



di Martino Motti

Amer 92

Linea affusolata e inconfondibile contraddistingue questa nave da diporto di 28 metri di lunghezza costruita dal Gruppo Permare di Sanremo. Le idee sulle quali si basa il progetto (engineering Verme Yacht Projects - design Permare/Massimo Verme) sono eleganza, solidità, prestazioni ed ecologia



Tutti elementi fondamentali quando si vuole accontentare anche l'armatore più esigente. Nella fattispecie il cantiere è particolarmente entusiasta delle prestazioni relazionate ai consumi, i quali risultano decisamente limitati rispetto alle dimensioni del mezzo: con una velocità di crociera di 29 nodi, quindi di tutto rispetto, si hanno consumi nell'ordine dei 530 litri/h con un'autonomia di circa 437 miglia. La nave può navigare tranquillamente con una velocità di crociera più bassa, denominata economica, pari a 21 nodi e con un'autonomia di 560 miglia con un consumo orario di 300 litri. Particolari invertitori danno la possibilità di utilizzare un solo motore alla volta ad almeno 1.450 giri e con una velocità di circa 11 nodi: questa è la configurazione da grande trasferimento con un'autonomia di ben 780 miglia. Sono consumi indubbiamente morigerati. Tutto questo è dovuto a linee d'acqua progettate con particolare cura, filanti e coniugate con struttura solida e una cura della disposizione delle masse molto accurata. La carena è progettata per garantire anche un'ottima tenuta al mare e quindi il massimo comfort in navigazione con mare formato. Lo scafo dispone di irrigidimenti strutturali longitudinali e trasversali volti a migliorare la solidità dell'insieme; addirittura alcuni serbatoi strutturali fungono da travi longitudinali e sono rivestiti con film compatibili per l'utilizzo. Particolari di progettazione evoluti sono anche a favore della sicurezza: per esempio i serbatoi strutturali per il gasolio, rivestiti internamente con trattamento protettivo chiamato Plastigel, correndo longitudinalmente in carena offrono dimensioni maggiori per una grande autonomia e creano un doppio fondo stagno di protezione in caso di impatto sul fondo o su corpi semisommersi. Oltre a questo, la loro disposizione, bassa ed allargata, contiene cambiamenti di assetto quando la barca vira o quando ci sono differenze di carico di carburante, inoltre, ne abbassa il baricentro con un netto miglioramento della stabilità laterale anche da fermi. Particolare attenzione è stata posta alla coibentazione della sala macchine, sia per quanto riguarda il calore prodotto dai propulsori sia per la rumorosità degli stessi. Anche gli scarichi dei gas combusti sono stati ottimizzati per ridurre drasticamente la rumorosità esterna, con l'adozione di speciali marmitte di scarico immerse adatte alle alte velocità. La nave è realizzata interamente in vetroresina, con l'impiego delle migliori materie prime reperibili sul mercato. I primi strati sono realizzati con resine vinilestere per garantire la migliore resistenza all'osmosi. Fiancate, sovrastrutture e ponte sono costruiti in sandwich di vetroresina con cuore in PVC strutturale (approvato dal RINA), così da ottenere robustezza e coibentazione a fronte di pesi contenuti. Le paratie stagne sono costruite



Amer 92

utilizzando sandwich di compensato con anima in materiale plastico espanso. L'Amer 92 presenta un ponte principale a zona giorno, uno sottocoperta con la zona notte e un flying bridge. Sul ponte principale un grande pozzetto accoglie gli ospiti con spazi generosi e un tavolo da pranzo trasversale; a poppa una grande plancia bagno di poppa, un

