

BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

COVER Rio Paranà 38

LA FABBRICA DELLE IDEE

- Dominator D26 metri Illumen
- Riva 50 metri in acciaio

FISCO

- Regole in Croazia: si cambia

ELETTRONICA

- Glass Cockpit

LA GRANDE VELA

- Le regate di Portofino
- Maxi yacht a Porto Cervo
- Rolex Swan Cup 2014

PROVATE PER VOI

- DL Yachts Dreamline 26 m
- Prestige 750
- Fairline Targa 48 Open
- La gamma Quicksilver

NOVITÀ'
I catamarani a vela

MOTORI

- Yamaha F115B e F175A



provate
per voi

DL Yachts Dreamline 26m

Buona *la prima*

Il Dreamline 26 metri è un progetto di **Enrico Gobbi** di Team For Design
e di **Giuseppe Arrabito** che ha curato l'ingegnerizzazione e l'architettura navale
di *Angelo Colombo*

89

L'ideatore e ispiratore della filosofia di questo cantiere è Peter Zuber che insieme a Paolo Bencivenni ha fondato la DL Yachts con l'obiettivo di realizzare barche e navi da diporto di grande qualità. Oggi la sfida commerciale si basa su innovazione e qualità. Secondo Peter Zuber infatti, l'innovazione si deve tradurre a sua volta in vivibilità della barca e nelle soluzioni adottate per creare anche nuove opportunità di utilizzo e poi in economia di esercizio. La qualità invece si traduce in livelli di finitura, rumorosità e vibrazioni praticamente assenti a qualsiasi andatura, ridondanza di impianti e una selezione di materiali e componenti che segue minuziosi protocolli di analisi e valutazione che non abbiamo trovato neanche in navi molto più grandi. La presentazione ufficiale di questa imbarcazione da diporto, sotto i 24 metri di lunghezza di omologazione, si è svolta al salone di Cannes. La barca, grazie all'adozione di uno scafo innovativo frutto di una lunga serie di sperimentazioni da parte dello studio Arrabito Naval Architect, ha prestazioni molto interessanti. Enrico Gobbi e lo studio Team For Design da lui capitanato hanno interpretato le richieste di Peter Zuber con soluzioni progettuali d'interni e di esterni sempre accoglienti e spaziosi. La cosa che colpisce davvero su questo yacht è proprio la percezione dello spazio, non sembra di essere a bordo di un 26 metri. Complici di questo effetto sono la suite armatore sul ponte principale con vista sulla prora e accesso riservato alla zona prodiera del ponte principale. Su questo primo esemplare la compartimentazione interna è composta da tre cabine sul ponte inferiore, delle quali una vip a centro nave e due doppie a proravia, tutte ovviamente

te con bagno riservato, più la grande suite armatore. Per quanto riguarda l'equipaggio abbiamo rilevato una grande attenzione, in termini di spazio e di qualità di allestimento delle aree dedicate, alle esigenze del personale, seguendo quella che è ormai una tendenza consolidata nel mondo delle navi di grande stazza. "Blade" porta con sé numerose qualità che quando si naviga si percepiscono in modo molto netto. Quello che soprattutto fa la differenza con altre barche plananti è l'assetto in condizioni di navigazione di dislocamento. In questa condizione la manovrabilità e l'impiego delle macchine è assolutamente assimilabile a uno scafo dislocante puro, mentre aumentando progressivamente il gas si osserva un aumento di velocità lineare. **Manovrabilità e visibilità sono sempre eccellenti**, quest'ultima è penalizzata dalla plancia interna solo nelle manovre in acque ristrette, ma grazie alla presenza di una seconda stazione di governo sul fly, dotata di tutti i rinvii degli organi di manovra e di posizione dominante, non costituisce un problema.

