



“Dione Star”, ketch bermudiano di 38 metri, nato come Colombaio Star nel 1991 presso i cantieri olandesi Scheepswere e disegnato dallo studio Diana Yacht Design di Amsterdam, dopo aver terminato la sua vita lavorativa di barca da charter nei Caraibi, viene venduta all’attuale armatore che decide nel 2011 di refittare la barca durante la sua prima crociera in Turchia e Grecia.

DIONEStar

di Martino Motti

Allora la barca era attrezzata a motor-motor-sailer con due avvolgi-randa e due avvolgi-fiocco ed una attrezzatura piuttosto scarna e sottodimensionata. La storia del refitting di questa bella barca parte a Rodi, in Grecia, quando a seguito della perdita della vela di mezzana e dello yankee, il suo armatore cerca un tecnico in grado di sistemare la velatura e i numerosi problemi a bordo. La persona che prende l’impegno di rimettere in sesto la parte velica è Luca Repetto, noto velista oceanico (2 Whitbread, 5 campionati del mondo, oro ad un europeo, due italiani e una Fastnet, ha timonato Gatorade e Charles Jourdan).

Superyacht



eccezionale. Da cosa nasce cosa ed è così che l'armatore chiede agli architetti Bettuelli di rifare completamente interni ed esterni tenendo solo una parte della zona equipaggio ed una cabina come memoria storica. Lo scafo, la coperta, il capodibanda, cabina e bagno comandante sono rimasti originali insieme a qualche struttura interna, alle finestrate e agli alberi. La plancia di comando, originariamente sul ponte principale, per far spazio all'ampio salone viene spostata sul ponte superiore all'interno di un cassero finestrato, creato sullo stesso stile del ponte inferiore. All'esterno viene creata una comoda zona living a poppa, coperta da una tettoia in carbonio, rivista la zona pranzo verso prua e resa trasformabile in living o prendisole. Viene anche creata una nuova zona prendisole nella porzione di prua del ponte superiore. Nuovi materiali e colori fanno la loro comparsa a bordo: betulla sbiancata per il corridoio del ponte cabine, bambù levigato per la cabina armatoriale, mogano trattato lucido per alcune cabine, pietra per i bagni. Con l'intento di potenziare la velatura, si procede alla sostituzione dei rulla-randa con vele steccate inferite su carrelli e boma a park avenue; l'albero di mezzana viene anche dotato di vang idraulico. I boma vengono allungati per mantenere la stessa altezza degli alberi e rispettare il piano velico tradizionale con due rande, yankee e trinchetta, grande gennaker da 670 mq e una staysail rullabile da 170 mq da issare tra i due alberi. Oggi la barca è attrezzata interamente Harken, eccetto alcuni winch 650 Lewmar originali. Le rande sono

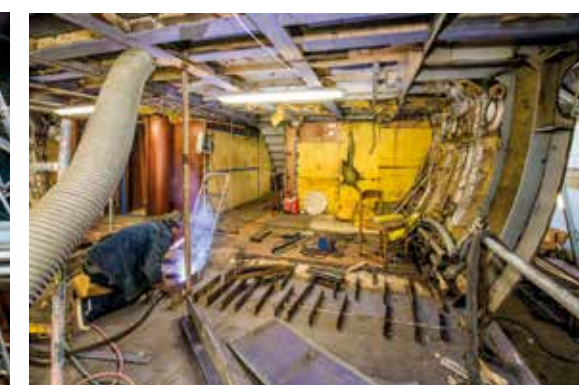


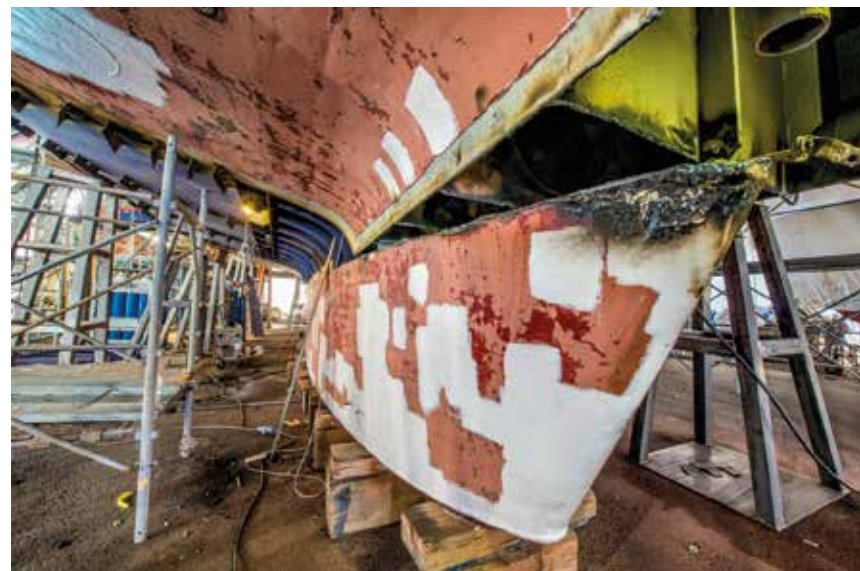
Luca accetta poi anche di aiutare l'equipaggio a tornare in Italia a vela; infatti il motore, poco affidabile, smette di funzionare appena dopo la partenza. Una burrasca 8-9 costringe "Dione Star" a portare al limite le proprie capacità veliche, ma permette a Repetto di scoprire le sue potenzialità. Arrivati a Genova l'armatore dà mandato a Repetto di trovare cantiere e project manager e di redigere un capitolato lavori. La scelta del cantiere cade su MYS di Genova, attivo nel mondo dei superyacht. Lo studio interno di architettura BB Archyacht di Antonio e Nicola Bettuelli eseguono la progettazione e seguono i lavori, mentre lo stesso Repetto viene confermato come project manager dell'armatore e l'ing. Alessandro Cosini è il responsabile di produzione del cantiere. Tutte le ditte e le maestranze scelte (per un totale di circa 500 addetti) sono genovesi per garantire la massima presenza a bordo e si sono

