

Con Eleva Yacht la vela italiana si arricchisce di un nuovo marchio



redazione

Nasce una nuova realtà cantieristica, con Eleva Yacht la vela italiana si arricchisce di un nuovo marchio. Il primo modello è The Fifty, un fast cruiser per la crociera veloce di quindici metri. A wave forward Eleva è un nuovo marchio che si inserisce nel mercato dei fast cruiser con una missione precisa: barche a vela di alta qualità dedicate al gran turismo nautico, alla crociera veloce dove l'abitabilità e il comfort si sposano con il piacere di andare a vela e alle doti marine. Per arrivare a questi risultati la struttura di ogni modello nasce da un team di esperti, che sanno infondere nel prodotto il meglio della tecnologia contemporanea in termini di costruzione struttura e prestazioni ma anche che sanno indagare gli aspetti funzionali più semplici, quelle piccole cose che finiscono per essere determinanti per godere in pieno il piacere della grande crociera. L'armatore che sceglie Eleva si inserisce in un team che sa guidarlo nelle sue scelte e ne interpreta i reali bisogni nautici. Eleva Yacht nasce presso Carbon Line, un noto costruttore di imbarcazioni, per il progetto è stato scelto il progettista Giovanni Ceccarelli. The Fifty - Cruising to the future è il primo progetto e la barca entry level di una serie di modelli di dimensioni maggiori destinati a diventare benchmark, nuovi riferimenti per il mercato di barche da crociera veloce. I nuovi Eleva Fast Cruisers sapranno abbinare la facilità di conduzione anche in equipaggio ridotto e con manovre assistite a ottime prestazioni in acqua, diventando cruiser totali senza limiti di condizioni marine. Progettati per rispondere alla impegnativa classe di navigazione A, conservando un design pulito, innovativo e molto personale, che diventa una autentica firma riconoscibile in un panorama di concorrenti molto simili che giocano tra loro su piccole differenze. Il futuro di Eleva è fatto di autentici cruiser che sapranno farsi notare anche in regata e non di carene nate per competere tra le boe e addomesticate alla crociera. Tutto frutto di una progettazione integrata che parte dalla carena ma non dimentica lo studio Ceccarelli Yacht Design che è intervenuto nei diversi aspetti: linee di carena, esterne coperta, interni e strutture. Pur partendo dalle linee di carena, pensate per un dislocamento medio leggero e con l'ausilio del CFD (Computational Fluid Dynamics) ha studiato il design esterno e quello interno senza scendere mai a compromessi. Lo stile esprime linee che sono direttamente legate alla funzione come il fregio nel mascone a prua che ha la funzione di deflettere l'acqua. La sheerline è caratterizzata da un motivo ad ondate è una novità assoluta nel mondo delle barche a vela, questo oltre a dare una forte personalità al progetto permette di avere una prua alta sull'acqua che la renderà meno bagnata in navigazione e una tuga leggera che si ferma subito a prua via dall'albero. Prestazioni - A full sailing experience Le linee d'acqua con sezioni di poppa larghe e svasate, relativamente strette al galleggiamento con importanti volumi di prua rendono la barca stabile e bilanciata oltre che veloce in tutte le andature e condizioni di vento. La grande stabilità di forma è pensata al fine di avere ottime prestazioni nelle andature larghe e portanti sotto gennaker per raggiungere il massimo piacere di timonare, unito ad una facilità di conduzione e sicurezza di navigazione. In caso di traversata atlantica The Fifty può esprimere elevate medie giornaliere di trasferimento, che superano le 200 miglia per giorno.

