FLYINGNIKKA: PRONTI PER VOLARE IN SETTE MESI

ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE A VALENCIA, PRESSO KING MARINE, LA NUOVA BARCA DI ROBERTO LACORTE SARA' IL PRIMO MINI MAXI A FOIL MAI COSTRUITO. VARO PREVISTO A MAGGIO DEL 2022.

20 settembre 2021 - Il futuro adesso. Diciannove metri super tecnologici per navigare volando, a velocità impensabili. E per battere i record di percorrenza delle principali regate offshore, a partire dalle grandi classiche del Mediterraneo.

È l'attesa, avveniristica sfida di FlyingNikka, la prima barca a vela a foil della categoria Mini Maxi, un progetto fortemente voluto dal visionario Roberto Lacorte, imprenditore e sportivo con una passione per la velocità - doppia, visto che è anche un pilota impegnato nel Mondiale Endurance e nella 24 Ore di Le Mans al volante di una Ferrari 488 GTE - che è stato presentato oggi al Breitling Theatre del Salone Nautico di Genova.

Progettata da un team di architetti navali ed esperti di foil coordinato dall'irlandese Mark Mills dello Studio Mills Design, già al fianco di Lacorte nella progettazione del mitico e vincente SuperNikka, e attualmente in costruzione a Valencia, presso il noto cantiere King Marine, FlyingNikka sarà lunga 19 metri e grazie a un serie di appendici di ultima generazione, potrà navigare in full foiling a 50 nodi di velocità.

Pronta a scendere in acqua entro la prima metà del 2022 - il varo tecnico è previsto a Valencia per fine aprile, quello ufficiale a Punta Ala per maggio - FlyingNikka è il frutto di un intenso e accurato lavoro a 360° che ha coinvolto, oltre ai progettisti coordinati da Mills, anche i velisti del team attualmente impegnati con Roberto Lacorte nel circuito dei Persico 69F, quindi il Team Manager e responsabile del progetto vele Alessio Razeto, Lorenzo Bressani, Enrico Zennaro, Lorenzo de Felice e Andrea Fornaro.

Un gruppo di lavoro che nel corso della presentazione di oggi, a cui hanno partecipato collegati da remoto lo stesso Mark Mills, il Project Manager Miki Costa e un ospite d'eccezione, lo skipper di Luna Rossa Max Sirena, ha illustrato a stampa e presenti i primi, importanti step del progetto di questa barca unica.

"FlyingNikka sarà il primo esemplare di una nuova generazione di monoscafi a foil ad essere varato e già questo è motivo di grande orgoglio e soddisfazione. Si tratta di una barca realmente innovativa, molto complessa sia da progettare che da costruire, che rappresenta una sfida mai affrontata prima", dichiara Lacorte. "In questi mesi abbiamo lavorato senza sosta, continueremo a farlo anche nei prossimi, intensificando se possibile l'attività in vista dei successivi step. In attesa, spasmodica, di vederla in acqua, pronta a navigare e a iniziare la serie di test che ci porteranno ad affrontare le regate volando a 50 nodi di velocità".

"La sfida di FlyingNikka è una novità nella storia della vela: l'obiettivo non è solo avere una barca a vela foiling, non solo percorrere lunghe navigazioni offshore, ma farlo nell'ambito delle regole esistenti, che non hanno esperienza nella gestione di barche a foil", spiega Mark Mills. "E' una sfida multipla: mantenere il progetto ampiamente accessibile, utilizzando il meglio delle esperienze dell'America's Cup, in un progetto con i costi e le complessità più in linea con una barca per regate costiere e Grand Prix come un Maxi 72. Requisiti che rendono il progetto molto più interessante e gratificante, in quanto dobbiamo risolvere i problemi in modo concreto e realistico. Essendo un tipo di barca nuovo e stimolante, abbiamo dovuto creare un team di esperti in ciascuna delle aree specialistiche. Lavorando con i nostri partner di KND in Spagna, siamo diventati uno dei primi utenti del dinamico VPP Gomboc di Team New Zealand al di fuori dell'America's Cup, combinato con l'analogo software North Sails, in grado di determinare con altissima affidabilità le condizioni di volo, i carichi sulle strutture e quindi le performance della piattaforma. Abbiamo coinvolto lo specialista di foil Nat Shaver, i designer North Sails Gautier Sergent, Michele Malandra e Marco Capitani, reduce dall'esperienza in Coppa con Luna Rossa, e la Pure Engineering guidata dall'innovativo Giovanni Belgrano per l'ingegneria. Nel team, il ruolo di project manager è affidato a Miguel Costa, un membro cruciale che gestisce l'enorme complessità dei sistemi e della costruzione presso King Marine, insieme all'ingegnere meccanico Thiha Win, che risolve le sfide relative ai sistemi di controllo che richiedono un design complesso, viste le alte prestazioni e le precisioni richieste.