Lo scafo mantiene sempre livelli di resistenza ridotti e ha una capacità di penetrazione nel moto ondoso molto efficace. Abbiamo affrontato il mare in molti modi, di prora, al mascone, al traverso e al giardinetto per cercare di capire quali limiti potesse mostrare questo scafo rispetto a soluzioni più tradizionali. Le nostre sensazioni non ci hanno restituito alcun limite, anzi, rispetto ai plananti classici con il DL 26 m navi-

La sensazione visiva, salendo a bordo di questa barca, è quella di trovarsi su una nave da diporto molto più grande, grazie alla sapiente organizzazione degli spazi e dei toni di colore molto delicati.





gando a velocità di dislocamento con il mare al traverso non si subiscono livelli di sbandamento eccessivi, così come **buona è la stabilità all'ancora** e contenuto lo scarroccio a lento moto con vento laterale. Sicuramente parte di questi pregi derivano dalla presenza di uno skeg centrale abbastanza pronunciato che assicura anche in crociera una stabilità di rotta davvero notevole. In sintesi, a bordo di questo yacht si percepiscono le sensazioni tipiche della navigazione su di navi più grandi, dove stabilità di rotta, rumorosità e vibrazioni ridottissime e ampia spa-

Il fulcro della barca è indubbiamente la suite dell'armatore da cui si gode una vista totale sull'orizzonte.



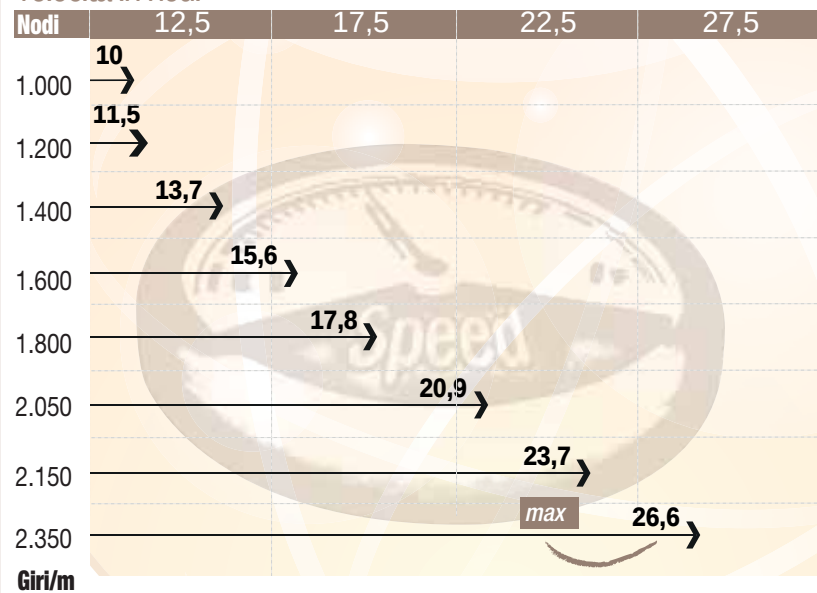
Le prestazioni e la scheda

Velocità max	Autonomia vel. crociera mn	Rapporto peso potenza kg/cv	Rapporto lung./larg.	Portata persone max
26,6	666	20,8	3,9	20

