

BAROCHE®

IL MENSILE DI LA NAUTICA

MARZO 2015 Speed. In ap. - 45% - art. 2 comma 20/B legge 662/96 - Milano

COVER

Otam 58 HT



A BORDO DI

- Benetti Tradition S 108
My Paradis
- Azimut 50 Fly
- Pirelli Pzero 1400 S
- Yamaha
WaveRunner
- Italia Yachts
IY 15.98

AZIENDE

- MV Marine
- Sea Ray e Boston Whaler
- Zeta Nautica

MOTORI

Mercury Sea Pro

LA FABBRICA DELLE IDEE MYDA 2015

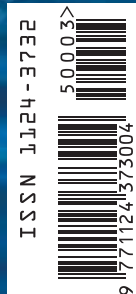
Benvenuti nel FUTURO

SPORT VELA

Maserati 2015

INCONTRI RAVVICINATI

Burak Akgül
Roberto Zambrini



provate
per voi Otam 58 HT

Adrenalina nelle vene

Una barca sportiva di 18 metri che naviga a **oltre 55 nodi di velocità massima** grazie a uno scafo performante, trasmissioni Ameson Drive 14L, **eliche Rolla** e motori Cat C32 di **1724 cavalli ciascuno**

di Francesco Michienzi foto di Alberto Cocchi

18,70 m

Costruita per essere la chase-boat del megayacht di proprietà di un uomo d'affari egiziano, Naguib Sawiris, "Crazy Too" è un'imbarcazione decisamente unica nel suo genere: un concentrato di performance, tecnologia e design che non ha tradito le aspettative. Il rappresentante dell'armatore Alex Banning di Superyacht Monaco ha detto: «Abbiamo svolto una lunga attività di ricerca per trovare il giusto compromesso tra cantiere, qualità, possibilità di customizzazione e prestazioni sopra i 43 nodi. Avevamo bisogno di un brand di chase-boat con pedigree, storia, solidità finanziaria e la possibilità di garantire che la barca raggiungesse i 51 nodi di velocità per contratto». Di nodi noi ne abbiamo misurati 55 durante la nostra prova nelle acque francesi della Costa Azzurra, proprio davanti a Cannes. Il lavoro dei progettisti e degli ingegneri del cantiere italiano è stato particolarmente attento e approfondito per ottenere il massimo di prestazioni con il minimo consumo di combustibile possibile. Una bella sfida che parte dalle linee d'acqua della carena opera di **Umberto Tagliavini**, un vero e proprio specialista in fatto di barche veloci, che prosegue con la scelta delle propulsioni con eliche di superficie, passando dallo studio delle eliche appositamente progettate e realizzate da Rolla per questa barca. Quello dell'elica è un tema spesso sottovalutato che invece deve essere considerato come prioritario in un progetto d'insieme come quello di una barca con elevate performance, anzi, dovrebbe esserlo per qualunque barca se davvero non si vuole disperdere energia inutilmente. Non era la prima volta che timonavo una barca di Otam e ogni volta che accade è per me una grande emozione. Saliti a bordo

Lo scafo, l'hard-top e il ponte di coperta sono interamente rivestiti da una pellicola carbon look di un colore nero personalizzato applicata ad arte dall'azienda inglese Wild Group International.

