

# ICE 52 RS

Besedilo/Text: Julijan Višnjevec; Foto/Photos: ICE Yachts, Julijan Višnjevec



Ladjedelnica iz Padske nižine se je uspešno prebila na trg razkošnih hitrih jadrnic v velikostnem razredu 33-72 čevljev, če ne omenjam tistih projektov v predalu z 82 in 100 čevlji. Na preizkusu smo imeli tokrat enkratno in precej redko prilžnost preizkusiti dve različici opreme na enakem trupu. Za predstavitev smo seveda izbrali tisto bolj jadralno nabrito - ice 52 rs.

The shipyard of the Po valley successfully advanced to the market for luxury fast sailboats in the size classes from 33 to 72 feet, save for the projects with the length of 82 and 100 feet. This time, a unique and very rare opportunity to test two different types of equipment on the same hull was given to us. Naturally, we have chosen to present the cheekier sailboat, ice 52 RS.



Pod do Varazzeja, kjer smo opravili preizkus, me je vodila preko ladjedelnice v Cremoni, natančneje v majhnem mestu Salvirola. Vse povsod ravnina, polja in v zimskih dneh pogosta meglja niso vzeljana, da bom videl nekaj čisto sodobnega v ladjedelnici, le nekaj kilometrov oddaljeni od reke Po. Podatek o lokaciji je pomemben, ker je ob zagotonu proizvodnje katamaranov treba razmisljati tudi o logistični poti do morja oziroma plovne poti, saj so prevozi po cesti omejeni. Plovna pot bo čisto blizu tudi po selitvi dela proizvodnje iz zdaj že tesnih prostorov ladjedelnice v večje prostore, ki bodo, kot je rečeno, ob plovni poti reke Po.

#### Ladjedelnica Ice Yacht

Čeprav ladjedelnica Ice Yacht obstaja že vrsto let, še nikoli ni bila tako dejavnja kot v nekaj zadnjih letih po krizi, ko je za krmilo prijel simpatični in iskrivi gospod Marco Malgara. Okoli sebe je zbral strokovnjake in se lotil temeljite prenove delovnih procesov, predvsem pa ponudil na trgu nekaj posebnega, narejenega po meri z občutkom za podrobnosti. Prav slednje pomenijo pri lastnikih jadrnic, ki so vredne okoli enega milijona evrov, odločilno razliko. Taki kupci ne gledajo velike serijske proizvodnje, temveč nekaj posebnega z vidika plovnih, jadrnalnih sposobnosti, a vselej z merito dobrega okusa in udobja. Taki delni sporazumi niso vselej enostavni in včasih je treba kloniti željam naročnika, čeprav so te v nesoglasju z osnovno idejo projektanta. Tega se pri ladjedelnici Ice Yachts zavedajo, tako kot se zaveda navtični arhitekt Umberto Felci iz studia Felci Design.

#### Umberto Felci

Projektant ni naključno izbran, kajti od ladjedelnice Ice Yachts se ne zahteva nič manj kot odlične jadralne lastnosti, čiste linije na palubi in sodobna, a uporabna notranjost. Trup z rahlo nazaj odrezanim premcem in zaobljenim bočnim zgibom nakazuje sicer sodobne prijeme, in sicer do take mere, da niso preveč vsiljivi in da ostanejo privlačni tudi čez nekaj let. Široka kрма daje čistemu kokpitu novo dimenzijo, tu ne bomo našli klasične mize. Kljub maloštevilni posadki je kokpit najprej namenjen jadranju in uživanju pod soncem na palubi. Površin je resnično veliko in svoje mesto pod

The road to Varazze, where the testing was agreed to take place, led me through the shipyard in Cremona, more specifically, a small town named Salvirola. Despite ongoing planes and fields, and, in winter, frequent fog, I did not lose hope of seeing something completely contemporary just a few kilometres away from the shipyards of the River Po. Information regarding location for the production of catamarans is important since it is imperative to plan the route to the sea and waterways for the business to take off, as travel on roads is limited. The latter will also be located very close to the sea lane, even when the business will be moved from the small spaces of the shipyard into a larger one.

