SCHEDA BARCA 00568651

Rif: (Rif. BdG)





DATI PRINCIPALI

Cantiere/Modello	Cantieri di Sarnico Arcidiavolo GTS	**Categoria**	Nuovo
Lunghezza	12,45 mt	**Larghezza**	3,49 mt
Anno immat.	-	**Anno costruzione**	2027
Velocità massima	60 nodi	**Velocità crociera**	30 nodi
Zavorra	-	**Stazza**	-
Dislocamento	5000 t	**Pescaggio**	0,9 mt
HP Fiscali	-	**Scadenza RINA**	-
Bandiera	Italiana	**Visibilità**	Mar tirreno
Prezzo	**Trattativa riservata**		
Note prezzo	Trattativa riservata		

COMBUSTIBILI E MOTORI

Nr. serbatoi	1	**Capacità serbatoi**	920	**Materiale serbatoi**	Acciaio inox
Motori	Mercury Racing 2 x 850	**Tipo carburante**	Benzina	**Ore moto**	1
Revisione motori	Tagliandi previsti dalla	**Tipo elica**	5 pale acciaio inox	**Trasmissione**	Elica di superficie

MATERIALE COSTRUZIONE

Scafo	Vetroresina	**Tuga**	Vetroresina	**Coperta**	Vetroresina

IDRAULICI

Serbatoi acqua	-	**Materiale serbatoi**	-	**Tipo boiler**	Non presente
Dissalatore	Non presente	**Autoclave**	Non presente	**Boiler**	Non presente

ELETTRICI

Tensione	12 v	**Nr. batterie**	2	**Capacità batterie**	-
Generatore	Non presente	**Carica batterie**	Non presente	**Inverter**	Non presente

BREVE DESCRIZIONE

Carena a tricilo rovesciato - imbarcazione nuova - concept boat cantieri di sarnico - arcidiavolo

Dati ritenuti corretti, ma non contrattuali. La presente non costituisce, in nessun caso, documento contrattuale.

DESCRIZIONE COMPLETA

IMBARCAZIONE NUOVA - CONCEPT BOAT CANTIERI DI SARNICO - ARCIDIAVOLO

Sono previste diverse motorizzazioni, diesel o benzina, di varia potenza, sempre con l’obiettivo di regalare agli armatori l’emozione della velocità sull’acqua. La versione GTS dell’Arcidiavolo, dotata di due motori Mercury Racing da 850 cavalli, è destinata ad una clientela sportiva, che ama il brivido dei mezzi da corsa. E’ realizzata in un numero limitato di esemplari con targa d’identificazione numerata e nome del proprietario, proprio come un esemplare da collezione.

DESCRIZIONE INTERNI

L’imbarcazione è speciale nell’opera viva e altrettanto straordinaria in coperta. Il pozzetto è simile all’abitacolo di un’auto sportiva, con poltrone racing di pelle, comandi e cruscotto di stile automotive e sedute anatomiche anche per i passeggeri che siedono sul divano posteriore.

A poppa si trovano un prendisole e una scala bagno ricavata direttamente nella stampata, mentre sotto il ponte di prua c’è posto per una cabina e un bagno, seppure di altezza contenuta. Speciali vernici metallescenti o perlate, grafiche personalizzate, sellerie di pelle, dettagli di gran lusso, accessori griffati e componenti per il tuning definiscono le caratteristiche di un prodotto molto esclusivo, tanto nelle prestazioni, quanto nel look.

DESCRIZIONE ARMAMENTI

Nata come “concept boat”, l’Arcidiavolo GT, dopo una fase di studio e sperimentazione, è diventata un’originalissima imbarcazione da diporto sportiva. Il progetto di Brunello Acampora (Victory Design) trae ispirazione dall’Arcidiavolo realizzato da Renato Sonny Levi nel 1973 su commissione di Giorgio Tognelli per correre nelle competizioni offshore dell’epoca.

Cuscinerie pozzetto in pelle

Impianto stereo AF

Set tendalini

DESCRIZIONE STRUMENTAZIONE

Strumentazione motori completa

Chart plotter

Postazione di comando con sedute racing

NOTE AGGIUNTIVE

STORYTELLING:

Era il 1972 quando un imprenditore di nome Giorgio Tognelli divenne il protagonista di questa storia.

Per fare un favore ad alcuni amici e infoltire la flotta di partecipanti alla prima gara Offshore dell'Adriatico, si era iscritto alla manifestazione con la sua barca da diporto, un cabinato monocarena in compensato marino, costruito dal cantiere Acquaviva e motorizzato con due entrofuoribordo da circa 100 cavalli ciascuno.L'abilità di guida e la buona sorte gli fecero vincere quella sfida motonautica, la prima della sua vita, la Bellaria - Opatja.

Teoricamente non avrebbe dovuto partecipare alla gara di ritorno, da Opatja a Bellaria, per impegni di lavoro, ma si sa, la vittoria ha un sapore speciale e a volte cambia il destino delle persone.

