



Grand Banks **70 CP** Aleutian

Classico con stile

La Grand Banks compie 50 anni. Per festeggiare l'anniversario, abbiamo voluto presentarvi una delle sue ultime creazioni, l' Aleutian 70 CP, un motoryacht che prende spunto da diversi stili mantenendo un'impronta classica



di Tiziano Santarelli

Aleutian 70 Cp, è stato varato nel 2005, più di un anno fa in occasione del cinquantesimo compleanno del cantiere. Cinquanta anni di successi che hanno portato i Grand Banks a essere presenti su quasi tutti i mari del mondo. Molto apprezzate anche in Italia, queste barche si sono evolute nel tempo passando dalla costruzione in legno a quella in vetroresina e dal concetto di Trawler puro come il Grand Banks 32, a quello più moderno di Trawler-navetta, con idee prese dal mondo del fisherman, rappresentato dall'Aleutian 70 introdotto in queste pagine. ►►



La foto in alto mostra un Aleutian 70 imponente che procede a velocità di crociera.

Sopra, la barca in crociera dislocante: in questa andatura mantiene una velocità costante di 10 nodi che le permette una autonomia transoceanica. Nella foto si notano l'onda di prua e di poppa che non sono alle estremità dello scafo, la barca procede senza alcuno sforzo e potrebbe ancora incrementare la sua velocità mantenendo un assetto dislocante

Storia in pillole

Hong Kong 1956, da pochi anni è finita la guerra e nella grande baia davanti alla città, una volta cinese poi venduta agli inglesi, stazionano molte navi da guerra. I marinai continuano incessantemente a pulire i cannoni e i missili di armamento, la situazione non è affatto tranquilla. In questo contesto nasce l'America Marine Ltd, nome originario della Grand Banks. Costruiscono qualche barca, qualcun'altra la si ripara e intanto si fanno progetti. Nel 1964 viene affidato all'architetto Spry il disegno di una barca che sia facile da gestire, che possa navigare d'estate e d'inverno e che non abbia paura delle onde dell'oceano: nasce il Grand Banks 36. Per l'epoca era una barca rivoluzionaria. Il suo disegno fu ispirato dalle barche da pesca americane. La costruzione è in legno di teak, gli interni sono tutti dello stesso legno. Elemento caratterizzante della barca, una piccola randa stabilizzatrice a poppa. Al 36 seguì il 42 e il successo fu ancora più grande, anzi, con i suoi

1.550 pezzi venduti, fu la barca a motore di serie più venduta al mondo.

I Grand Banks iniziano a essere conosciuti nel mondo come simbolo di una nautica tranquilla e raffinata, avulsa dal glamour tanto caro ad altri cantieri. Nel 1973, il cantiere inizia la costruzione in vetroresina e l'anno dopo abbandona Hong Kong per spostarsi a Singapore.

Nel '75 il cantiere viene ceduto a Robert W. Livingston che ancora oggi lo dirige con l'aiuto di suo figlio Robert W. Livingston II e che lo rinomina Grand Bank Yacht limited.

Nel 1987, il cantiere è divenuto una realtà importante e viene quotato alla borsa di Singapore. Dodici anni più tardi, nel 1999, un nuovo spostamento, il cantiere si trasferisce a Loyang, poco distante dall'altra unità costruttiva creata nel 1995 situata a Johor in Malesya.

Oggi il cantiere impiega 1300 persone e produce circa 100 barche l'anno divise su tre serie: Heritage, Estbay e Aleutian.

Aleutian 70

Unico nel suo stile, l'Aleutian 70 non rischia di confondersi con la massa. Il suo progettista, Tom Fexas, ha saputo unire con sapiente maestria alcuni concetti propri dei grandi fisherman americani, quali il secondo pozzetto basso, particolarmente adatto alla pesca d'altura, o la prua rialzata a proteggere il ponte dall'invadenza delle onde, con elementi delle navette di tradizione europea, come il ponte portoghese che permette l'accesso alla zona di prua della coperta.

Il risultato è uno yacht dalle linee importanti e originali che riesce a esprimere al contempo potenza ed eleganza.

Costruzione

La barca viene costruita, in una prima fase, nello stabilimento di Johor in Malesya, per poi essere rifinita in quello di Singapore, a Loyang.

Lo stratificato è in resina isoftalica e stuoie di vetro. Nella parte bassa è tutto in solid, mentre nella parte alta, per contenere i pesi, è in sandwich di echioma espansa a cellula chiusa. Questo tipo di costruzione è ormai uno standard per barche di queste dimensioni e permette di ottenere manufatti che siano al contempo molto robusti e leggeri.

L'opera viva, ossia la carena, è realizzata con un particolare gelcoat trasparente che permette alle maestranze di controllare, una volta fuori dallo stampo, la realizzazione dello stratificato e del gelcoat. In questo modo - nel caso in cui si riscontrassero delle imperfezioni - si può intervenire immediatamente ed evitare problemi una volta consegnata la barca. Una volta effettuati i



controlli e dato il benessere alla barca, la carena viene trattata con cinque mani di vernice epossidica a protezione dall'osmosi.