interfacciate settimanalmente per poter organizzare il lavoro al meglio. Il 14 aprile 2012 la barca viene alata a Genova con consegna prevista il gennaio successivo. Inizialmente il refitting

DIONE Star

doveva toccare solo una parte degli interni (una o due cabine), la zona equipaggio (creazione di due bagni) e l'ottimizzazione del piano velico. Ma a settembre 2012, a lavori quasi ultimati e con i molti desiderata dell'armatore, nasce per scherzo l'idea di allungare la barca: idea che stupisce ma piace moltissimo alla proprietà che si sentiva un po' stretta negli originali 38 metri. Parte così la seconda fase, riguardante un allungamento forse mai fatto prima: tagliare la nave nel suo baglio massimo ed inserire una nuova sezione di 4,5 metri costruita a parte. Nella progettazione del taglio e dell'allungamento viene coinvolto anche lo studio Diana di Amsterdam, che fornisce anche i piani originali del progetto. Dopo il taglio vengono separati i due scafi ed allineate perfettamente le linee; per questa delicata operazione è stato utilizzato un sistema di rilievo laser e scansionati 1,5 milioni di punti dello scafo. Gli originali 3 cm di scostamento destrorso dello scafo, dopo l'allungamento si sono ridotti a soli 1,5; un risultato





Come si presenta oggi

Gli architetti Antonio e Nicola Bettuelli di BB Archyacht, studio di architettura interno al cantiere MYS, con un intenso lavoro di rilievo, disegno al CAD e modellazione 3D hanno progettato ogni minimo particolare della nave. Il salone, situato dove originariamente era sistemata la plancia di comando, costituisce la zona che ha subito proprio l'allungamento strutturale di 4,5 metri. La finestratura rivolta a prua è ancora quella originale, numerose finestre rettangolari corrono lungo le pareti laterali. L'ambiente, molto ampio, è suddiviso in due zone distinte da una doppia libreria che ospita una ricca collezione di libri dell'armatore (volumi che trovano posto anche in nicchie ricavate alla base di ogni finestra). Verso prua un pianoforte occupa un lato, al centro

DIONE Star



si trova la scala che porta alla zona notte, mentre a sinistra è ricavato un grande divano futon. Nella zona centrale del salone due importanti divani creano una eccezionale zona conviviale. I divani, le pareti e le modanature dei soffitti sono in essenza di betulla sbiancata, i pannelli sono in tessuto a grana grossa, mentre altri elementi sono in legno dalla tonalità più scura oppure in pelle beige. L'atmosfera generale risulta molto calda e accogliente e ben si sposa, giocando a contrasto, con i colori del mare. Oltre la libreria due tavoli in legno nascondono supporti Besenzone e possono ruotare su loro stessi per essere uniti con apposite prolunghe e diventare un unico grande tavolo. I tavoli sono in legno intarsiato con motivi a scacchiera, apribili indipendentemente per trasformarsi in tavoli pranzo di dimensioni medie. Il pavimento della zona pranzo, a differenza di quello del salone che è coperto in moquette crema, è in teak trasversale con motivi a losanga. Alle pareti pannelli ospitano opere create appositamente dal padre dell'armatore, presenti anche nelle cabine e nel corridoio. A poppavia della zona pranzo un locale cucina è dedicato alla preparazione finale dei piatti. Dalla parte opposta un piccolo vano ospita il portavivande che collega i diversi ponti. Oltre la cucina suddetta una scala porta alla plancia di comando, mentre proseguendo ci si inoltra nei locali dell'equipaggio, dapprima attraverso la sala pranzo e giorno e poi alle cabine; di qui anche l'accesso alla cucina vera e propria e alla sala macchine, ricca di impianti e occupata quasi interamente dal propulsore Baudouin da lavoro da 550 cavalli e dal generatore principale da 85 kW Kohler a 6 cilindri. Passiamo alla zona notte: il corridoio è arricchito dal ponte originale in teak che era montato in coperta, opportunamente smontato e restaurato a regola d'arte con un effetto decisamente interessante anche perché in contrasto cromatico con le pareti e il soffitto in legno di betulla sbiancato. Le cabine si aprono ai lati: due doppie identiche a letti affiancati con proprio bagno. Qui il legno del mobilio è di mogano in tonalità scura trattato lucido, numerosi armadi e stipetti sono ricavati ovunque. I bagni, tutti molto simili tra loro, hanno pavimenti e pareti, piani dei lavelli e piani doccia in pietra trattata grezza color crema, mentre la struttura in legno del mobilio è laccata crema e rifatta sullo stile originario della barca. I box doccia dalle antine in plexiglass sono spaziosi e posseggono un elemento di interesse in più: i doccioni dal grande diametro sono in acciaio forato e lavorato per creare un effetto doccia a cascata e non a pressione come quelli moderni. L'armatore ne ha scovati alcuni in Argentina e li ha fatti arrivare appositamente per il "Dione Star." Molti degli elementi portasciugamani, portarotolo o tientibene sono d'epoca, trovati dall'armatore e cromati prima del montaggio; infatti non ce n'è uno uguale all'altro. A seguire, una cabina matrimoniale con letto longitudinale completamente realizzata in legno di bambù dalla tonalità molto luminosa; il suo bagno è anch'esso dotato di box doccia. Di fronte a questa cabina è presente un comodo day toilet con box doccia. Ancora oltre si trova la cabina VIP, costituita da due ambienti separabili da pareti scorrevoli. All'ingresso un divano trasformabile in letto e a seguire il letto matrimoniale. Anche la VIP è in bambù. Tra cabina e bagno è stata ricavata un'armadiatura e una cabina armadio con luce. Oltre ancora una cabina matrimoniale, occupata dall'armatore durante