#### *Ice Yachts Shipyard*

Although it has existed for a number of years, the shipyard has never been so active as in the past few years after the crisis, when the likeable and witty Mr. Marco Malgara took control of it. He gathered experts and thoroughly renovated the work processes, and in particular, offered the market something unique, custom-made, with attention to detail. The latter makes a world of difference to the owners with boats amounting to around one million euros. Such customers are not interested in mass production, but search for something special in a boat in terms of both navigation and sailing which have to be coupled with good taste and comfort. Such compromises are not always easy and sometimes it is necessary to yield to client's wishes, even if they are in disagreement with the basic idea of the designer. Ice Yachts is well aware of that, and nautical architect Umberto Felci from the Felci Design studio agrees.

#### *Umberto Felci*

The designer is not randomly selected, since nothing less than excellent sailing features, clean deck lines and a modern, useful interior are required from ice yachts. The hull with a slightly reversed bow and rounded hull chine indicates that modern, though not too intrusive approaches have been used which will remain pleasing even after a few years. The wide stern gives a new dimension to the clean cockpit, where classic tables will not



soncem bo našel vsakdo, ki se ne bo hotel ukvarjati z nastavljivo jader. Upravljanje je škoto glavnega jadra, ki je mimogrede vpeta v drsniku v kokpitu med levim in desnim krmilom, zelo enostavno tudi zaradi električno krmiljenih vitlov. Škota jadra, speljana na nemški način in pod palubo, je skrajno uporabna, zaradi drsnika omogoča fine nastavitev. Sekundarni par vitlov na robu kabine je električno gnan in skrbni za dvignice in kratec glavnega jadra. Tudi tukaj so vrvi od jambora do štoperjev speljane pod palubo. Pri tem ne gre le za estetski vidik, temveč tudi za varnostnega. Krmarski konzoli nista speljani čisto do krme, zato dopuščata krmarju veliko svobode za gibanje, predvsem pa udobno nastavitev s stopničko ob nagibu plovila. Za napetost krmne pripone skrbni hidravlični sistem na dosegu krmarjeve roke, pri različici RS pa je na krmni še značilen skladnični prostor s posebnimi režami, podobnimi kot v avtomobilski industriji. Kromo med plovbo zapirajo jeklene pletenice, na sidru pa se krmarsko mesto skupaj s ploščadjo spremeni v mini plažo. Ta namenoma ni čez celotno širino – zaradi preprostega razloga oziroma izkušenj: široke in velike krmne ploščadi so večkrat poškodovane prav na sidriščih.

#### *Pod palubo*

Ladjedelnica v osnovi ponuja dve različici 52-čevaljske hitre potovalne jadrnice. Poudarek na »potovalni« se nanaša na udobje pod palubo, saj lahko na jadrnični preživimo več mesecov. Vse kabine so udobne, natančno

found. Despite the fact that there are few crew members, the cockpit is designed for first-class sailing and enjoyment of the sun on its deck. There are a great number of surfaces on the boat and all who are unwilling to deal with setting the sails will be able to find their place under the sun. The management of the main sheet, which is fastened into the main sheet traveller in the cockpit between the left and right helms, is extremely simple because of the power-operated winches. The main sheet of the sail is fastened in the German style sheeting and is extremely useful under the deck, as the slider allows for fine adjustments. The secondary pair of winches on the edge of the cabin is electrically powered and cares for the halyard and ropes and reef of the mainsail. Here, too, the ropes from the mast to the stoppers are fastened under the deck. Here, not only the aesthetic, but also the safety aspects are important. The steering positions are not entirely to feed so they allow the helmsman freedom of movement, especially a comfortable setting with a podium when the yacht heels. To provides hydraulic tension and rig control is the hydraulic system on backstay easy controlled by the helmsman. The large area at stern is clear of equipment and can be fitted with cushions for extra comfort. During sailing, the stern is closed by steel casings, and when anchored, the helm station and platform turn into a mini beach Which does not span the entire width of the boat, as experience shows that wide and large helm platforms often become damaged when the boat is anchored.