Coperta

Come detto sopra, l'Aleutian 70 si caratterizza per il doppio pozzetto. Il primo di questi è più basso e scoperto: qui si trova lo sportello d'accesso alla piattaforma da bagno e la porta stagna che conduce alla cabina marinaio. Questa zona può essere facilmente attrezzata per la pesca d'altura, montando dei portacanne e una sedia da combattimento. Sempre in questa area, troviamo la porta stagna per all'alloggio dell'equipaggio. Da qui salendo pochi gradini si accede al pozzetto alto sul quale si aprono le porte d'ingresso alla barca. Questa zona è dotata di piccoli divani che, con l'aggiunta di poltrone, lo trasformano in una godibile saloncino riparato dal sole grazie al tetto del fly che si protrae sino al suo limite. I due pozzetti sono pontati in teak incollato con colla epossidica e protetto da vernice dello stesso materiale.

Percorrendo i due passavanti laterali, a centro barca si saliranno due gradini che portano al ponte portoghese: un ponte stretto protetto da



un'alta balaustra che gira tutto intorno alla plancia e al centro del quale si apre il passaggio per ridiscendere alla zona di prua. Quest'ultima è molto ampia e dispone di due divani prendisole sotto i quali si trovano dei grandi gavoni. Il ponte di prua termina con una lunga delliniera sulla quale si trovano i binari dell'ancora in acciaio. Davanti a questa è collocato l'argano della catena e il pozzo delle ancore.

Gli accessi al fly sono due: uno nel pozzetto superiore per mezzo di una scala a pioli in acciaio; e un secondo, molto più comodo, all'interno servito da una bella scala in legno. Il fly è diviso in due zone, quella poppiera dedicata all'invaso del tender e all'area prendisole, quella prodiera dove si trova la controplancia e due divanetti di cui uno a L davanti al quale è montato un tavolino in teak. Questa zona è protetta dal sole da un tetto rigido che si allunga dal rollbar; e dal vento per mezzo di una vetrata bassa che gli corre tutto intorno.

La controplancia è dotata di due poltrone imbottite regolabili.

La zona dove si trova l'invaso del tender alloggia anche una gru elettrica ben proporzionata agli sforzi richiesti. >>

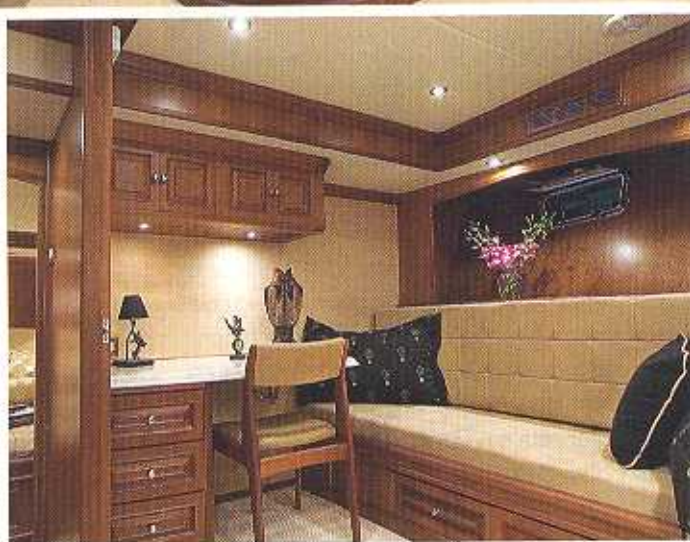
In alto, il profilo molto classico dell'Aleutian 70; di fianco la prua della barca vista dal mare e da sopra il ponte

Profilo

Lunghezza f.t.	m. 22,86
Lunghezza scafo	m. 19,61
Larghezza massima	m. 6,05
Dislocamento	52.000 kg
Immersione	m. 1,68
Cabine ospiti	3
Cabine equipaggio	1
Bagni	3
Trasmissioni	linea
Motoreizzazione	2x1500 hp Cat
Carburante	l. 10.000
Acqua	l. 1.300
Velocità massima	l. 27
Velocità di crociera	l. 24
Categoria di progettazione	A
Prezzo*	2.734.700 S



In alto, la dinette su due livelli, il primo per il salotto, il secondo dedicato a cucina e plancia. A destra, la cabina ospiti, trasformabile, volendo, in studio per l'armatore. Sotto, la cabina armatoriale



Interni

La cosa che colpisce quando si entra nell'Aleutian 70 Cp, è la grande quantità di legno presente negli interni. Molto ben lavorato, non rimane pesante grazie alle ampie vetrate che circondano la dinette e che rendono luminosa la barca. Il legno usato è uno splendido teak liscio satinato opaco, caratteristico nella costruzione del cantiere. Entrando da poppa, si trova una zona soggiorno con un grande divano a L e due poltrone sul lato opposto. Diversi mobili completano l'arredamento. In fondo a questa zona, quattro gradini ci fanno salire al ponte di plancia. Qui si trova anche la cucina a giorno. Per quanto quest'ultima sia posizionata in modo che chi vi opera possa rimanere in contatto con gli ospiti in dinette, è invisibile a chi è seduto sul divano. I pensili alti che potrebbero dar fastidio alla vista d'insieme di questa zona si possono ritrarre elettricamente all'interno del celetto. Sul lato opposto della cucina si trova la scala semicircolo che porta in fly e la port stagna che porta sul ponte portoghese.

