

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Un nuovo tender Linx catamarano foil-assisted per superyacht in costruzione

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 18th, 2023

Linx Tenders, cantiere spagnolo con sede a Palma di Maiorca, dopo la sua prima unità Linx 30 commissionata come tender per un superyacht explorer di 63 metri, comunica di aver progettato un nuovo dayboat destinato a navigare nelle acque degli Emirati Arabi Uniti nel 2024.

“Il Linx 30, imbarcazione full-custom – spiega Linx Tenders – è ideale come tender per superyacht, ma anche come imbarcazione dayboat. Progettato da Bravo Yacht Design e costruito da BmComposites a Palma di Maiorca questo catamarano di 9,5 metri dotato di un sistema di foil ha maggiore stabilità, minore resistenza idrodinamica e una migliore efficienza.”.

La propulsione a idrogetto fornita dall’azienda italiana Castoldi permette all’imbarcazione di avventurarsi in acque poco profonde, e il joystick di manovra e l’ancoraggio Gps assicurano grande manovrabilità e fruibilità.

“Siamo specializzati nella realizzazione di imbarcazioni su misura e, per questa seconda unità, abbiamo personalizzato l’imbarcazione per adattarla perfettamente alla sua destinazione d’uso come dayboat negli Emirati Arabi Uniti – informa Mark Branagh, amministratore delegato di Linx Tenders – La regione del Medio Oriente, guidata da progetti ambiziosi come Neom, ha attirato l’attenzione della comunità nautica e siamo entusiasti di far parte di questo mercato fiorente. La nostra soluzione di un catamarano con sistema foil può trovare molte applicazioni in quest’area dinamica e in crescita“.

Rispetto alla prima unità, la nuova presenta il beachlander, il sistema di sbarco a prua, ulteriormente perfezionato con il portellone di prua, ora azionato elettricamente, che consente un facile accesso alle spiagge e alle coste. Un sistema questo che può anche essere utilizzato per agevolare l’accesso in acqua durante le immersioni. Il Linx 30 è ideale come una piattaforma per esplorare le bellezze naturali sommerse.

Il sistema di foil offre una grande stabilità longitudinale e riduce il consumo di carburante fino al 40%; è composto dal foil principale situato tra i due scafi che solleva l’imbarcazione, riducendo così la resistenza idrodinamica, e due foil più piccoli a poppa che forniscono portanza per aumentare la stabilità. Lavorando insieme i foil riducono l’effetto delle onde e minimizzano il beccheggio, garantendo una navigazione confortevole per tutti i passeggeri, come ha dichiarato il

direttore commerciale, Luke Hendy: “durante le prove in mare abbiamo chiesto alle persone di indovinare la velocità, e ogni stima era inferiore di 10 nodi rispetto alla velocità effettiva. La navigazione è così fluida e stabile che a bordo, 20 nodi sembrano 10”.

Per progettare questa imbarcazione la BmComposites, azienda specializzata in materiali compositi proprietaria del marchio Linx Tenders, ha collaborato con Bravo Yacht Design Group, studio esperto nella progettazione e nell'ingegnerizzazione di un'ampia gamma di imbarcazioni, da quelle di piccole dimensioni fino ai superyachts.

Il tender Linx – informa il cantiere – può essere creato su misura. La prima unità Linx 30 è stata dotata di un hard top e parabrezza che possono essere abbassati per facilitare l'ingresso del tender nel garage del superyacht. Il team di Linx Tenders ha anche progettato una staffa subacquea per ospitare il sonar Wassp, un dispositivo che permette al superyacht di ancorarsi in sicurezza durante l'esplorazione di acque inviolate.

Il primo Linx 30 è stato costruito interamente in fibra di carbonio per rispettare i limiti di peso della gru del superyacht ed aveva l'altro requisito nella semplicità di manutenzione per facilitare le operazioni di riparazione. Per la seconda unità, progettata come dayboat, il cantiere si è concentrato sulla velocità e sulla manovrabilità scegliendo un mix di fibra di carbonio e fibra di vetro per rendere leggermente più pesante l'imbarcazione che può ospitare motori più potenti e fornire prestazioni migliori.

“Gli scafi Linx 30 sono prodotti attraverso un sistema di infusione, che assicura una qualità superiore e garantisce anche un processo più sicuro e pulito rispetto ai metodi di laminazione tradizionali: il processo di infusione impiega la resina epossidica a bassa tossicità Prime™ 37, che incorpora contenuti a base biologica. Con ciò si migliora la velocità di infusione e si ottiene anche una laminazione esente da bolle d'aria” spiega il cantiere.

L'azienda a inizio 2023 ha anche introdotto sul mercato un supporto per antenna in fibra di carbonio per il nuovo sistema Starlink Maritime in grado di risolvere i problemi di ostruzione del segnale per i superyacht a vela, in cui gli alberi spesso ostacolano la ricezione del segnale.

“Al momento stiamo lavorando su diverse richieste da parte di altri clienti, tra cui una versione di 40 piedi, un tender ad energia solare, un'entusiasmante Limo di 11 metri e abbiamo anche un cliente che ha espresso interesse per un tender completamente elettrico”, dice Hendy. “Siamo davvero entusiasti alla prospettiva di poter varare presto altri Linx Tenders”.

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

This entry was posted on Wednesday, October 18th, 2023 at 12:00 pm and is filed under [Suppliers, Yards](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