Queste forme di carena permettono anche di sviluppare velocità di crociera a motore elevate, grazie allo scafo che facilmente supera la velocità critica, un altro elemento di comfort soprattutto nelle estati mediterranee. Il doppio timone oltre alla distribuzione dei volumi consente una grande stabilità di rotta e facilità di conduzione anche con autopilota, peculiarità delle barche nate per la conduzione in solitario per le regate oceaniche. Costruzione - The quality challenge Per la progettazione delle strutture è stato fatto un grande lavoro di dettaglio nel rispetto delle normative ISO categoria A, la realizzazione sarà fatta utilizzando le migliori resine e tessuti attualmente in commercio. Tutto il processo di realizzazione di scafo e coperta è in infusione, garantito dalla grande esperienza e professionalità di Carbon Line, struttura unica in Italia con questo potenziale specializzata in infusione di imbarcazioni di grandi dimensioni in grado di dedicare un cantiere intero per la produzione delle barche a vela. Tutta la filiera produttiva è realizzata e controllata internamente fin dalla costruzione dei modelli con seste e fasciame mediante taglio con macchine a controllo numerico e poi con la realizzazione di stampi femmina con resine caricate. Lo scafo è laminato con tessuti di vetro e resina epossidica con il processo di infusione in 3 step, con la prima fase che riguarda la infusione della pelle esterna, la seconda l'incollaggio dell'anima sotto vuoto e la terza fase l'infusione della pelle interna. L'obiettivo è di donare maggiore robustezza e leggerezza allo scafo, grazie a un più accurato controllo nel processo stesso. Le strutture dello scafo sono a loro volta tutte infuse, sempre con resina epossidica e anche loro applicate in tre fasi di processo, prima i longitudinali alti, poi i madieri, la terza fase è la posa dei longitudinali centrali. Per i rinforzi delle strutture si impiegano il carbonio, compresa la zona di sostegno della chiglia. Le paratie sono tutte strutturali, infuse su placca con resine epossidiche, incollate e resinare a bordo. Le lante strutturali sono di carbonio, laminate con il processo del sottovuoto. La coperta è interamente realizzata di carbonio con resine epossidiche in infusione, la soluzione è stata scelta per avere un miglior rating con il regolamento di stazza ORC e abbassare il baricentro e limitare i pesi in alto e rendere l'insieme scafo/coperta più rigido. Tutte le varie fasi di lavorazione del composito sono controllate con processi accurati, che prevedono il controllo continuo delle temperature alla giusta temperatura per avere in tutti i punti lo stesso grado di viscosità; inoltre l'elevato numero di punti di infusione garantiscono lo stesso grado di catalisi in diverse zone dello scafo. Per ottimizzare le migliori caratteristiche della resina epossidica i manufatti vengono postcurati in un forno di grosse dimensioni che è in grado di raggiungere gli 80°. La chiglia è realizzata in acciaio scatolare ad alta resistenza con bulbo in piombo al fine di abbassare il centro di gravità ed aumentare il momento raddrizzante in maniera considerevole. Coperta e piano velico Il pozzetto di The Fifty è il più grande tra quelli delle imbarcazioni di 50 piedi attualmente in produzione. È nato per vivere il mare in crociera ma si rivela ergonomico se usato in regata o in equipaggio alla ricerca di prestazioni e regolazioni rapide. Il trasto della randa davanti al timoniere è una garanzia di sicurezza con vento forte e conserva le potenzialità di regolazione che servono ad un velista evoluto per regolare al meglio le vele. Il piano velico è caratterizzato da un albero posizionato circa a mezza nave, che permette di avere una distribuzione della tela esposta molto equilibrata sia nelle andature di bolina che alle andature portanti. L'armo è frazionato al 90% e sono previsti un genoa al 104% di LPG, una trinchetta ed un Code 0 montato sul bompresso sul quale può essere armato anche il gennaker. Layout - Comfort and light Il layout della compartimentazione interna prevede la distribuzione ormai classica per unità di questa dimensione: tre cabine e due bagni di cui uno dedicato alla cabina di prua, considerata armatoriale e uno alle due di poppa e per uso diurno. Mentre la disposizione delle cabine letto non cambia è prevista una opzione per la cucina, che può essere come da progetto originale a centro barca oppure in posizione più classica in prossimità della scaletta di discesa. Anche il divanetto centrale può essere trasformato in tavolo carteggio.

INTERNI - Less is better Sono pensati per vivere il mare con ampie parti vetrate ed aperture in tuga per un corretto movimento dell'aria questo per il piacere di abitare anche l'interno della barca. Gli arredi sono strutturali, in gran parte realizzati in composito poi rivestito di essenze di legno prodotte da ALPI, che offre una ampia scelta di essenze che abbinato alle scelte dei tessuti per i rivestimenti saranno parte della personalizzazione che ogni cliente vorrà proporre. La finitura di ogni barca sarà personalizzata in base alle esigenze della committenza. Puntando alla qualità è stata fatta una grande ricerca per i materiali, gli impianti e gli accessori le finiture. Ogni dettaglio è stato scelto in armonia con il progetto per restituire quel carattere solido e innovativo che fa di Eleva The Fifty una barca che guarda al futuro rispettando la tradizione. Carbon Line è una azienda leader per la fornitura di materiali composti, nasce nel 2013 dalla visione imprenditoriale dei suoi tre titolari che hanno avuto la forza e la determinazione necessaria per dare vita a una azienda che a oggi conta tre stabilimenti operativi più di 20000 metri quadrati di aree produttive al coperto, 180 dipendenti e più di 120 maestranze esterne. L'azienda vanta clienti di livello internazionale del settore nautico (tra cui Ferretti, Riva, Pershing, Itama, Custom Line, Azimut, Benetti) ai quali fornisce servizi produttivi e analisi di laboratorio sempre all'avanguardia, al fine di ottenere prodotti di alta qualità con il massimo rendimento e spese contenute. Ceccarelli Yacht Design è uno degli studi professionali dedicati allo yachting più famosi nel mondo. Giovanni Ceccarelli (Ravenna 1961) attuale responsabile studio si è laureato in Ingegneria a Bologna nel 1987 quando lo studio di progettazione era condotto dal padre Epaminonda, considerato uno dei pionieri della moderna progettazione nell'yacht design in Italia e uomo eclettico. Giovanni si è espresso prima come timoniere e poi come progettista vincendo diecimila titoli del mondo di altura nelle classi IOR e IMS ora ORC, con il Dimore del Garda è stato vincitore assoluto della Cento Miglia del Garda. È stato Principal Designer per due sfide di Coppa America, nel 2000 in Nuova Zelanda con Mascalzone Latino e nel 2007 con +39 Challenge, un punto di arrivo professionale raggiunto da pochi in Italia. Ha impostato la metodologia per il recupero della nave Concordia.