Davanti alla cucina si trovano, sulla destra, due divani contrapposti con al centro un ampio tavolo da pranzo; sulla sinistra per lo spazio restante si articola la plancia, dotata di molto spazio utile per completarla con qualsiasi strumentazione elettronica si desideri. Sul lato destro della plancia si apre la scala che porta al-



la zona notte, dove a centro barca troviamo una cabina armatore molto grande che sfrutta l'intera larghezza dello scafo. Molto ben rifinita, lussuosa ma senza essere esagerata, la cabina armatoriale dell'Aleutian 70 è degna di questo nome. Al suo interno un bagno con ampio box doccia. Poco più avanti si trova la cabina ospiti a letti gemelli, anche questa con suo bagno e box doccia. All'estrema prua si apre la cabina vip con letto matrimoniale centrale e ampio spazio intorno. Stranamente il bagno di questa cabina ha due aperture, una all'interno della stessa e uno in corridoio, assumendo così, in parte, la funzione di bagno comune. A poppa, con ingresso dal pozzetto basso, si trova la cabina equipaggio, con due letti a castello, frigorifero, piccolo angolo cucina e un bagno con doccia.

Prestazioni e motori

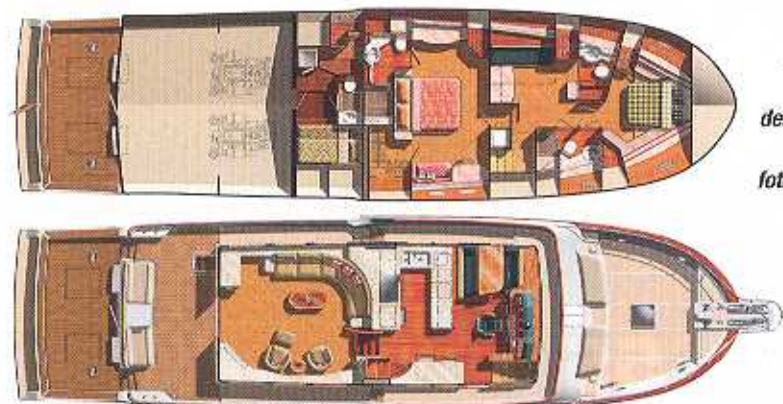
La carena dell'Aleutian 70cp, segue le linee storiche del cantiere di Singapore, V di prua molto profonda seguita da un'apertura verso poppa sino ad arrivare a una superficie quasi piatta. Per aumentare la stabilità di rotta al centro troviamo una finta chiglia che prende più della metà dello scafo per morire verso prua.

La barca monta i due Caterpillar C30 da 1550 hp, come optional vengono offerti i motori Man di analoga potenza.

Con questa motorizzazione, il Grand Banks raggiunge l'insospettata velocità di 27 nodi. Per grandi trasferimenti, la velocità in assetto di dislocamento è di 10 nodi, condizioni in cui può fare circa 10.000 miglia con un pieno di carburante.

Pensata come ocean cruiser, l'Aleutian 70 Cp ha due diverse personalità: una che la vede avanzare in

dislocamento senza che alcun tipo di mare la possa preoccupare; e un'altra che la vede salire in planata e spingersi a 22 nodi di crociera verso mete vicine per una piccola crociera in zona. Lascia stupiti l'accelerazione che la fa passare dai dieci nodi di dislocamento ai ventidue di velocità di crociera in planata. Visto che, come abbiamo detto, la barca è un ocean cruiser, quindi pensata per navigazioni d'allure, può essere dotata di stabilizzatori Naiad.



Concepita per le grandi navigazioni, anche la plancia dell'Aleutian 70, come si vede in questa fotografia, è più vicina a quella di una nave che a quella di una barca da diporto

Tabella comparativa

				
	Aleutian 70	Liberty 74	Mulder 70 Cus.	Dolphin 74
Cantiere	Grand Banks (Sir)	Egemar (Tur)	Mulder (Ned)	Mochi Craft
L.f.t.	m. 22,86	23,00	21,30	22,56
Baglio massimo	m. 6,05	6,75	5,30	6,85
Dislocamento	kg. 52.000	40.000	56.000	8.800
Motori	2x1500	2x1050	2x320	2x1522
Cabine ospiti	2/3	3	3	3
Bagni	2/3	2	3	2
Prezzo (IVA esclusa)	US\$ 2.734.700	€ 2.350.000	€ 1.760.000	€ n/c

Contatti

**Passepartout Yacht
by Giaroli s.a.s**

Corso Italia, 13
58015 Orbetello
Tel. 0564.860235
www.giaroli.it