garage per il tender. A prua una zona prendisole con cuscineria offre relax per i bagni di sole. Il fly invece, è costituito da un ambiente articolato: a poppa zona solarium con lettini in teak, sotto la protezione del rollbar la piscina idromassaggio quadrata, verso prua il tavolo pranzo trasversale, ai suoi due lati sono posizionati divani rivestiti di tessuto resistente di colore bianco e più avanti ancora la seconda plancia di comando. Il tavolo può essere facilmente abbassato a livello dei divani e con la semplice aggiunta di un cuscino diventa un ampio prendisole. Tra la zona pranzo e la plancia un mobile con coperchio ospita un lavello, il barbecue e un frigorifero. Passiamo agli interni: l'accesso è dal pozzetto, una grande porta a vetri può essere aperta per creare una magica continuità tra esterni ed interni. La continuità stilistica distingue l'intero progetto della barca: stile lineare e moderno, minimalista ma non avveniristico, quasi come se fosse destinato a rimanere in voga per sempre. Dominano i pavimenti in rovere trattato, invece i pavimenti dei bagni, il mobilio e le pannellature alle pareti sono in mogano, il resto delle strutture sono bianco laccato come i soffitti. Il salone si presenta come un unico ambiente suddiviso impercettibilmente tra zona soggiorno e pranzo.





All'ingresso la zona soggiorno con un doppio divano in pelle bianca a L ai lati e doppi tavolini in legno scuro di mogano e cristallo; al centro del locale un mobile ospita il grande televisore LCD 42" a scomparsa con movimentazione elettrica. Oltre la zona pranzo, dove un tavolo in legno e cristallo, primeggia tra sedie rivestite in pelle di un colore caldo tra il salmone e l'arancio, la cucina, candida nel suo bianco latte totale, si trova in un locale separato verso prua. Non è grande ma è ben studiata nella disposizione: due banconi si fronteggiano ambedue con stipetti soprastanti, da una parte il lavello, dalla parte opposta la piastra elettrica, il forno tradizionale sottostante e il microonde sopra, il frigo a colonna. Da qui una porta stagna permette di uscire sul passavanti di sinistra. Di fronte alla cucina un piccolo day toilet è a disposizione degli ospiti. All'estrema prua del salone troviamo finalmente la plancia di comando, cuore pulsante della nave. Lo stile molto semplice della plancia contribuisce ad esaltare la perfezione della tecnologia di questa nave. Un doppio piano rivestito in pelle chiara ospita 3 schermi multifunzione per la navigazione e il controllo dell'imbarcazione. Sono presenti poi i comandi per le eliche di manovra, le monoleve dei motori, il pilota automatico e i quadri dei motori. Due sedili pilota in pelle regolabili e una ruota del timone in acciaio e legno completano l'ambiente. Un salottino è ricavato sulla dritta e permette all'equipaggio di pranzare separato dagli ospiti. La zona notte è costituita da una cabina armatoriale a tutto baglio leggermente a poppavia della zona maestra, con bagno, cabina armadio, armadio e mobile toilette/ scrittoio. A centrobarca verso prua le due cabine ospiti a due letti affiancati con armadio e proprio bagno. A prua troviamo la cabina Vip con letto matrimoniale centrale longitudinale, due comò e due armadi. Anche questa cabina ha il proprio bagno privato. I bagni più o meno ampi, a seconda della cabina a essi associata, hanno tutti la medesima impronta: pavimenti in mogano come il mobilio, pareti laccate bianche e sanitari in ceramica. Le cabine e gli ambienti comuni hanno moquette di fibra naturale ecrù a pavimento. All'estrema prua sono presenti i locali equipaggio formati da due cabine singole con cabina armadio e bagno in comune centrale.

Per informazioni: Permare; via del Castillo, 17; Portosole; 18038 Sanremo; tel. 0184 504050 - 504051; fax 0184 504052; e-mail info@gruppopermare.it; sito web www.gruppopermare.it - Cantieri del Mediterraneo; corso Mazzini; Foce Armea; 18032 Bussana (IM); tel. 0184 514484; fax 0184 514090; e-mail cantieridelmediterraneo@gruppopermare.it.





Amer 92



SCHEDA TECNICA ■

Lunghezza fuori: tutto m 28,00 - Larghezza massima: m 6,30 - Immersione: m 2,00 - Dislocamento: kg 72.000 - Capacità serbatoi acqua: litri 2.200 - Capacità serbatoi combustibile: litri 8.000 - Cabine: 4 - Servizi: 5 - Cabine equipaggio: 2 - Servizi cabine equipaggio: 1 - Motorizzazione e propulsione: 2x1.825 HP CAT - Velocità max: nodi 33 - Velocità di crociera: nodi 29 - Autonomia: 500 miglia - Classificazione: RINA CE A.