### Below deck

Izdelano pohištvo pa je opremljeno z usnjjenimi dodatki in številnimi oprijemališči za premikanje med plovbo. V kabinah je dobro poskrbljeno za prezačevanje in naravno svetlobo. Lastniška kabina v prencu je najrazkošnejša in k že pravokotnemu ležičku so dodani še stranski oblazinjeni dodatki. Lastniška kabina ima poleg velikih garderobnih omar še prostor za shranjevanje pod ležiščem in lastni toaletni prostor z umivalnikom, narejenim iz ogljikovih vlaken, kar daje precej športen pridih. Zasnova pohištva s furnirjem in uporabo masivnega lesa daje občutek brezčasne elegancije in odlične kakovosti. Italijanski slog je prisoten v podrobnostih in minimalistični opremi, v tem slogu pa je tudi salon s sedežem v obliku črke C in mizo na sredini. Otočni del s skladiščem se lahko uporabi kot sedišče, sicer pa je vzdolžno sedišče še na desni strani, tako veliko, da bo na njem lahko prespal nepričakovani gost. V salunu sta še klasična navigacijska mizica in kuhinjski blok v obliku črke L z velikim pokončnim hladilnikom domačih velikosti. V krmi imamo na razpolago dve enaki kabini ali eno kabino in skladiščni prostor oziroma delovni kotiček. Tehnični tunel ima dovolj prostora, da vanj spravimo poleg pogonskega agregata še generator, razsoljevalnik in klimatsko napravo. No, slednja ne spadajo z regatnim duhom, a je po drugi strani v vročih krajinah nujen dodatek.

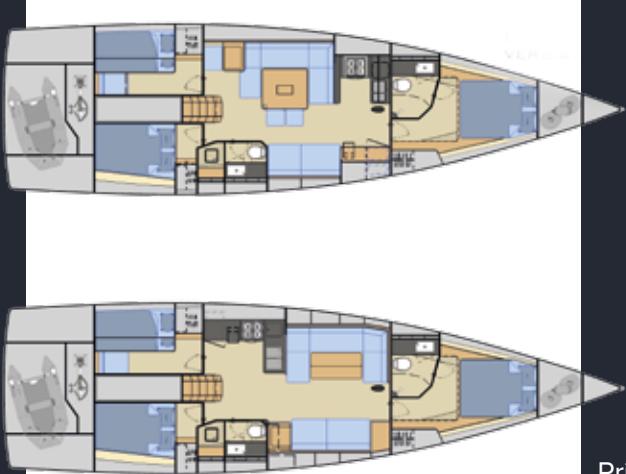
### Proces gradnje

Tehnike gradnje in uporaba materialov pri Ice Yachts spadajo v navtični industriji med naprednejše in inovativnejše. Uporaba ogljikovih vlaken ali kombinacija kevlarja z epoksi smolami daje ustrezno trdnost ob manjši masi. Trup in paluba sta laminirana s tehnologijo vakuumske infuzije v sendviču z uporabo ogljikovih vlaken in epoksi smole z različno gostočno ter debelino. Uporaba trifaznega postopka infuzije ICE 52 RS z infuzijo na zunanjem sloju, jedro iz PVC-pene in infuzija na notranjem sloju so bili izbrani zaradi optimalnega nadzora smole in privarčevane mase za 35–40 %.

Prav posebna pozornost se posveča ojačitvam na odprtih in na odprtih ventilih v trupu z enosmernimi in dvosmernimi ogljikovimi vlaknimi.

Območja okoli vpetja jambora in kobilice so še posebej ojačana z jekleno konstrukcijo ter stranskimi priponami. Vsaka jadrnica pri Ice Yachts je narejena z misijo na plovbo po odprttem morju, ob tem se pri vsakem delu od začetka do zadnjega vijaka izvajajo nadzorni pregledi strokovnjakov.

Dolžina čez vse: 15,80 m  
Dolžina v. l.: 14,84 m  
Širina: 4,65 m  
Ugrez: 2,80 m  
Izpodrv: 11,30 t  
Balast: 4,70 t  
Motor: Volvo CV 75 Saildrive  
Voda: 520 L  
Gorivo: 350 L  
Kabine: 3  
Toaletni prostor: 2  
Dizajn: Felci Yachts srl  
Cena od: 689.000 EUR tax excl.



LOA: 15,80 m  
LWL: 14,84 m  
Bmax: 4,65 m  
Draft: 2,80 m  
DSPL: 11,30 t  
Ballast: 4,70 t  
  
Engine: Volvo CV 75 Saildrive  
Water capacity: 520 L  
Fuel capacity: 350 L  
Cabins: 3  
Toilet: 2  
  
Design: Felci Yachts srl  
Price from: 689.000 EUR tax excl.

