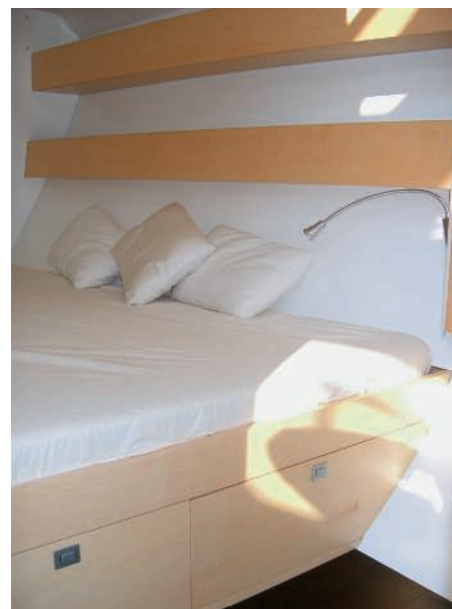


Progettare senza confini

Dal progetto di vita di un armatore che lo porterà a trascorrere lunghi periodi in mare intorno al mondo su rotte classiche, ma anche verso mete ambiziose ed estreme come l'Antartide o la Groenlandia, è nato il progetto di una recente imbarcazione firmata da un ex allievo del Master in Yacht Design. Si tratta di uno scafo a vela di 13,60 metri uscito dalla matita di Alessandro Valenti, sotto la guida di Aldo Gatti, e realizzato in lega di alluminio presso i cantieri Aluwind di Manerbio

Il termine “nēktón”, di derivazione greca, significa natante. Sta quindi a indicare gli esseri pelagici forti nuotatori, capaci di vincere le correnti e il moto ondoso. Pesci di mare aperto, la cui volontà li guida nella vastità degli oceani. Ecco allora che, se per l'armatore Necton rappresenta un progetto di vita, dal punto di vista progettuale lunghe navigazioni verso mete antartiche richiedono un'imbarcazione confortevole in navigazione con una spiccata tenuta al mare, ma anche particolarmente sicura e resistente in caso di urti accidentali col ghiaccio, ma anche facilmente gestibile in tutte le andature anche in condizioni di vento forte, con un'elevata autonomia energetica e grandi capacità di stivaggio.

Ne è nata conseguentemente un'imbarcazione a dislocamento medio-elevato e a



carena profonda per sopportare variazioni di carico anche importanti. Il baglio massimo posizionato a centro barca è piuttosto contenuto e insieme alle entrate di prua sottili determinano uno scafo relativamente affilato. È stata inoltre riservata grande attenzione alla dispo-



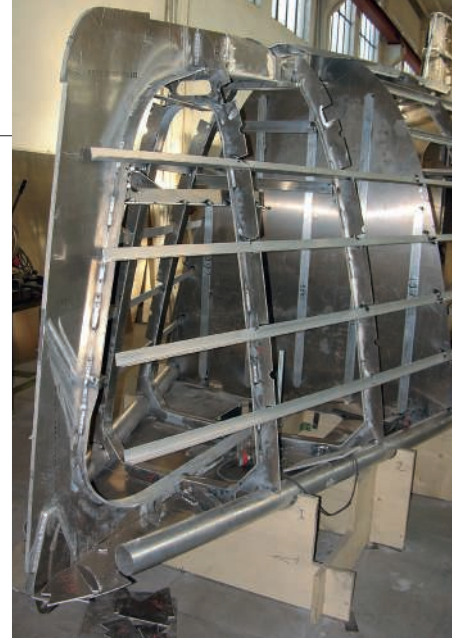
Top 3D ed esterno



Alessandro Valenti Yacht Designer

Attivo velista fin da ragazzino si forma sulle derive, Flying Junior e 470, per poi proseguire in classe IOR Minton e J24. Laureatosi in Architettura presso il Politecnico di Milano lavora presso gli studi LW e Caruso&Torricella e contemporaneamente prosegue l'attività velica come istruttore e skipper al Circolo Velico Horca Myseria. In questo periodo partecipa a numerose crociere e trasferimenti in tutto il Mediterraneo acquisendo esperienza e passione per la vela d'altura.

Nel 2004 apre lo studio in proprio e frequenta il Master in Yacht Design del Politecnico di Milano. Nello stesso anno partecipa al concorso "Due barche da sognare" indetto da Vela & Motore classificandosi al terzo posto. Nel 2005, in collaborazione con l'ingegner Aldo Gatti, ottiene la commessa per la realizzazione di un cutter in lega leggera di 45'. Attualmente sono in fase di studio un progetto per un 52' e un 41' sempre orientati alla crociera d'altura.



zione di tutti i principali pesi cercando di massimizzarne il posizionamento a centro barca.

Il piano di deriva, costituito da una chiglia fissa e da una lama di deriva mobile a compasso alloggiata al suo interno permette di variare l'immersione da 1,60 a 3,50 metri, mantenendo comunque sempre basso il baricentro. Completa il piano di deriva il timone protetto da skeg integrale.

Per quanto riguarda il piano velico è stato scelto un armo a cutter con genoa e trinchetta autovirante. Entrambe le vele sono rollabili dal pozzetto, così come

la randa è dotata di sistema di terzaroli totalmente rinviato per poter gestire al meglio qualsiasi condizione meteo marina anche con una sola persona di equipaggio.

Gli interni sono caratterizzati da una grande luminosità grazie all'avvolgente finestratura panoramica della tuga. Da qualsiasi punto della dinette si gode di un'ottima visuale verso l'esterno e dalla postazione rialzata del carteggio è anche possibile condurre l'imbarcazione grazie alla ripetizione dei comandi motore e dell'autopilota.

Cala vele, cabina di prua e cabine di

poppa sono dotate di paratie stagne che dividono la barca in quattro compartimenti con sentine indipendenti.

Leghe al magnesio AA 5083 per la realizzazione delle lamiere di scafo e coperta, mentre lega AA 6082 per i profilati delle strutture. Deciso il materiale si è passati alla modellazione 3D dell'intera imbarcazione che è stata la base per tutte le lavorazioni successive. Una volta verificati i rapporti dimensionali sono state modellate tutte le strutture compresi i serbatoi a scafo, le paratie e gli elementi strutturali di ancoraggio per arredi e impianti. I vari elementi realizzati in 3D sono stati estratti e sviluppati in piano in modo da poter essere inseriti in appositi file per la lavorazione automatica a controllo numerico e identificati mediante un codice che ha permesso di effettuare l'assemblaggio in cantiere secondo piani di montaggio prestabiliti.

Anche per gli arredi interni è stato adottato lo stesso metodo e ciò ha permesso di consegnare ai falegnami tutti i pezzi siglati corredati da tavole di montaggio. In pratica un kit che ha consentito di preparare gli arredi fuori opera, limitando l'uso di dime e gli interventi a bordo.

Ulteriore vantaggio è dato dal fatto che tutti gli arredi risultano così completamente smontabili consentendo le manutenzioni in qualsiasi punto della barca. 📸

