

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Tisg replica al New York Times sul Bayesian e promette azioni legali

Nicola Capuzzo · Thursday, November 7th, 2024

The Italian Sea Group contesta [un articolo che il New York Times ha pubblicato lo scorso 31 ottobre](#) analizzando la causa dell'affondamento e promette battaglia legale. Secondo una nota diffusa dal cantiere, l'articolo del quotidiano americano riportava infatti una narrazione sull'affondamento del Bayesian del tutto priva di consistenza tecnica, per altro tacendo la fonte che, se realmente qualificata, non avrebbe avuto problemi ad essere citata.

Nella nota il cantiere premette di aver acquisito, nel gennaio 2021, dall'asta fallimentare il brand Perini, gli archivi e la parte immobiliare di Perini Navi, e non può quindi in alcun modo essere considerata responsabile di qualsiasi accadimento eventualmente riferibile all'affondamento e che intende muoversi nei confronti della testata americana per il danno di immagine riferibile al brand e alla reputazione di Perini Navi, finora simbolo di perfezione tecnologica e massima espressione della Nautica italiana nel mondo.

La nota prosegue replicando punto per punto all'analisi del quotidiano americano, partendo dall'armo a sloop (monoalbero) invece che a ketch (due alberi): Il Nyt attribuisce alla scelta progettuale del monoalbero una non documentata instabilità: il Bayesian pur avendo una curva di stabilità leggermente diversa da un ketch, è comunque pienamente e ampiamente conforme ai criteri di stabilità definiti dalla Maritime Coastguard Agency per le imbarcazioni commerciali a vela.

Alla frase **“Più di una dozzina di architetti navali, ingegneri e altri esperti consultati dal Nyt hanno trovato evidenti debolezze nel design del Bayesian che, a loro dire, potrebbero aver contribuito al disastro”** la nota di Tisg replica che il Bayesian è stato progettato da uno dei più famosi architetti navali del mondo, Ron Holland, mentre non leggiamo alcun nome di quei progettisti che apoditticamente affermano che la barca offre evidenti debolezze.

E ancora: **il Nyt sostiene che porte e aperture a scafo possano costituire una debolezza**: Tisg sottolinea che le porte menzionate sono a tenuta stagna come richiesto dalle norme e possono causare allagamenti progressivi solo se lasciate aperte e con angoli di sbandamento superiori a 30°, quindi non possono rappresentare in alcun modo un difetto di progettazione o una debolezza, se azionate correttamente. Queste porte sono monitorate e allarmate e devono essere operate in accordo con il manuale di istruzioni al comandante come riportato nel capitolo 5 dello Stability

Booklet.

Con riferimento alle citate presunte vulnerabilità del Bayesian in presenza di condizioni atmosferiche avverse, Tisg ribatte con convinzione che eventuali vulnerabilità potrebbero derivare esclusivamente da procedure errate, in particolare:

- Raffica forte: se lo yacht è correttamente manovrato, portando la prua al vento con l'utilizzo dei motori, la raffica risulta inefficace nel far rollare l'imbarcazione.
- Porte e aperture: l'acqua può entrare attraverso le aperture solo se le stesse non sono correttamente chiuse
- Chiglia retrattile: ovviamente se estesa aumenta la stabilità

Il cantiere sottolinea che tutti i documenti tecnici sono stati controllati e convalidati durante la prova di stabilità a bordo in presenza di periti di classe e di bandiera. Ribadisce inoltre che tutte le potenziali aperture o punti di downflooding erano protetti e dotati di mezzi di chiusura a tenuta stagna, la maggior parte dei quali azionabili a distanza.

“La zavorra sembra essere stata spinta verso la parte posteriore della barca per compensare l'unico, pesante albero più vicino alla parte anteriore ha concluso il signor Tad Roberts. Ha detto che non aveva mai visto la zavorra principale utilizzata in una simile tattica di progettazione prima”. A questo il cantiere replica che la zavorra fissa è stata posizionata sulla parte poppiera dello skeg per bilanciare il peso del singolo albero, spostato più in avanti rispetto agli yacht ketch gemelli. Questa disposizione non ha in alcun modo compromesso l'altezza del baricentro della zavorra fissa su Bayesian, qualsiasi ingegnere navale esperto può confermarlo.

“Un ponte affondato riduceva la galleggiabilità della barca, hanno detto gli architetti navali”. Anche in questo caso la frase non è supportata da alcuna analisi e considerazione più approfondita. Questa disposizione può ridurre la galleggiabilità ma solo ad angoli di sbandamento molto alti e non influisce sui requisiti regolamentari di stabilità. Quest'area è inoltre provvista di scarichi grandi masse in modo da drenare l'acqua che potrebbe rimanervi intrappolata.

“In particolare, i dati mostrano che la nave a due alberi potrebbe inclinarsi di almeno 10 gradi in più sul suo lato prima di imbarcare quantità pericolose di acqua.” (omissis...) “I documenti mostrano anche che il Bayesian potrebbe iniziare a imbarcare acqua ad angoli che sembrano violare la soglia di sicurezza stabilita dalla British Maritime and Coastguard Agency”: Tisg contesta fermamente queste affermazioni, non solo non supportate da dettagli appropriati, ma completamente false. Ancora una volta, ribadisce che lo Stability Booklet è approvato da MCA, quindi pienamente conforme ai regolamenti applicabili e che l'angolo di inclinazione a cui la prima apertura significativa si immerge determinando l'allagamento della sala macchine dello yacht è di 42,7°. Si sottolinea che tali aperture sono comunque protette da chiusure stagne comandate da remoto.

Con riferimento a quanto affermato dai due ingegneri navali spagnoli, Guillermo Gefaell e Juan Manuel López, The Italian Sea Group precisa che l'angolo di sbandamento calcolato con 60 nodi di vento laterale è di circa 18 gradi e quindi in condizioni adeguate non può portare all'immersione di alcun punto di downflooding (a 80 nodi di vento l'angolo di sbandamento è di circa 28 gradi). Per avere un ingresso d'acqua di 1 tonnellata al secondo come affermato sopra, l'apertura di ventilazione della sala macchine avrebbe dovuto essere completamente immersa a

circa 3m di profondità e questa condizione non può essere raggiunta nemmeno con un completo ribaltamento (sbandamento di 90° o superiore). Tisg sottolinea che quella notte le raffiche di vento hanno raggiunto i 60 nodi solo per circa 1,5/2 minuti. Pertanto, con tale spinta del vento la barca si sarebbe inclinata di 18 gradi, il che conferma la totale assenza di rischio, anche nell'ipotesi in cui l'equipaggio non avesse svolto correttamente tutte le necessarie attività. Ne consegue che, in tali condizioni, l'unica causa di sbandamenti superiori sia l'allagamento di più di un compartimento.

Alla luce delle menzionate considerazioni tecniche, Tisg ribadisce fermamente l'inaffondabilità del sailing yacht Bayesian, se condotto correttamente. La Società è certa che gli inquirenti italiani che stanno indagando sulla vicenda chiariranno le ragioni dell'ingresso dell'acqua a bordo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, November 7th, 2024 at 12:10 pm and is filed under [Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.