veniamo accolti da Simon Mortlock, capitano di fiducia dell'armatore, un comandante di grande professionalità e lunga esperienza. Dopo i controlli di rito, ispezione sala macchine e livelli di gasolio, ci mettiamo al timone. Usciamo dal porto a 1000 giri al minuto, a 10,1 nodi, 15 persone a bordo, abbiamo imbarcato 2.200 litri di gasolio e 450 di acqua, le dotazioni sono complete e la carena è pulita. Le condizioni meteorologiche sono di assenza di vento e mare leggermente formato con onda lunga da sud ovest. La motorizzazione è affidata a una coppia di Caterpillar C32 da 1.724 cavalli ciascuno Acert abbinati alle trasmissioni Arneson Drive 14 con eliche Rolla a 6 pale. Dopo aver scaldato i motori ci prepariamo alla planata abbassando tutti i trim e tutti i flap, diamo manetta e i giri salgono, siamo in assetto in 16 secondi a 1.900 giri al minuto. Diamo fondo alle leve elettroniche di comando della Zf fino al regime massimo. I trim sono in posizione neutra e i flap a zero. **La velocità massima si ottiene con l'ottimizzazione della posizione delle trasmissioni e dei flaps**, in questa condizione di mare alziamo la prua per dare più portanza alla carena, ma con mare formato non lo faremmo per non far uscire troppo la barca dall'acqua e avere un maggior comfort a scapito di qualche nodo in meno. Gli strumenti di bordo segnalano 55 nodi di velocità massima a 2.350 giri e stiamo consumando 340 litri all'ora per ogni motore. Indubbiamente l'emozione è enorme e non è paragonabile a null'altro, il senso di grandezza e di controllo della potenza che offre la condizione di tenere tra le mani un mezzo di 32 tonnellate, è decisamente unico. Queste performance non sono frutto della casualità, ma il risultato di un grande lavoro degli uomini di Otam. La barca è costruita in modo impeccabile, non si avvertono vibrazioni e scricchiolii di alcun tipo, affronta il mare con decisione senza alcuna incertezza, è



L'Otam 58 HT è un'imbarcazione wide body molto larga ad alte prestazioni che si rivolge a un mercato di nicchia. La produzione annua del cantiere ligure è fatta di piccoli numeri e per ogni imbarcazione si investono una grandissima quantità di ore nella costruzione e assemblaggio finale. La produzione è a "isola", più o meno come fa Bugatti per le automobili. In pratica per ogni linea di modello c'è solo un'imbarcazione in costruzione a cui segue una scocca in produzione, ma non operativa. Questo sistema consente un elevato grado di customizzazione.



come un Freccia Rossa sul suo binario. Facciamo una virata di 360 gradi, a 44,5 nodi, con i motori a 2000 giri, il sedile di guida ci avvolge evitando di essere sbalzati fuoribordo dalle evoluzioni più repentine. Pur essendo un sedile da crociera è d'impostazione sportiva ed è possibile guidare sia in piedi che seduti. La ruota del timone in alluminio, ricoperta di carbonio, è abbastanza ampia e consente di tenere bene la barca in totale sicurezza. Facciamo un otto con un raggio di circa 30 metri, è un disegno sull'acqua perfetto e siamo a 44 nodi, effetto molto entusiasmante e segno della precisione della carena e delle trasmissioni.

Stiamo impattando le onde che abbiamo creato con le nostre evoluzioni e si percepiscono appena, non ci sono vibrazioni, segno che l'insieme scafo-coperta è ben riuscito.

La carena è morbida sull'onda, le accelerazioni sono brucianti, la barca è asciutta e il parabrezza protegge molto bene.

Anche in virata non lavoriamo né sui trim né sui flap, la barca quando si appoggia sullo spigo-

lo ha un'inclinazione che non supera mai i 25 gradi circa.

Andiamo a 2.000 giri, abbassiamo le trasmissioni di un grado e diamo meno 3 di flap, il consumo è di 267 litri per ogni motore. Scendiamo a 1.800 giri navighiamo a 38,9 nodi; stiamo utilizzando pochissimo i flap e i trim grazie all'assetto naturale della barca. Il dato di carico dei motori è estremamente indicativo dell'ottimo insieme di scafo carena motori e prestazioni delle eliche ottimamente studiate. A 1.700 giri si ha il miglior rapporto tra consumi e prestazioni; con questo regime si ha un'autonomia di quasi 342 miglia, il massimo per questa barca. Raggiungiamo il minimo di planata a 1.220 giri al minuto. Rimaniamo in questa posizione e misuriamo il tempo per raggiungere la velocità massima: riportiamo trim e flap in posizione neutra e spingiamo a fondo le manette. Sono 28 i secondi che ci servono per raggiungerci 55 nodi a 2.350 giri dal minimo di planata. **Il materiale di costruzione dello scafo è un composito di Aramat, balsa, come anima di rinforzo, e resina isoftalica.** Scafo, struttura di fondo, coper-

