

nautica

mensile internazionale di navigazione

LA SECONDA VITA DI AICON YACHTS



IN QUESTO NUMERO

Suzuki i nuovi DF100, DF115 e DF140

L'elettrico secondo Frauscher

Salone Nautico Venezia

Sfide intervista a François Gabart

Oceani ambiente in pericolo

Destriero fa ancora sognare

Rotte da charter meravigliosa Grecia

PROVE IN MARE

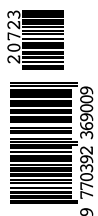
Jeanneau Yachts 60

Beneteau Antares 8 V2 Fishing

FOCUS

Princess Yachts X80

Temo 450



20723

9 770392 369009

LEEN 50

Mai così piccolo un trimarano cabinato



Per definizione, i multiscafi sono molto efficienti dal punto di vista idrodinamico, consentendo buone velocità con potenze e consumi ridottissimi. Questo grazie agli scafi lunghi e stretti, molto affinati, che generano poca onda. Ma, evidentemente, questa caratteristica ne condiziona l'abitabilità. Come si fa, su una barca di 10 metri, a sfruttare e rendere un minimo abitabili scafi larghi 1,50 m nel punto di maggior larghezza? Questo è il motivo per cui è alquanto raro incontrare multiscafi cabinati di piccole dimensioni, diciamo sotto i 15 metri. Allo stesso tempo è anche vero che, negli ultimi anni, questo limite si sta pian piano riducendo, soprattutto grazie all'escamotage costituito dalle forme di scafo che si allargano ad arte sopra il piano di galleggiamento al fine di aumentare la volumetria interna senza compromettere più di tanto le caratteristiche idrodinamiche.

Se quanto appena detto è vero per un catamarano, lo è ancor di più per un trimarano, dove il volume immerso (quello che sostiene il peso della barca, ovvero il dislocamento) viene ripartito su tre scafi che, a parità di lunghezza, saranno ancora più affinati, cioè più stretti. E così, solo pochi

tra i lettori potranno dire di aver visto un trimarano cabinato, che peraltro resta la barca più costosa da costruire, indipendentemente dalle dimensioni.

Questa categoria di barche comunque esiste, e pure di dimensioni relativamente contenute. A produrla è, per esempio, NEEL Trimarans Group, cantiere francese che ne è leader mondiale con i marchi NEEL Trimarans, per la vela, e LEEN Trimarans, per il motore.

L'ultima proposta è il LEEN 50, i cui primi 3 esemplari verranno consegnati a fine 2023. Parliamo di un trawler che segue il percorso dei suoi predecessori - il Leen 56 e il Leen 72 - in termini di eleganza, prestazioni ed economicità di navigazione, comfort, autonomia e sicurezza. Una barca con un design da moderna

navetta, con forme di scafo particolarmente snelle ed affinate che, grazie alla ridotta resistenza idrodinamica, comportano un basso consumo di carburante: 2 litri/miglio alla velocità di crociera di quasi 10 nodi e una massima di 14. La propulsione sarà affidata a una coppia di motori termici o ibridi, tecnologia per la quale c'è uno studio in corso. In ogni caso, anche grazie





alla capacità dei suoi serbatoi (circa 3.500 litri), l'autonomia sarà comunque da vero trawler e garantirà crociere a lungo raggio (1.500 miglia di range a 9 nodi).

Veniamo ora agli spazi di bordo, allo stesso tempo punto di forza e di debolezza di un trimarano di queste dimensioni. Sul LEEN 50 la grande quantità di spazio in coperta tipica dei trimarani (punto di forza) è utilizzata per le aree comuni, tutte sullo stesso livello: quindi salone trasformabile in sala da pranzo, cucina, timoneria con una comoda seduta a 3 posti di fronte agli strumenti di navigazione e una porta laterale per l'accesso al ponte esterno. Sempre sul ponte di coperta si trova l'ampia cabina armatoriale con letto a isola, bagno e toilette separate. Dalla cabina armatoriale, un passaggio permette l'accesso diretto all'esterno, estendendo la privacy dello spazio abitativo dell'armatore. Sottocoperta, nonostante la larghezza contenuta degli scafi (punto di debolezza), sono previste due cabine ospiti con bagno in comune nello scafo centrale e due piccole cabine con cuccetta singola nei due scafi laterali più stretti. Il resto è dedicato a spazi tecnici e di stivaggio, sale macchine comprese. Il flybridge, con un grande prendisole, può essere dotato di pannelli solari per garantire alla barca l'alimentazione delle utenze anche a motori spenti.

Per la sua costruzione il cantiere utilizza le innovazioni già sviluppate per il Neel 43 (l'ultimo trimarano della gamma a vela del cantiere), ovvero l'uso di materiali di origine biologica riciclabili per i suoi allestimenti interni. Per gli elementi strutturali, invece, si è preferito rimanere su tecniche e materiali già sperimentati, quali il sandwich composito stampato sottovuoto, con rinforzi in fibra di carbonio.

Per maggiori informazioni: www.leen-trimarans.com

Scheda tecnica

Lunghezza f.t.	m 15,24
Larghezza	m 7,93
Immersione max	m 1,00
Dislocamento	t 23
Motorizzazione	2 x 150 HP
Propulsione	elica in linea d'asse
Velocità di crociera	10 nodi
Velocità massima	14 nodi
Progettazione	Bernard Nivelte (ingegneria) Pierre Frutschi (design)
Categoria di progettazione	CE A

