

ICE 44 Velocità *in sicurezza*

Uno scafo tutto italiano, disegnato da Umberto Felci, pensato per la crociera veloce, che associa potenza e volumi interessanti alla facilità di conduzione anche in equipaggio ridotto. Voluto espressamente per andare in crociera comodi senza dover rinunciare alla velocità

di Veronica Bottasini

La prima uscita in mare dell'Ice 44 è avvenuta nel Golfo di La Spezia, tra Portovenere e Lerici. Con un testimone d'eccezione, che potete vedere nella pagina successiva, l'Amerigo Vespucci.

Un incontro tra professionisti con la passione per i materiali innovativi ha dato vita al cantiere Ice Yachts alle porte di Crema. Un'iniziativa tutta italiana che ha scelto Umberto Felci come progettista di punta per gli scafi che da qui prenderanno il largo verso il mare.

All'inizio dell'estate, questa joint venture di competenze nostrane ha varato il primo Ice 44: uno scafo pensato per la crociera veloce e la navigazione d'altura con un occhio di riguardo particolare alla ricerca tecnologica e alla sicurezza. Lo scafo è stato realizzato in composito di vetro-kevlar e carbonio, una soluzione che assicura allo stesso tempo resistenza agli urti e leggerezza. La sfida di questo 14 metri è quella di associare una conduzione facile e sicura a delle elevate prestazioni, senza rinunciare alle comodità richieste dalla crociera. Ma entriamo nei dettagli di questo scafo per vedere come il neonato cantiere sia riuscito a far convivere tutte queste caratteristiche.

SBANDA POCO E MANOVRARE È SEMPLICE

La semplicità nella conduzione in ogni condizione di vento è garantita da diversi fattori. La chiglia, dalla percentuale di peso importante (circa il 40%), è caratterizzata da un baricentro basso per il siluro in piombo posto alla sua estremità e assicura stabilità e angoli di sbandamento contenuti e bilanciati da una carena larga e potente soprattutto alle estremità poppiere e prodiere. Inoltre si è prestata molta attenzione alla semplicità e alla sicurezza dell'attrezzatura in coperta. A questo proposito si nota una razionalizzazione attenta delle manovre che non ha come unico obiettivo quello di "pulire" la coperta liberandola da intralci, ma che mira a una perfetta disposizione e a un attento dimensionamento dell'attrezzatura. Una delle scelte fondamentali è stata quella di rinviare la scotta della randa su due winch dedicati, alla portata del timoniere, utilizzando il classico sistema alla tedesca caratteristico delle barche da regata: questo circuito permette a chi è al timone di poter intervenire in ogni momento e in maniera autonoma sulla regolazione della randa. La seconda caratteristica importante nella semplificazione delle manovre a bordo è il rinvio delle drizze e delle mani di terzaroli direttamente a portata di chi è al timone: le drizze sono intubate al piede dell'albero e, scorrendo all'interno della tuga, arrivano a poppa dove possono essere regolate da due appositi winches e relativi stoppers. Stessa filosofia è stata applicata alla vela di prua realizzando una rotaia per il fiocco autovirante (al 100%, ma è prevista anche una versione con rotaie laterali con genoa al 108%). Falcor, il primo esemplare di Ice 44 varato a Porto Lotti, arma un albero maggiorato in carbonio, con due ordini di crocette angolate a 20° e sartie in tondino a murata, ma è prevista anche una >>

SICUREZZA IN NAVIGAZIONE

1. La tuga rialzata e ampiamente vetrata offre sottocoperta una grande luminosità e ariosità. **2.** La zattera trova spazio in un apposito gavone su misura situato a poppa. **3.** Alcune regolazioni, come quella del vang e quella dello strallo di poppa, sono gestite da un sistema idraulico. **4.** Molte manovre, dalla scotta della randa e del fiocco alle drizze, sono rimandate a portata del timoniere. **5.** Gli stopper sono incassati in un apposito vano "protettivo". **6.** Con una serie di pulsanti posizionati di fianco al timone si regolano tutte le luci di bordo.