Fu così che Giorgio Tognelli rinviò gli impegni e corse anche la seconda gara. Vinse ancora.

A quel punto era nata in lui la passione per la motonautica.Partecipò anche a tutte le successive gare di quella stagione e alla fine si laureò Campione Italiano Offshore Classe 2.

Il termine allora aveva un significato letterale, vale a dire "lontano dalla costa" e non indicava solamente, come poi avvenne, i catamarani.

La passione aveva travolto Giorgio Tognelli che lo stesso anno andò a Cowes, il tempio della motonautica, per assistere alla mitica Cowes - Torquay, 200 miglia di corsa nella Manica.

Nell'avventura italiana, Giorgio Tognelli era stato accompagnato da Antonio Soccol che aveva già una discreta esperienza di gare. I due piloti in Inghilterra incontrarono Renato Sonny Levi che all'epoca era già un famoso progettista di imbarcazioni, con una spiccata attitudine per l'innovazione.

Questi tre personaggi cominciarono a ipotizzare insieme il progetto di una nuova barca per andare più veloci. Ovviamente non avrebbe avuto la cabina, ma si sarebbe chiamata come quella precedente: "Arcidiavolo".

Tutti erano concordi sul fatto di sperimentare qualcosa di rivoluzionario; venne così deciso di provare una carena a trimarano, per l'esattezza a "triciclo rovesciato". In pratica lo scafo si sarebbe appoggiato su tre punti: i due scarponi laterali e il centro della V di poppa.

Non solo, siccome in gara i piedi poppieri si rompevano facilmente, si scelse di utilizzare per la prima volta su una barca da competizione una trasmissione di superficie.La barca venne costruita dal cantiere Acquaviva di Bellaria. Era nato il primo trimarano con elica di superficie, aveva una lunghezza di 10 metri, una larghezza di 2,5 metri, pesava 3,5 tonnellate e possedeva un rapporto peso/potenza di 8,75 chilogrammi per cavallo.

Ma l'innovazione era talmente spinta e riguardava così tanti elementi tecnici che fu necessario un anno per la messa a punto della meccanica. In ogni caso la sperimentazione aveva dato i suoi importanti frutti: al contrario di altre barche da corsa non servivano nè i flap nè le casse di zavorra e lo scafo teneva bene il mare formato.

La seconda stagione fu costellata da una serie infinita di guai tecnici. Giorgio Tognelli non demordeva e decise così di costruire un altro Arcidiavolo, simile al primo, ma più leggero e con murate più basse, naturalmente con la medesima straordinaria carena.

Fu peggio di sempre: 13 gare e 13 ritiri per noie tecniche. Però una cosa era chiara: fino a quando Arcidiavolo era in gara, stava davanti a tutti gli avversari. Non c'erano le telecamere a riprendere la corsa e a parlare erano solo le classifiche dove Arcidiavolo figurava sempre ritirato. Insomma nessuno credeva nelle qualità di quella barca.

Quando nel 1976, al Gran Premio di Roma, videro arrivare Arcidiavolo sul traguardo per primo nella sua classe, tutti pensarono che si fosse ritirato e stesse tornando indietro. Ci vollero parecchi testimoni di boa per convincere i giudici che la barca aveva completato l'intero percorso di 189 miglia. L'equipaggio trionfante era composto, come sempre, da Giorgio Tognelli e Antonio Soccol.

L'incredulità sorta doveva però essere dissolta in modo più plateale. E fu così che per difendere il valore del team e del progettista Renato Sonny Levi venne deciso di sfidare il record di velocità Offshore Classe 2. A Sarnico, il 20 agosto 1976, alla presenza dei cronometristi e sotto il controllo dell'Union International Motonautique, Arcidiavolo stabilì il nuovo primato mondiale della sua classe con 67,69 nodi di velocità media sul miglio.

Ora che tutti potevano conoscere il potenziale di quella barca i suoi ideatori erano appagati; nulla più avrebbe infranto il mito, ma anche nulla più sarebbe accaduto. Da allora, infatti, nessuno ha mai più utilizzato quella carena. Nessuno sino a oggi.
Il nuovo progetto è stato realizzato dalla Victory Design di Brunello Acampora che ha curato il disegno dell'opera viva e della coperta, mentre i Cantieri di Sarnico hanno inserito il concetto di qualità assoluta, perfezione d'esecuzione, ricercatezza del particolare ed eccellenza negli allestimenti.
In realtà il nuovo mezzo è completamente diverso e ricorda il modello originale solo per la curiosa carena a triciclo rovesciato che possiede una stabilità superiore a quella dei tradizionali monocarena da diporto.

IMMAGINI


AREABIAVOLO
Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO


AREABIAVOLO
Yacht
SERVICE RAPALLO


BIAVOLO
Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO


Yacht
SERVICE RAPALLO