UOMO MARE

TRIMES
DI NAUTICA ED
VOGU
EB 1975
0

OPO GENOVA

igand 36', Alpa 42',
ergui, Gin Fizz, Carter,
n Lorenzo, Chris-Craft, Ocean 37',
gasus, Superphantom

rionfo di Fogar
lingri: adesso partiamo
ffigo: la risposta di Peter
arrelli: perché oceanici?

UN GLAMOUR-YACHT PRESTIGIOSO

LA STELLA DI PISA

Si chiama Pegasus. È lungo 24 metri, disloca 50 tonnellate e viaggia oltre il muro dei 30 nodi. Un equilibrio generale dei pesi, dei volumi, delle linee, ne fanno una barca di grande respiro.

In questa pagina, in alto: uno scorcio del grande salone (venti metri quadrati) del Pegasus 24'. Design Spadolini. Qui sopra: una immagine eccezionale della potenza e della velocità di Pegasus.

« Un tempo — dice Sostegni — questo canale collegava direttamente la Firenze medicea al porto di Livorno ». Da questo canale sono entrati in mare tutti i motoryacht dei Cantieri di Pisa: dai deliziosi Polaris ai Saturno, agli Atlas, alla serie fortunata dei Kitalpha, agli Akhir, ai Pegasus da venti, ventuno, ventiquattro metri. E scopriamo che, nel firmamento della motonautica, tutte le barche di Pisa hanno nomi di stelle.

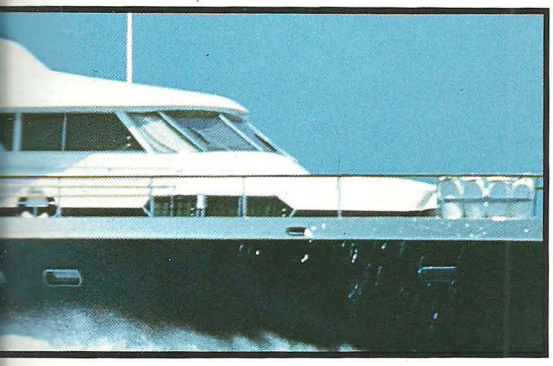
Siamo qui nel canale di calma di Porta a Mare, frazione di Pisa, per vedere il Pegasus ventiquattro metri: uno degli « accadimenti » nel settore della nautica, che segnerà un'epoca. Anche se questo grande motoryacht non è stato presentato — per motivi tecnici — a Genova proiettava la sua ombra su tutto il Salone.

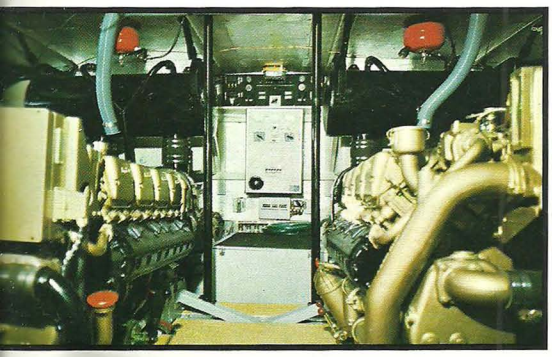
Pegasus è un glamour-yacht prestigioso. Disloca a pieno carico quasi 50 tonnellate ma « spinge » a velocità massima oltre i trenta nodi. Ne sigilla il successo una eleganza non « datata », destinata a durare nel tempo.

Come tutte le cose vere.

Un equilibrio generale di pesi, volumi, funzioni: un respiro più largo, insomma, più ricco, anche nell'impiego dei materiali. Legni nobili — mogano, cedro, teak, douglas, larice — selezionati con cura e stagionati per lunghi anni. I compensati, le pannellature, i feltri, certe moquettes, tutti i materiali poveri e non coerenti, a Pisa non entrano.

Né il gusto dell'immediatamente nuovo, né l'arredamento shocking. Queste di Pisa sono barche diverse. Ad ogni rilettura creano lo stupore della contro verità. Quando si parla, a sensazione, di barche con quasi 50 tonnellate di dislocamento (è il caso di Pegasus 24) si è soliti immaginare barche lente che filano dodici tredici nodi, già in difficoltà se soffia un po' di vento teso o un po' di Choppy. Oppure quando si parla di barche che fanno velocità oltre i trenta nodi immaginiamo subito motorboat estremamente spartani, alleggeriti nelle strutture, scomodi e abbastanza insicuri. Il perché di queste errate sensazioni? Appartengono tutte ad una certa storia della nautica. Invece nel Pegasus ventiquattro metri, dislocamento e velocità si fondono insieme, un miracolo che poggia su due elementi fondamentali: la buona qualità del progetto (e alludiamo alla carena, alla distribuzione dei pesi, alla misura dei motori e alla disposizione delle eliche) e la accuratezza nella costruzione. Pisa è l'unico cantiere, o quasi, fra i tanti che costruiscano motoryacht di grandi dimensioni, che possa permettersi il lusso di costruire barche in legno massello: strutture, fasciame, interni. Naturalmente, l'impiego di un materiale come il legno comporta una eccezionale garanzia di qualità, robustezza e durata. Ma è anche sinonimo di peso non indifferente (il compensato marino — specie in certi spessori impiegati oggi — è molto





