diversa soluzione essendo ancora in fase di concept design. Passiamo ora agli aspetti più tecnici. La carena scelta per il tender convertibile è una carena a "V" profondo con angolo di deadrise di circa 20°, costante dallo specchio di poppa in avanti per più di mezza imbarcazione. Tale scelta conferisce alla barca una buona marinabilità

senza compromettere troppo le performance velocistiche. Le simulazioni CFD (Computational Fluid Dynamics) effettuate hanno poi consentito di ottimizzare tutti i parametri progettuali, tra cui il rapporto L/B (lunghezza/larghezza) che risulta maggiore di 3, valore elevato per carene di piccole dimensioni che, a prezzo di una piccolo aumento di resistenza, riduce le sgradevoli accelerazioni in mare formato. Questo lavoro progettuale ha consentito di ottimizzare le performance complessive e ottenere velocità di tutto rispetto con le motorizzazioni previste che vanno dai 540 ai 740 cavalli. Il tutto abbinato a una affidabile e comoda propulsione entrofuoribordo con due piedi poppieri che esalta la versatilità del mezzo.

Per maggiori informazioni:
www.centrostiledesign.it