Il disegno della coperta ha puntato su una razionalizzazione attenta delle manovre che permette di avere pulizia sul ponte e garantisce facilità e sicurezza nel condurre la barca anche da soli

Flat Furling Reacher

OLTRE IL CODE O Il piano velico dell'Ice 44 prevede anche la possibilità di armare a prua l'FFR, Flat Furling Reacher, progettato dalla veleria OneSails. Ma di cosa si tratta? Spesso le moderne barche da crociera hanno genoa ridotti che offrono notevoli vantaggi sotto molteplici aspetti, ma le rendono piuttosto lente e poco divertenti in condizioni di poco vento e andature al traverso. Per colmare questo gap è stato realizzato l'FFR, un'ottima soluzione per il crocierista che vuole ottenere prestazioni decisamente superiori a un genoa in condizioni di poco vento e una maggiore sicurezza rispetto a un gennaker con vento sostenuto. Una vela con inferitura sufficientemente dritta per essere avvolta senza difficoltà, ma che non potrà essere utilizzata in regata perché non rispetta i parametri di un genoa né quelli di un gennaker. La vela viene realizzata in nylon con grammature e rinforzi superiori ad un normale gennaker. L'inferitura viene rifinita con un cavo antitorsione che permette un facile avvolgimento proprio come un Code o, del quale l'FFR è la naturale evoluzione. Nel complesso si tratta di una vela facilmente gestibile, abbastanza leggera da maneggiare, di scarso ingombro quando riposta nel sacco e utilizzabile con un angolo che va dai 50° a 140° e venti dai 4 ai 24 nodi.



<< versione con albero standard in alluminio. Un'altra caratteristica interessante è la delfiniera fissa, realizzata in composito, che oltre a essere il supporto dell'ancora può essere anche utilizzata come bompresso per murare un gennaker, un code 0 rollabile o un FFR. A completare il set di vele di prua si può eventualmente armare anche una trinchetta inferita sull'apposito strallo amovibile.

MATERIALI TECNOLOGICI E LEGGERI

La realizzazione dell'Ice 44 segue un processo di produzione non industriale, che consente di realizzare le strutture direttamente in opera, creando così un rigido manufatto strutturalmente omogeneo e utilizzando materiali alleggeriti che consentono di risparmiare il 30% del peso rispetto a una barca standardizzata industrialmente. Come abbiamo visto, il baricentro complessivo è stato abbassato per rendere lo scafo più stabile, veloce e sicuro; questo ha comportato un lavoro, oltre che sulla forma della carena e della chiglia, anche sul peso di costruzione di tutte le componenti della barca. Scafo e coperta sono realizzati in materiali compositi utilizzando il processo di infusione: fibre ibride di vetro-kevlar rinforzate dove necessario da fibre unidirezionali di carbonio.

DENTRO SPAZI E LUCE E SUL PONTE TANTA GRINTA

La tuga rialzata e ampiamente vetrata offre sottocoperta luminosità e ariosità e trasmette una sensazione di spazio inusuale su un 44 piedi, oltre a una comunicazione diretta con l'esterno. La dinette è rialzata rispetto alle cabine di prua e di poppa e regala numerosi vantaggi nello stivaggio: sotto il pagliolo infatti vengono a trovarsi le principali masse imbarcate, dai serbatoi alle batterie, al fine di concentrare e abbassare i pesi in navigazione. La zona cucina, impostata tradizionalmente a L, è anch'essa rialzata aumentando così la separazione fra la zona giorno e la zona notte e di conseguenza

LINEE CLASSICHE PER GLI INTERNI

1. Nel quadrato trova spazio il tavolo da carteggio di dimensioni ridotte, ma con una completa strumentazione elettronica e il tavolo da pranzo estendibile. 2. La zona cucina, arieggiata frontalmente, beneficia anche dei due grandi passauomo affiancati posizionati sul cielo della tuga. 3. I cassetti della cucina sono studiati per razionalizzare al meglio l'ordine in barca durante la navigazione. Trova posto anche un ampio piano per poter cucinare senza problemi di spazi. 4. Il lavandino della cucina è dotato di apposita copertura. 5. Le finestrate hanno tendine per regolare la luce negli spazi interni.