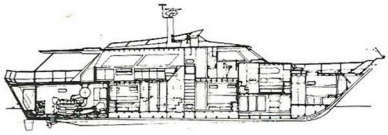
questa pagina, dall'alto al basso: una vista del salone con il passaggio verso la plancia di comando; la cabina dell'armatore; un particolare della barca in navigazione; la grande sala-motori con i motori diesel MTU.

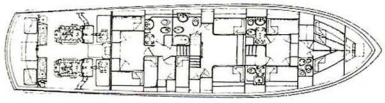
più leggero). E questo aumenta, nel tecnico, ancor più lo stupore per le velocità sorprendenti del Pegasus.

Guardate questa foto che mostra Pegasus ventiquattro in navigazione: non è facile trovare una documentazione iconografica che fissi con maggiore vivezza l'effetto velocità di questo grande motoryacht lanciato, su un mare appena increspato, a trentadue nodi. Fotografie di effetto si possono inventare: ma qui non ci sono scie compiacenti a dare assetto di velocità allo scafo, non ci sono effetti di lunghi teleobbiettivi che sfumano i dettagli, né grand'angoli che, deformando, aumentino le proporzioni.

La barca, che si avvale dello styling di Spadolini, rispecchia questi elementi di equilibrio e di proporzioni anche nella scansione degli spazi interni. Un grande cockpit, un vero salotto en-plein-air ben protetto dalle fiancate e dal prolungamento del tetto del flying bridge; sotto di esso la sala macchine. Dal cockpit si entra in un salone di venti metri quadrati. Qui l'architetto propone un grande divano ad « elle » ed un tavolo da pranzo per i dinners importanti. Tutto il resto del salone — oltre al mobile bar (refrigerato) e ai mobili contenitori a murata — sono spazi aperti, liberi di essere impiegati secondo i desideri, i gusti, *(continua a pag. 133)*

Scheda tecnica
nome Pegasus
design Spadolini
lunghezza fuori tutto m. 23,80
lunghezza scafo m. 23,20
larghezza max. m. 6
immersione max. m. 1,40
dislocamento a vuoto tonn. 36
dislocamento a pieno carico tonn. 44,60
riserve carburante l. 5000/6000
riserve acqua l. 2000
autonomia miglia 400/500
posti letto 8/9
posti letto (cabina capitano) 1
(cabina equipaggio) 2
motorizzazione:
due diesel MTU 1350 HP
due diesel MTU 900 HP





velocità:
con diesel da 900 HP:
velocità massima nodi 25
velocità di crociera nodi 21
con diesel da 1350 HP
velocità massima nodi 32
velocità di crociera nodi 27

LA STELLA DI PISA

(continua da pag. 71)

le necessità dell'armatore.

Dal salone un passaggio conduce alla cucina (un vero locale con frigo, da 280 litri, freezer, forno, cella frigorifera in cambusa, etc.) e poi alla plancia di comando.

La plancia di comando è adeguata ad un motoryacht che esige due marinai ed un capitano: il quadro dei comandi, la timoneria e la strumentazione sono bloccati sulla sinistra, a dritta una saletta nautica trasformabile in dinette. Tra due divani in cuoio, contrapposti, si inserisce un tavolo ribaltabile. È questa la zona per la prima colazione, per un pranzo informale in porto, dove si beve un drink tenendo compagnia al pilota. Dalla plancia si aprono due discese: una che conduce a pruavia della barca dove sono sistemate due cabine doppie per gli ospiti e la grande cabina dell'armatore.

L'altra discesa conduce in una zona, a poppavia della plancia, dove sono sistemate altre due cabine doppie per gli ospiti. I bagni in totale sono quattro. E all'estrema prua, dopo la cala di prora l'alloggio per due marinai, e l'alloggio per il capitano. Il locale per l'equipaggio — e qui troviamo il quinto bagno — ha due accessi: uno dal ponte di coperta, l'altro dalla timoneria, attraverso la cambusa. Il flying-bridge, ovviamente, ha doppi comandi riportati e deflettore d'aria, e concorre con il grande divano sundeck a prua e con il pozzetto a poppa a costituire la terza zona en-plein-air della barca.