ta e compartimentazione interna vengono tutti assemblati assieme, dopo essere stati lavorati sottovuoto, per cui la barca arriva nella divisione di assemblaggio finale come pezzo unico ottenendo una eccellente rigidità strutturale. La carena è a V profondo con un angolo costante fino allo specchio di poppa e superiore ai 24 gradi, con 3 pattini di sostentamento idrodinamico per lato.

Il pagliolato di teak ha uno spessore di dieci decimi ed è lavorato con comenti di gomma grigia. I cristalli laterali e frontali sono temperati mentre sulle curve sono in policarbonato.

Il brief tra l'armatore e Cristiano Gatto, il progettista incaricato di personalizzare l'Otam 58 è stato conciso: «Voglio un look total black». Il risultato: una scheggia di ossidiana, un open scintillante nella sua impeccabile livrea "all black"!

Gli interni sono caratterizzati da un layout a tre cabine, la compartimentazione include una cabina singola a dritta con bagno interno accessibile anche dal salone come day toilet, una cabina con letti gemelli per gli ospiti a sinistra con bagno privato,

un salone open space con un divano a L eccezionalmente confortevole e una cucina completamente attrezzata compresa di una cantina personalizzata da 16 bottiglie. A prua, infine, si raggiunge la cabina dell'armatore a tutta larghezza con bagno en-suite.

Al nero dello scafo e della coperta si accostano i delicati beige, in sfumature diverse, dei tessuti e del pellame fornito da Extreme. Per divani esterni e prendisole sono stati scelti tessuti di Sunbrella e morbidiissime ciniglie di Marina Mill, mentre per gli interni la selezione è stata fatta tra materiali naturali, lino e cotone, e sintetici altamente tecnologici come la fibra di carbonio utilizzata per i top dei mobili e come ele-

Cristiano Gatto Design Team ha lavorato alla customizzazione di spazi esterni e interni, imprimendo loro uno spiccato carattere grazie ad accostamenti cromatici sofisticati e utilizzando materiali di pregio lavorati con finiture accurate.

Il satellite Dome M7 consente agli ospiti di guardare le principali televisioni di tutto il mondo, incluse quelle di Regno Unito, Europa ed Egitto.



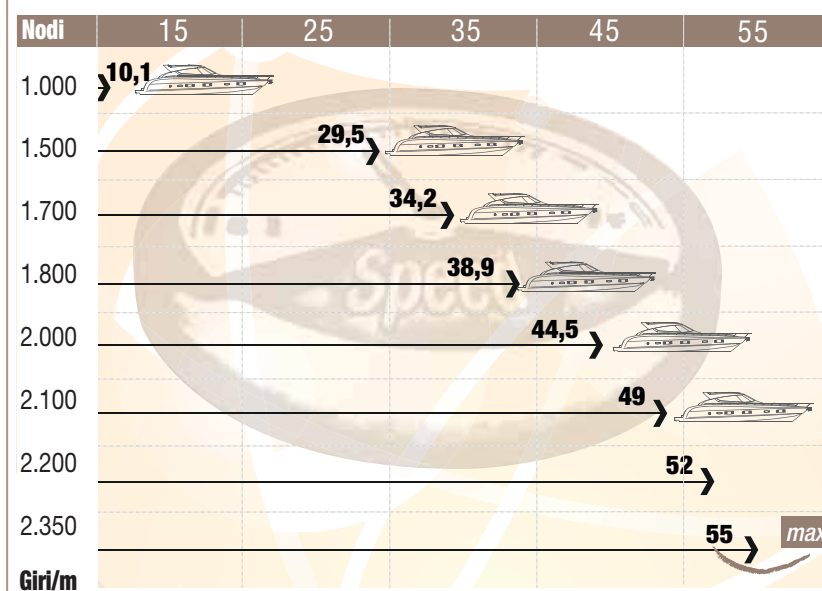
Le prestazioni

Velocità max	Autonomia vel. crociera mn	Rapporto peso potenza kg/cv	Rapporto lung./larg.	Portata persone max
55	300	9,3	3,9	18

