

CANTIERI ■

IL CUORE CALDO DI ICE YACHTS

Il cantiere di Marco Malgara è a pieno regime con la costruzione del primo Ice 60, già nominato in categoria Luxury Cruiser dell'European Yacht of the Year, e dell'IceCat 61, catamarano progettato con Enrico Contreas da vedere ai saloni

di Alberto Mariotti (alberto.mariotti@edisport.it)

Varato lo scorso 20 giugno, quattro giorni dopo l'Ice 52 RS *Phelia* del cantiere ha partecipato alla sua prima regata arrivando secondo. Nessun problema, nessun inconveniente, messa a punto perfetta. Non serve altro per spiegare la filosofia costruttiva di Ice Yachts, cantiere in piena pianura Padana con sede a Salvirola, in provincia di Cremona.

E lo stesso accadrà, ne siamo certi, con il nuovissimo Ice 60 che vedete nascere in questa bella foto di apertura. Qui siamo nella sua "pancia": lo scafo è laminato (come anche il ponte di coperta) su stampo femmina con fibre miste di vetroresina e carbonio tramite infusione di resina epossidica. Le strutture di carbonio sono laminate in opera



ICE 60 - DATI TECNICI

Lunghezza f.t. m 17,99, lunghezza al gall. m 16,80, larghezza m 5,20, pescaggio m 3,85, disloc. t 17,90, zavorra t 6,20, motore cv 150, acqua lt 900, carburante lt 600, randa mq 130, genoa 108% mq 90, gennaker mq 320.



Sopra, il rendering dell'Ice 60. Sotto, Roberto Marchesi, capocantiere di Ice Yachts. Costruisce barche da quando era molto giovane. È stato tra soci di CN Yacht 2000, il cantiere rilevato da Ice Yachts.



sottovuoto e diventano un tutt'uno con scafo e coperta. Il risultato è un guscio che, a vuoto, pesa 3.900 kg e la coperta appena 1.050 kg. Il 60 pesa solo 1.300 kg in più rispetto al vecchio 62 che era però una barca dalla vocazione molto più racer, ha inoltre circa il 14 per cento di volume in più negli interni, dove ci sono tre cabine e

altrettanti bagni, e una poppa di un metro più larga. Non solo, ancor prima di toccare l'acqua, l'Ice 60 è stato nominato nella categoria Luxury Cruiser dell'European Yacht of the Year 2018. La barca è disegnata dallo studio Felci Yacht Design, e come il 52 ha la prua a scimitarra, una caratteristica dei primi progetti di Umberto Felci, in particolare di *Radio Azzurra*, un 8,5 metri da regata in lamellare. «Benché la prua reversa, immersa e voluminosa, offrì gli stessi pregi e difetti di oggi - ci racconta Umberto Felci - 25 anni fa non piaceva al pubblico e smisi quindi di disegnarla. Oggi che la progettazione legata al Velocity Prediction Program della stazza Orc sembra meno decisa e permette ai canoni estetici di cambiare, mi è sembrata l'occasione giusta per reintrodurla». Mentre giriamo per lo scafo del 60, di cui potete vedere un'altra foto a destra, Marco Malgara, titolare e amministratore delegato del cantiere, ci racconta alcuni dettagli costruttivi che fanno la differenza: «Ice Yachts ha ereditato tutta la