La visione esterna libera praticamente a 360° consente di godersi la barca anche sottocoperta



la privacy dell'equipaggio. La cabina armatoriale è molto grande, ospita due ampi letti a murata, sotto i quali ecco due gavoni con accesso dall'alto e un bagno a tutta larghezza. Le cabine di poppa, non simmetriche, sono studiate affinché una sia riservata agli ospiti con due letti separati, mentre l'altra è pensata come cabina di navigazione con uno o due letti sovrapposti, trasformabile, all'occorrenza, in zona tecnica nel caso si intraprendessero lunghe navigazioni con la necessità di stivare molta attrezzatura. Le linee esterne, caratterizzate da una tuga vetrata con forme e spigoli decisi, sono grintose. Partendo da poppa troviamo il grande portellone apribile a facilitare la discesa in banchina e a rendere più piacevoli i bagni in rada. L'abbatti-

IN QUADRATO DUE GRANDI DIVANI

Il quadrato è dotato di due ampi divani, di cui uno a L con al centro il tavolo, dove è possibile stendersi comodamente. Al centro la porta di accesso alla cabina armatoriale che prevede due letti singoli e un bagno.

mento della plancetta è manuale al fine di evitare complicazioni impiantistiche. La timoneria è a doppia ruota con seduta leggermente rialzata a prolungamento delle generose panche del pozzetto. Interessante notare su una di esse la presenza di un'apertura lunga oltre un metro che mette in comunicazione l'esterno con la cabina tecnica e consente una certa comodità nello stivaggio anche di grosse componenti. Spostandoci verso prua, davanti all'albero troviamo un ampio prendisole rialzato, due grandi passauomo per l'aerazione della cabina armatoriale, un calavele dalle importanti dimensioni e il gavone dell'ancora. La sensazione è che su questo scafo tutto sia stato curato nel dettaglio e nulla lasciato al caso.



La barca in cifre

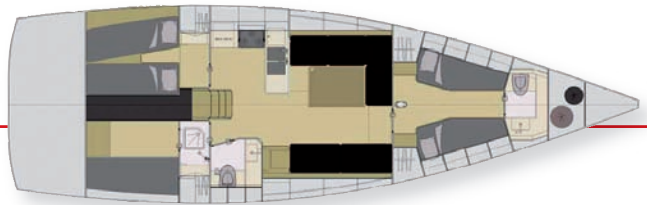
I NUMERI DELL' ICE 44

Lunghezza fuori tutto 13,45 m
Lunghezza al gall. 12,20 m
Baglio massimo 4,30 m
Pescaggio 2,30 m
Dislocamento 9 t
Zavorra..... 3,5 t
Motore Volvo 55 cv
Serbatoio acqua..... 400 l
Serbatoio carburante..... 350 l
Randa 65 mq
Genoa (108 %)..... 45,5 mq

Gennaker 160 mq
Posti letto 4/6
Disegnata da: Umberto Felci
Costruita da: Ice Yachts
Distribuita da: Ice Yachts
Via delle Arti 12, 26010 Salvirola (CR), tel 0373 729220, www.iceyachts.it, info@iceyachts.it

PREZZI

Versione base € 500.000
Iva esclusa.



I Concorrenti

Modello	Grand Soleil 43	Elan 450	GTS 43	XP 44
				
CANTIERE	Cantiere del Pardo	Elan	Sydney Yachts	X-Yachts
PROGETTISTA	Claudio Maletto	Rob Humphreys	Jason Ker	X Yachts Design
LUNGHEZZA FT (m)				13,29
LARGHEZZA (m)	13,25	13,60	13,10	4,07
PESCAGGIO (m)	2,40	2,25/2,60	2,75	2,30/2,65
DISLOC (kg)	9100	11300	6950	8650
SUP VELICA. (mq)				107
SITO INTERNET	www.grandssoleil.net	www.elan-yachts.com	www.sydneyyachts.com	www.x-yachts.com
PREZZO (€ iva esclusa)	259.000	237.990	369.000	n.c.

13 METRI DA CROCIERA VELOCE

Nella scelta dei quattro concorrenti dell'Ice 44 abbiamo optato per modelli di serie, che uniscono comunque abitabilità e prestazioni, pensati per la crociera veloce.