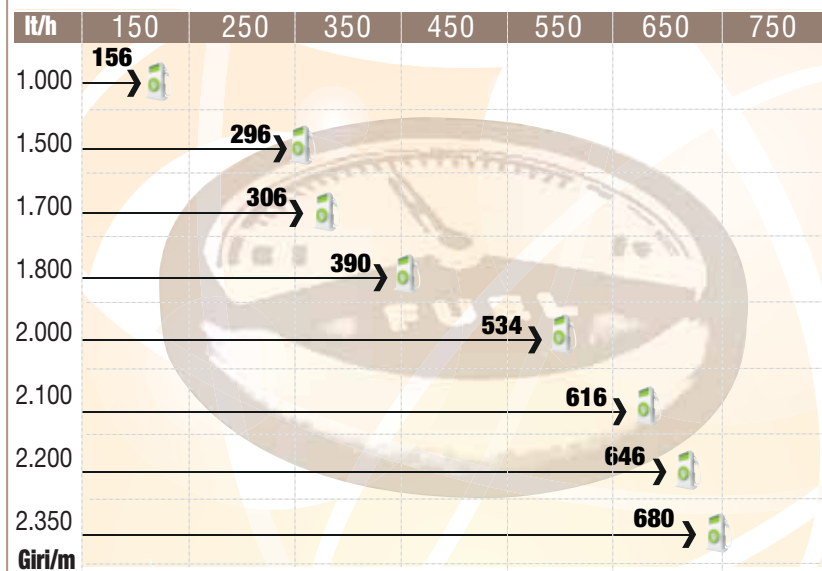
➔ Condizioni della prova

Località	Cannes	Gasolio	2.000 l
Persone a bordo	15	Acqua	450 l
Vento	poco	Plana in 16 secondi	
Mare	con leggera onda lunga	Da zero alla velocità massima in 54 secondi	