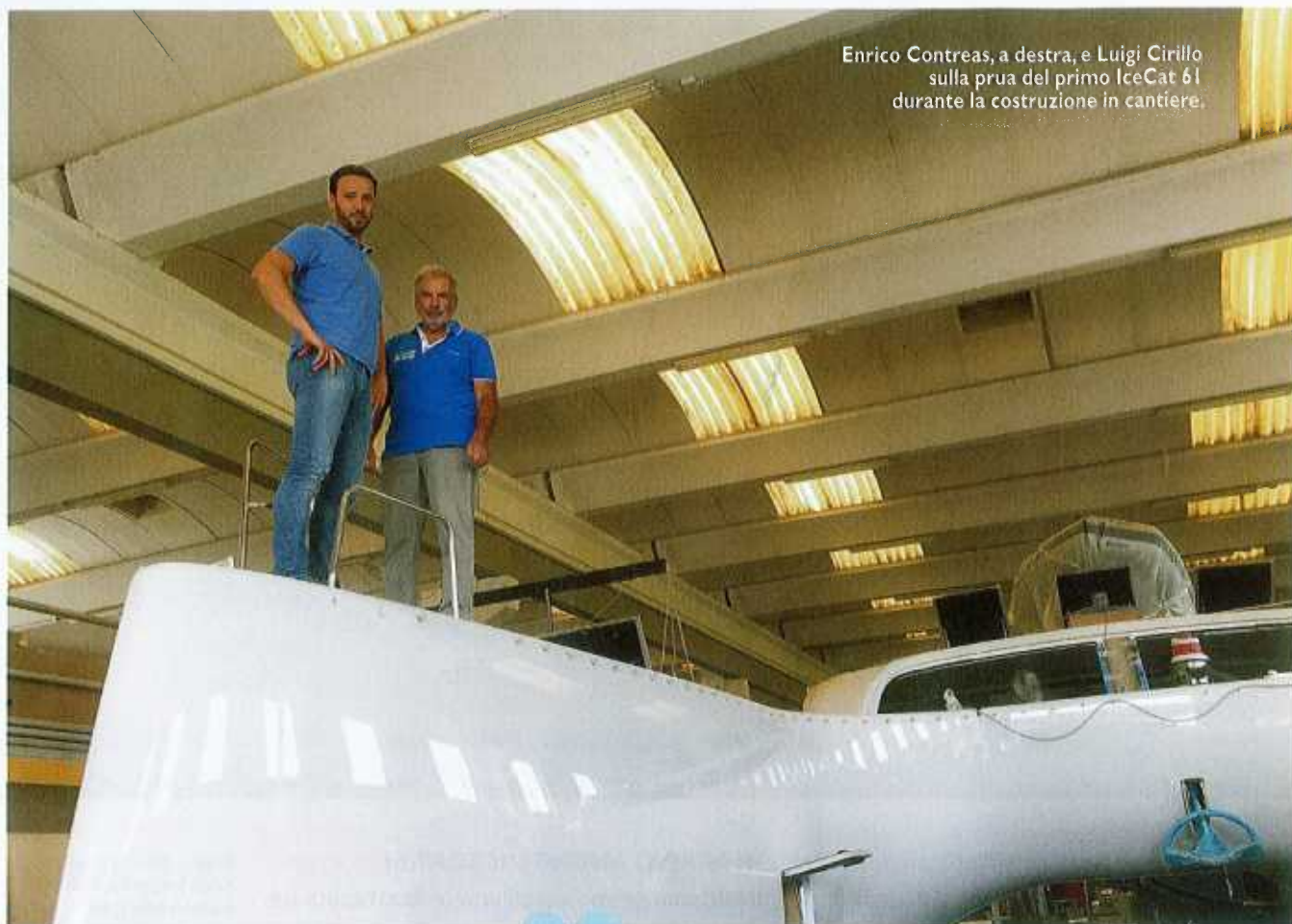
capacità di lavorare i materiali compositi del cantiere precedente, CN Yacht 2000 e anche a noi piace molto sperimentare continuamente nuovi materiali e tecniche, con l'obiettivo di migliorare i processi costruttivi e anche risparmiare peso. Nella zona di attacco della lama di deriva, sull'Ice 52 abbiamo usato 32 pelli di carbonio che formano un blocco di 5 cm che insieme alla piastra d'acciaio impediscono il sorgere di qualsiasi tipo di problema. Un altro esempio riguarda l'elica di manovra, la cui batteria installata a prua permette di risparmiare 11 kg e guadagnare il 6 per cento di potenza, che non viene dispersa quando i cavi devono attraversare tutta la barca». Uno sguardo alla scaletta di carbonio, che pesa 14,5 kg contro i 18 di quella normale. «Il nostro punto di forza è l'artigianalità - aggiunge Roberto Marchesi, ex socio di CN Yacht 2000 e oggi anima operativa di Ice Yachts -, riusciamo infatti a venire incontro a richieste particolari dei nostri armatori. Studiamo ogni soluzione e se fattibile cerchiamo di accontentarli».

IN ARRIVO ANCHE L'ICECAT 61

Per il suo primo catamarano, Ice Yachts ha chiesto la collaborazione dell'ingegnere Enrico Contreas, l'anima dei mitici Mattia: «il 61 è l'evoluzione di tutto quello che ho imparato in 40 anni di cose ben fatte e mal fatte. Non volevamo fare un catamarano, ma una barca a vela con

Sopra, due immagini degli interni dell'Ice 60 e sotto una foto delle paratie interne, tutte in composito.





Enrico Contreas, a destra, e Luigi Cirillo sulla prua del primo IceCat 61 durante la costruzione in cantiere.

due scafi. A me, come a molti, piace navigare di bolina e vedere la reazione della barca a seguito di una piccola correzione sulla ruota del timone e non doverla girare tutta.

Ho sempre il desiderio di introdurre elementi di novità e ricerca, e sull'IceCat 61 ce ne sono almeno due: al posto della traversa di prua abbiamo preferito una trave longitudinale di carbonio, molto più snella e leggera e introdotto la propulsione ibrida. Questa soluzione permette al cat di manovrare in modalità elettrica, uscire dal porto e dopo aver issato le vele ricaricare i due pacchi batterie da 10 kW e rientrare a fine giornata senza aver consumato un litro di gasolio per la propulsione e i servizi. Il sistema è composto da due motori termici da 100 cv che "nutrono" altrettanti generatori da 80 kW e due motori elettrici sommersi. Punto di forza del nostro apparato è l'elevato rendimento dei

Non volevo costruire un catamarano, ma una barca a vela con due scafi. L'IceCat 61 è infatti molto manovrabile

generatori che abbiamo sviluppato: tocca il 98 per cento e ci permette di dover raffreddare solo il 2 per cento della potenza sviluppata. Potremmo quasi fare a meno del circuito di raffreddamento, che abbiamo comunque previsto. La costruzione della barca è in carbonio, grazie al quale abbiamo risparmiato tra i 1.500 e i 2.000 kg su quella in infusione e tessuti di vetro. Abbiamo previsto derive simmetriche (disegnate da Giorgio Provinciali, pesano 125 ciascuna n.d.r.) che ci danno molti vantaggi, tra cui la sicurezza, perché con mare formato al traverso le alzi e lo scarroccio non viene ostacolato come negli scafi a derive fisse che hanno la tendenza ad alzare lo scafo. Con un pescaggio di appena 1,10 metri possiamo entrare in baie dove altrimenti non sarebbe possibile, inoltre con poco vento permettono una maggior manovrabilità in virata e di bolina risaliamo meglio il vento».