Affinché una barca foiling possa funzionare nell'ampia gamma di condizioni che si incontrano nel Mediterraneo", prosegue Mills, "è necessario avere una migliore performance con aria leggera di bolina, rispetto a barche che vanno sui foil principalmente di lasco come gli IMOCA. Questo ci ha spinto verso la soluzione con "arms" tipo gli AC75, che consente prestazioni importanti anche in andature di bolina.
La soluzione particolare adottata nella combinazione foil e arm, consente una reazione molto più rapida ed efficace soprattutto con vento leggero rispetto a quanto si è visto ad Auckland sugli AC75 con l'utilizzo del flap. Allo stesso modo, il foil orizzontale (elevator) regolabile sul timone, consente il controllo dell'assetto prua/poppa, alla ricerca di un volo stabile, soprattutto con mare formato, vera sfida dell'intero progetto. Correre in alcune delle più grandi regate al mondo secondo le regole offshore, comporta un ulteriore requisito di stabilità e affidabilità che gli AC75 non devono soddisfare, quindi FlyingNikka sarà dotata anche di una chiglia e un bulbo, che forniscono la stabilità soprattutto ad ampi angoli e che portano anche un po' di tranquillità quando si è in mare aperto, soprattutto di notte.
Il piano velico riflette allo stesso modo un pratico approccio all'alta velocità, con un albero rotante a sezione corta che non richiede sartie volanti, grazie a delle crocette inclinate di 35 gradi. Con un peso così sproporzionatamente importante per le prestazioni, ogni passaggio semplificante che riduce i sistemi o il numero di persone si ripaga in prestazioni. La rimozione delle sartie volanti semplifica notevolmente la manovrabilità e i sistemi richiesti, consentendo all'equipaggio di 6 persone di concentrarsi rispettivamente sul governare la barca, regolare la randa e il fiocco, regolare l'assetto di volo e seguire la navigazione. Senza le sartie volanti, la tensione dello strallo di prua è tenuta sotto controllo con la tensione della scotta randa e con le vele a inferitura strutturale North Sails Helix, che si assumono una porzione significativa dei carichi.
Con strumenti di previsione di altissima qualità gestiti da Roland Kleiter di KND, siamo molto fiduciosi di poter soddisfare la promessa iniziale che abbiamo fatto all'armatore, ovvero decollare con una velocità del vento reale inferiore a 10 nodi. Una volta che la barca si sarà sollevata completamente sui foils, prevediamo che la velocità massima dell'imbarcazione si avvicini ai 50 nodi, offrendo un VMG di bolina vicino a 30 nodi e un VMG di poppa vicino a 40.
King Marine ha un team di grande esperienza che lavora a pieno ritmo sulla costruzione, a Valencia. Lo scafo e le paratie sono in fase di laminazione, a breve seguirà la coperta. Cariboni sta costruendo l'idraulica e Donati racing e FaRo Advanced Systems stanno lavorando all'elettronica e il controllo del volo. L'assemblaggio finale dei componenti, prima dei primi test di navigazione, è previsto nella primavera del 2022, un processo complicato sotto la guida di Miguel Costa, che da solo richiederà quasi un mese".
Una volta pronta, FlyingNikka parteciperà in primis alle più importanti regate del Mediterraneo con a poppa il guidone dello Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa e con il supporto di Cetilar, brand della casa farmaceutica PharmaNutra S.p.A.
Ulteriori informazioni sul nuovo sito, on line da pochi giorni, all'indirizzo https://flyingnikka.com

Calabughi Srl - Emanuel Richelmy (+39 391 7310645)