### Na plovbi

Nevihta, ki je svojo moč pokazala čez noč, je v jutranjih urah pustila čisto nebo in severozahodni veter z jakostjo 15–20 vozlov. Odlične razmere za preizkus dveh popolnoma novih ICE-jadrnic, ki sta se razlikovali v opremi in celo gradnji trupa. Bolj športno usmerjena je imela oznako RS, doljšo kobilico in z 300 kg manjšo maso v njej ter za 1,5 t manjšo maso trupa. Ker sem lahko izbiral, sem izbral bolj »naščičeno« različico RS, z nami pa je bil tudi navtični arhitekt Umberto Felci. Seveda sem izkoristil priložnost in pokramljal z njim o projektu ICE 52 pa tudi o njegovi viziji glede jadrnic v prihodnje.

Čisto novo glavno jadro se je ob prvem sunku vetra zatreslo in v naslednjem trenutku z rahlim odmikom krmila dobilo svojo krilato obliko. Navjalna genova je pokazala svojo mogočnost in v nekaj naslednjih minutah smo že jadrili na 2 m dolgih valovih s hitrostjo 7,7 vozla pri vetru okoli 15 vozlov. Kljub isti površini glavnega jadra (90 m<sup>2</sup>)

Prednosti lažje in bolj športne različice RS sta se s 108% genovo s 67 m<sup>2</sup> in 300 m<sup>2</sup> genkerja Runner kmalu pokazali: večja hitrost in boljši kot v veteru. Z vetrom na 90° sta se hitrosti obeh jadrnic skoraj izenačili in obstali na 8,5 vozla, ko smo v prijetni plovbi videli le še silhueto zaliva, od koder smo izpluli.

### Dvigni sidro in odjadraj

Osupljive zmogljivosti in napredne tehnologije skupaj s kakovostno izdelavo omogočajo ICE 52 uspešno kosanje na regatnem polju. Navtični arhitekt je vzel kot izhodišče za projekt zmagovalko mnogih odpromorskih preizkušenih FELCI 6, nekaj vzporednic pa je tudi z zmogljivo žepno raketo ICE 33 RS. Kljub izredno zmogljivim atributom se boste na ICE 52 odlično počutili v družinskem ali prijateljskem krogu in brez napora peljali svoje najdražje na nepozabno jadranje.

biaxial carbon fiber beams. The chainplates of shrouds, forestay and backstay are composite and steel made. Each Ice Yachts sailboat is designed for sailing the open seas, and with this, from the beginning of construction until the last screw is used, experts' inspections are carried out.

### Navigation

The storm, which has demonstrated its strength overnight, has left a clean sky and moderate wind between 15 and 20 knots in the morning hours; perfect conditions to test two entirely new ICE yachts, with a difference in equipment and even the construction of the hull. The sports-oriented one was labelled RS, a longer keel, weighed 300 kg less and had a 1.5 tonnes lower hull weight. Since I could choose between the two, I selected the more sporty RS version; naval architect Umberto Felci accompanied us. I took the opportunity and talked to him about the ICE 52 project, as well as his vision for sailboats in the future. The brand new mainsail shrouded with the first gust of wind and, in the next moment, with a slight offset of the helm, got its wing shape. Furling Genoa showed its greatness, and in the next few minutes, we were sailing on two-meter waves at the speed of 7.7 knots, with the wind of about 15 knots. In spite of the same surface of the main sail 90 m<sup>2</sup> 108% Genoa 67 m<sup>2</sup> and 300 m<sup>2</sup> Gennaker Runner. The advantage of the lighter and sportier version of RS was soon revealed with greater speed and better angle to the wind. With the wind at 90 degrees, the speeds almost equalized and stopped at 8.5 knots, when we could only see the silhouette of the bay from which we sailed away and moved to this pleasant voyage.

### Lift the anchor and sail away

The stunning performance and advanced technology coupled with quality manufacturing allow ICE 52 to successfully cope in the racing field. The nautical architect selected the winner of many open-sea tests, the FELCI 6, as a starting point for the project and drew some parallels with the powerful pocket rocket ICE 33 RS. Despite extremely powerful attributes, you will feel great on ICE 52 both with family or friends as you will effortlessly take your loved ones to an unforgettable sailing trip.