SCHEDE TECNICA

Lunghezza ft.: m 44,00 – larghezza: m 8,20 – pescaggio: m 3,60 – Cantiere: Scheepswere 1991 – Refitting: 2000, 2009, 2012/2013 – armo: ketch bermudiano - Generatori: 2x85 kW + 16 kW di emergenza – Classe: Lloyd A100, Charter; Croce di Malta – Motore: Baudouin HP 550 – Serbatoio acqua: litri 9.500 – Serbatoio gasolio: litri 21.000 – Autonomia: miglia 3.000 - Velocità crociera: nodi 10/12 – Dissalatore: litri/giorno 10.000 – Scafo: acciaio - Sovrastrutture: alluminio e carbonio.

DIONE Star



i lavori, completamente in legno laccato bianco. Proseguendo troviamo una serie di frigoriferi e congelatori e la cucina vera e propria, stretta e lunga. Una porta stagna permette un secondo accesso alla sala macchine. All'esterno a prua la dimensione importante della barca permette di sistemare due importanti tender su selle, mentre due moto d'acqua sono alloggiare, in maniera molto intelligente, in due vani chiusi da portelloni in carbonio (le due vasche si possono allagare per diventare piccole piscine). Un grosso e potente verricello arreda l'estrema prua, giusto a proravia dello strallo con avvolgi-fiocco idraulico. A poppa una zona salotto/pranzo, coperta da un hard top in carbonio, arreda pressoché in maniera totale il ponte: un divano a U contorna due tavoli apribili in legno, alcuni gradini portano sul ponte superiore dove si trova la plancia di comando. La bella ruota del timone in legno occupa la parte centrale, mentre moderni monitor e strumenti sono inseriti nei piani della plancia. Particolarità della strumentazione sono i 2 sonar Furuno da 2,5 miglia di portata con funzione di allarme avvicinamento, con structure scan per visualizzare con precisione le "pass" tropicali. Proseguendo verso prua ci si imbatte in una zona molto interessante e scenica: all'interno di una murata interrotta da due passaggi laterali sono ricavati divani ai lati e due tavoli in legno quadrati con apertura a spicchi che permettono di giocare con le combinazioni offerte dalle forme e dalle dimensioni a seconda del numero di ospiti. Abbassando i tavoli al livello dei divani ed aggiungendo apposite cuscinerie è possibile ricavare una unica zona solarium protetta. Il ponte, in teak come il resto della barca, è libero ed utilizzabile come si vuole: è proprio qui che si trova l'albero di maestra con l'imponente boma a park avenue. Come ulteriore utile accessorio è montabile anche una sorta di coffa che può salire, correndo su guide, fino alla terza crocetta con funzione di avvistamento e che può essere svincolata dall'albero per poter raggiungerne la testa per operazioni di manutenzione. La poppa ha subito una modifica allo specchio, originariamente ad angolo negativo, al quale è stato aggiunto circa un metro e mezzo di scafo in modo da farlo diventare positivo; un portellone crea un'ampia spiaggia e chiude un lazzaretto. Tutta questa nuova zona è in carbonio per ridurre il peso aggiunto. A metà settembre 2013 la barca è salpata per la sua crociera inaugurale, un risultato considerevole sia per i tempi che per la qualità del refitting.