Velocità in nodi

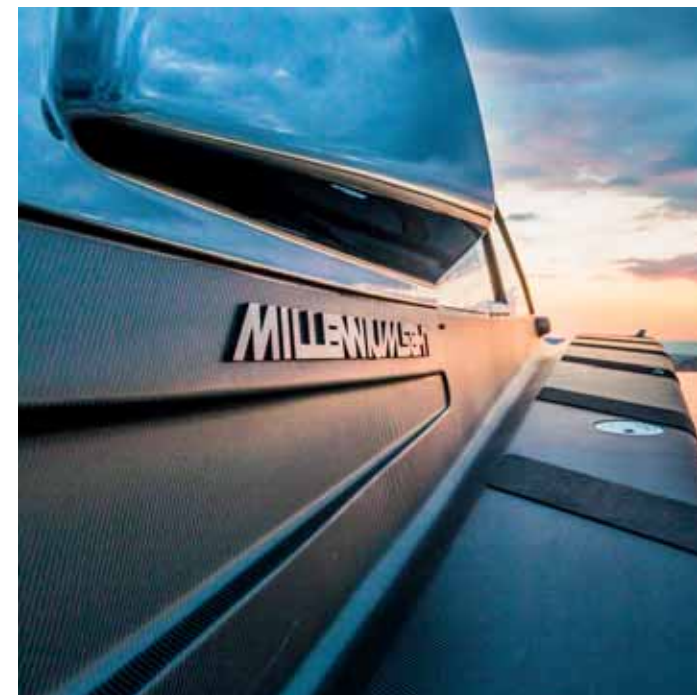


Consumo totale



mento decorativo in porte e ante, e il Majilite che riveste le pareti della cabina armatoriale collocata nella V prodiera. Si tratta di un materiale di sintesi contenente Nitek che riproduce la struttura del collagene della pelle naturale, con il risultato di non creare pieghe rivestendo le superfici come una seconda pelle. I mobili interni, con bordi stondati, presentano una laccatura nera a specchio e neri sono anche gli interni dei bagni con docce rivestite in mosaico Bisazza policroma e magnifici lavandini in vetro nero. Il sistema audio video di bordo di Crazy Too è configurato su misura e riprende il sofisticato entertainment presente sulla barca di cui è tender ed è gestito tramite iPhone e mini iPad. Il pozzetto è dotato di sei altoparlanti Revel ad alta fedeltà guidati da un sistema di distribuzione audio completamente scalabile che offre una qualità superiore di suono con una potenza di 400 Watt per canale. Sottocoperta, nel salone e nella master cabin, sono installati sistemi cinema HD Full Surround Sound, sostenuti dalla qualità dell'impianto di amplificazione Integra, del commutatore HDMI e da piccolissimi diffusori acustici Anthony Gallo. Tutto questo consente agli ospiti di avere un'esperienza completa di audiovisione in ogni ambiente. Per quanto riguarda la navigazione sono stati scelti per "Crazy Too" un radar e un sistema di carte elettronico normalmente usato nelle imbarcazioni da lavoro. Il Transas Navisailor 4000 MFD con software annesso consente una pianificazione della rotta di tipo professionale e svolge tutte quelle funzioni di monitoraggio che si ritrovano in genere sulle imbarcazioni commerciali. Un computer a pannello visibile chiaramente alla luce del sole costruito da Hatteland Display garantisce l'accesso alle informazioni essenziali sia a mezzogiorno che a mezzanotte. L'antenna radar ad alta velocità assicura che gli ostacoli non passino inosservati anche a velocità di crociera elevata e un Sistema di Identificazione Automatica (AIS) permette di affrontare il traffico marittimo in estrema sicurezza. L'accesso a internet è servito da una doppia connessione 4G router che consente il passaggio da un paese all'altro senza dover sostituire carte SIM o modificare la configurazione. Esiste anche la possibilità di connettersi a internet Wi-Fi o servizi di marina a banda larga senza intoppi.

Con i due motori Cat C32 Acert di 1724 cavalli ciascuno la barca raggiunge la velocità massima di 55 nodi consumando complessivamente circa 680 litri di gasolio all'ora.



La scheda

Costruttore Otam srl

Via Cibrario, 2, 16154 Sestri Ponente - Ge
ph. +39 010 601901, fax +39 010 6512651

Ufficio commerciale: +39 010 60190212
fax +39 010 60190227 uff.commerciale@otam.it

Progetto Interior designer Cristiano Gatto Design Team •

Carena e linee d'acqua Umberto Tagliavini

Scafo Lunghezza fuori tutto 18,70 m • lunghezza scafo 16,75 m • larghezza 4,68 m • immersione 1,29 m • dislocamento a pieno carico 32 t • riserva gasolio 3.000 lt • riserva acqua 600 lt

Motore 2 x CAT C32 Acert 1724 cv • velocità di crociera 48 nodi • velocità massima 55 nodi • velocità minima di planata 18 nodi • trasmissioni Arneson Drive 14 L • generatore 9kW • eliche Rolla 6 pale

Portata persone 18

Certificazione CE categoria B

Giri	nodi	litri/ora totali	autonomia mn	Litro/Mn
1000	10,1	156	194	15,4
1500	29,5	296	298	10,3
1700	34,2	306	335	8,9
1800	38,9	390	300	10,2
2000	44,5	534	250	12
2100	49	616	238	12,5
2200	52	646	240	12,4
2350	55	680	242	12,3