

GLI EXPLORER YACHT DIVENTANO "GREEN"

Ma Victoire è l'ultimo explorer yacht varato dai Cantieri Navali Chioggia (CNC) della serie Ocean King 100' e consegnato nell'estate 2016 con una festosa cerimonia tenutasi nella splendida cornice naturale della Laguna di Venezia. L'ultimo nato discende filosoficamente dalla serie precedente, l'Ocean King 88', un explorer di 26 metri con scafo in acciaio e sovrastrutture in lega leggera. Nell'ultimo yacht lo scafo si amplia e diventa lungo 31 metri, le linee esterne sono state rivisitate, aumentando decisamente gli slanci, pur mantenendo l'anima e la forma da

autentica barca da lavoro, concepita per solcare i mari senza temere le condizioni climatiche più avverse. L'Ocean King 100' è stato presentato all'ultima fiera "boot Düsseldorf", tenutasi lo scorso gennaio 2017, con una novità: l'implementazione di un sistema di propulsione ibrido, trasformando l'explorer in un'imbarcazione a emissioni ridotte, ecosostenibile e ancora più efficiente. La Nave, che seguendo la tradizione anglosassone viene paragonata a una signora e quando ci si riferisce a lei si usano pronomi femminili, è costruita con la stessa tecnologia e robustezza di un rimorchiatore d'altura, con caratteristiche che permettono una elevata manovrabilità associata ad un limitato dispendio di carburante, gestita da un equipaggio ridotto.



SCHEDA TECNICA HYBRID SOLUTION

Tipologia	Explorer
Lunghezza Ft.	30,50 m
Larghezza	8,00 m
Immersione	2,50 m
Dislocamento	300 t a pieno carico
Superficie esterni	240 mq
Superficie interni	270 mq
Materiale di costruzione	Acciaio Fe430 E alluminio navale 5083 H111
Propulsione	2 X motori diesel Man D 2842 Le412 588 Kw a 1800 giri
Capacità' gasolio	45.000 litri
Capacità' acqua	15.800 litri
Limiti di navigazione	Y, Unrestricted Navigation C, Hull, • Mach
Hybrid solution full electric	
Autonomia	4 ore
Potenza	2 X 50 Kw
Velocità	7,5 nodi

Cerchiamo di scoprire un po' più a fondo cosa si cela dietro le realizzazioni di una barca di questo tipo, intervistando i fratelli David e Alberto Ballarin, soci dei CNC.

Qual è la filosofia dietro Ocean King?

Alberto: L'Ocean King è una barca seria e molto sicura, adatta per un cliente che conosce il mare e ha già avuto altri yacht in precedenza, ma che, insoddisfatto, sente la necessità di avere una vera Nave, fatta con tecnologie e design professionali.

David: Il progetto Ocean King è nato dopo aver visitato una fiera nautica con un amico comandante e ingegnere navale di lunga esperienza e aver constatato che la maggior parte degli

explorer yacht che venivano presentati non avevano tutti i requisiti per navigare in condizioni di sicurezza ed economicità di risorse. Le sale macchine non erano professionali, alcune soluzioni adottate dai cantieri non avevano nulla di marino, e anzi, alcuni dettagli (come lo scarico grandi masse) erano del tutto

insufficienti e, in condizioni sfavorevoli, avrebbero fatto coinvolgere l'acqua marina verso l'interno della nave anziché l'esterno.

L'esperienza nel settore commerciale apporta un valore aggiunto nella costituzione di yacht di lusso?

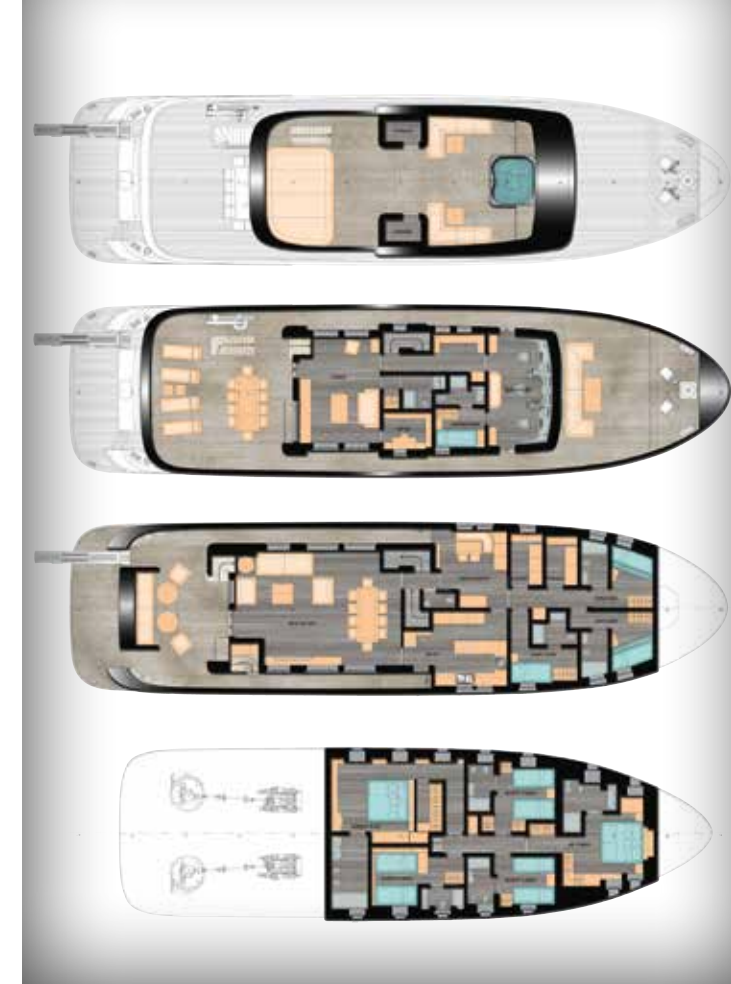
David: Sono convinto senza dubbio di sì, poiché chi si occupa esclusivamente di diporto è spesso più focalizzato sull'apparenza che sulla struttura. Un cantiere navale che ha più esperienza nella scelta dei materiali e nella componentistica degli impianti per navi commerciali e professionali sa meglio come costruire una nave che mantenga alti livelli di performance in mare.