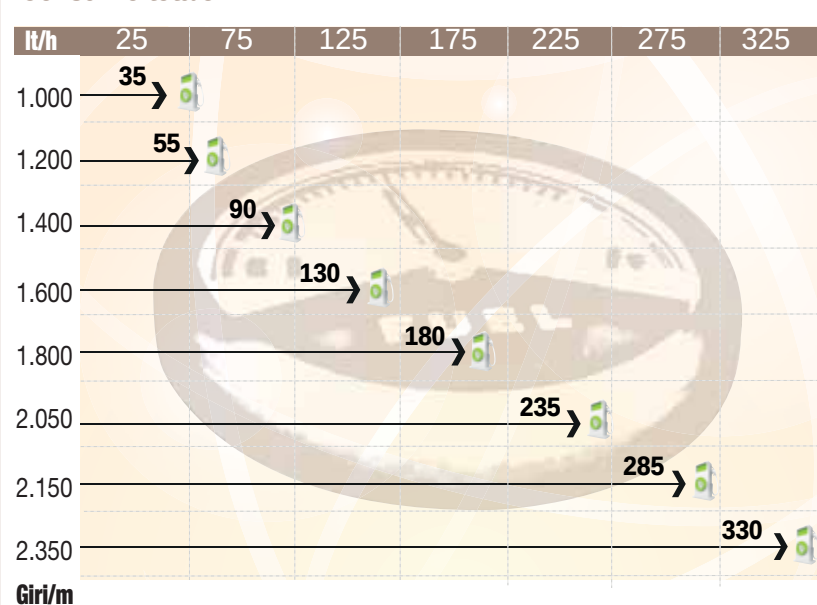
Condizioni della prova

Persone a bordo	12	Acqua a bordo	litri 1.000
Vento da NE	10 nodi	Stabilizzatori elettrici	CMC attivi
Mare	3	Intruder	al 50%
Gasolio imbarcato	litri 6.500		

Velocità in nodi



Consumo totale



Costruttore Dreamline Yachts International SARL, Le Cimabue, 16, Quai Jean-Charles Rey 98000 Monte Carlo, Monaco; tel. +377 9770-4951; fax +377 9777-1821

• www.dlyachtsdreamline.com
• welcome@dlyachtsdreamline.com

Progetto Enrico Gobbi T4 Design e Studio Navale Arrabito

Scafo Lunghezza f.t. m 26,00 m • larghezza massima m 6,65

• pescaggio massimo m 1,90 • dislocamento leggero 75 T •

riserva carburante 8.000 litri + 3.000 litri versione Long Range (optional) • cabine: 4 per 8 ospiti • equipaggio: 1 cabina

comandante, 2 cabine doppie e due bagni • motorizzazione

2x1.800 cv Man • versione 26m Navetta + Siemens Hybrid

Propulsion Genset 270 kW noise protected E Power 2x135 kW

• autonomia 1.200 NM per DL26m e 1.600 NM per DL26m

Navetta

Prezzo versione navetta standard euro 5.350.000 iva esclusa.

RPM	Velocità nodi	Litri/miglio	Consumo totale	Autonomia Litri/h
600	6,0	2,5	15	3.200
1.000	10,0	14,0	35	2.284
1.200	11,5	4,78	55	1.672
1.400	13,7	6,56	90	1.216
1.600	15,6	8,33	130	960
1.800	17,8	10,11	180	792
2.050	20,9	11,24	235	714
2.150	23,7	12,02	285	666
2.350	26,6	12,40	330	646

Autonomia a velocità di crociera economica di 13,7 nodi 1.216 miglia.

Autonomia a velocità massima di crociera di 23,7 nodi 666 miglia.



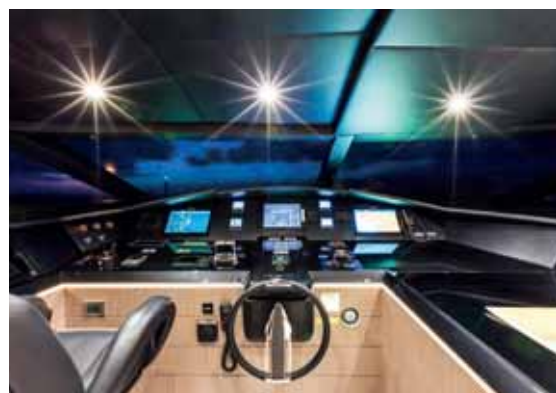


ziosità sono la norma. Il suo comportamento è sempre corretto, non subisce mai i colpi di mare e non si scompone neanche affrontando le onde in velocità. Le manovre sono simmetriche sia a dritta sia a sinistra.

La possibilità di riprendere la rotta e di mantenerla anche con mare formato e la **capacità evolutiva in acque ristrette è molto elevata, grazie anche alla presenza di elica di prua ed elica di poppa.**

Il cantiere ha prodotto anche una versione con propulsione ibrida che sfrutta un impianto con motore elettrico grazie al quale si riesce a navigare a velocità interessanti proprio per le caratteristiche dello scafo.

La barca può essere realizzata in composito o in alluminio, così come l'intera gamma di navi fino a 49 metri già progettate e pronte per essere costruite. 



➤ Il **rigore formale** delle parti tecniche **si integra perfettamente** con le scelte di carattere **estetico e funzionale.**