Alberto: Ciò non toglie comunque che anche l'occhio

voglia la sua parte. È per questo che per la realizzazione degli Ocean King riserviamo molta cura anche nello sviluppo delle forme sia degli interni sia degli esterni, garantendo il massimo comfort e lusso per l'armatore e per i suoi ospiti.

Equipaggiato con una coppia di motori MAN D 2842 LE412

gli Explorer Yacht diventano "green"



da 588 kW, Ocean King 100' raggiunge una velocità massima di 13 nodi con un'autonomia di ben 10.000 miglia nautiche alla velocità di 8 nodi ed è costruito con acciaio collaudato grado A RINA e alluminio navale 5083 H111.

La Nave si compone di quattro ponti, nel Lower Deck si trovano la suite armatoriale, tre cabine per gli ospiti più una cabina vip; il Main Deck ospita l'ampio salone principale con zona pranzo, una cucina professionale con ampia dispensa e lavanderia, la cabina nanny, le cabine equipaggio (quattro posti veri in due cabine) ed una apposita sala equipaggio. Nel Upper Deck troviamo un salottino lounge affacciato sulla sala pranzo esterna con cucina attrezzata, la cabina del capitano, un studiolo collegato direttamente alla plancia di comando.

L'interior design, curato dall'Arch. Mauro Mattaini, è stato con-

cepito con l'idea di voler trasmettere la sensazione di trovarsi a casa, in contrapposizione alla marinità dello scafo, tant'è vero che non sono presenti pareti curve. La piena espressione del concetto è stata facilitata dagli ampi spazi e dalle altezze tra i ponti, decisamente superiori alla media. Gli interni hanno il leitmotiv delle modanature che ricorre per tutti gli spazi ad esclusione della zona crew. Tanto grintosa è la barca da fuori, tanto è soft l'interno. Volutamente il bianco non è presente all'interno e si è preferito accostare tra loro colori di terre, fanghi, azzurri. Le note di colore più acceso si hanno nelle cabine ospiti. Oltre ad essere un grande esempio di robustezza e sicurezza nel mercato, Ocean King 100' apporta un'ulteriore innovazione in termini di efficienza e consumi, dotandosi di un sistema di propulsione ibrida.

Abbiamo chiesto all'Ing. Andrea Bortolato di inNave, lo studio di ingegneria navale a Venezia che ha curato in ogni dettaglio la progettazione degli Ocean King, di spiegarci meglio questa svolta green.

Come è nato Ocean King Hybrid Solution?

Andrea: Premetto che già la tipologia di barca Ocean King è caratterizzata da bassi consumi collocandosi nel lato ecosostenibile del mondo nautico. Il nuovo prototipo ibrido segue la tendenza alla green technology nell'industria navale, poiché oggi l'ibrido diventa un vero e proprio stile di vita. Negli ultimi anni abbiamo assistito a una grossa accelerazione sullo sviluppo dei sistemi ibridi eco-sostenibili ed efficienti, offrendo valide soluzioni alternative agli impianti di propulsione tradizionali.

Come si articola praticamente questa propulsione ibrida?

Andrea: Oltre ai due motori diesel della nave, vengono implementati due motori elettrici che, erogando una potenza massima di 2×50 kW, consentono quattro ore di autonomia alla velocità di 7,5 nodi, in modalità **full electric**. Inoltre le batterie vengono ricaricate in poche ore grazie alla potenza erogata dai motori endotermici, garantendo una navigazione sicura e tranquilla. Esiste anche la possibilità di navigare in modalità mista con motori di propulsione accesi e generatori spenti, o addirittura con un solo motore al minimo, abbattendo così drasticamente i consumi.

Nessuno mai ha realizzato una nave di queste dimensioni con un motore full electric, chi potrebbe essere interessato a questo tipo di prodotto?

Andrea: Questa soluzione ibrida diventa molto importante per l'uso ricreativo e da diporto dello yacht poiché la modalità **full electric** consente agili manovre in porto, in baie protette, riserve naturali o vicino alla costa, annullando le emissioni di gas di scarico e le vibrazioni, riducendo drasticamente l'impatto ambientale. La consiglio a chiunque voglia navigare in sicurezza, risparmio e abbia a cuore l'ambiente.

