BARCHE®

IL MENSILE INTERNAZIONALE DELLA NAUTICA

NOVEMBRE 2013 Sped. in ap. - 45% - art. 2 comma 20/B legge 662/96 - Milano

COVER Ferretti 960

NOVITÀ: TRADE & TECHNOLOGIES
- La vibroacustica
- Migliorare la barca con gli accessori giusti
- Motori fuoribordo 135 – 150 cavalli

CANTIERI
Privilege Yard

1993-2013 20 anni BARCHE

EVENTI
Festival de la Plaisance di **Cannes**
Monaco **Classic Week**
Valdettaro classic boats
Interboot 2013
Monaco Yacht Show 2013

IL MONDO DELLA VELA
- America's Cup
- Le novità della stagione

LUXURY LIVING
Club House Italia

A BORDO DI
- VSY 72m – *Stella Maris*
- Vismara My 34 Cantoni

ISSN 1124-3732
9 771124 373004 30011

ANNO 20 • N° 11 • UK £ 6,50 - CH CHS 11,90 - CH Ticino CHS 9 - D € 9 - F € 8,50 - E € 7 - A € 9,90 - GR € 7 - P Cont € 8,10 - B € 7,50 NOVEMBRE 2013 Only Italy EURO

Cover

96 Ferretti 960

di Niccolò Volpati

Le rubriche

16 Forum: economia della costa

22 Nautica e fisco

di Martino Vincenti, Alessia De Martino e Luigi Scordo

24 Dall'Italia e dal mondo

36 Sport: campionato del Mondo della classe X-41

66 La boutique di *Barche*

di Alessia Cherubini

74 La fabbrica delle idee: Ghost G180F

Eventi

38 Monaco Classic Week

di Barbara Borgonovo

42 Valdettaro classic boats

di Camilla Bianchi

50 Festival de la Plaisance di Cannes

di Angelo Colombo

56 Interboot 2013 *di Camilla Bianchi*

58 Monaco Yacht Show 2013

di Maria Roberta Morso

EVENTI

Monaco Classic Week

BARCHE A VELA

Le novità

LA BOUTIQUE DI *BARCHE*

Icone senza tempo

LA FABBRICA DELLE IDEE

Ghost G180F

CANTIERI

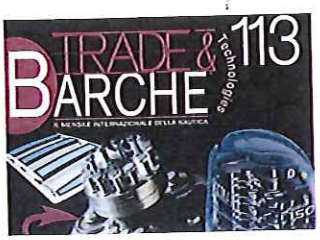
Privilege Yard

VISTE PER VOI

VSY 72m – *Stella Maris*

PROVATE PER VOI

Vismara My 34 Cantoni



TRADE & TECHNOLOGIES

vismara

NO CONVENTIONAL YACHTS

CARATTERISTICHE PRINCIPALI – *MAIN FEATURES*	
LUNGHEZZA – *LENGTH*	9.9 M
LARGHEZZA – *WIDTH*	3.9 M
PESCAGGIO – *DRAFT*	0.5 M
DISLOCAMENTO – *DISPLACEMENT*	5.200 KG
MOTORE – *ENGINE*	YANMAR 2X260HP
VELOCITÀ MASSIMA – *MAX SPEED*	35 KNOTS

VISMARA CANTONI 34, NOUVELLE VAGUE.

Il nuovo motor yacht Vismara Cantoni 34 nasce dall'incontro della visione dell'armatore con la cura da sempre posta dal cantiere toscano nello sviluppo di progetti non convenzionali. Lo stile è pulitissimo, nessun orpello inutile ma design al 100% con la possibilità di numerose personalizzazioni. Le linee tese e gli spigoli vivi consentono di ottenere ampi volumi interni e spazi in coperta che fanno del Vismara Cantoni 34 uno yacht piccolo solo nei numeri ma grande nelle prestazioni e nel comfort di bordo di cui è capace. Forte del successo riscontrato con il Mas 28 "water car" Vismara propone una imbarcazione che coniuga il design retrò di un *runabout* del 1930 con tutta la tecnologia nell'utilizzo di materiali innovativi che consentono di contenere i pesi e comportano, quindi, una drastica diminuzione dei consumi.

SAREMO AL 36° FESTIVAL DE LA PLAISANCE DE CANNES, DAL 10 AL 15 SETTEMBRE 2013, VIEUX PORT, QUAI SAINT PIERRE.

CRITERIO COSTRUTTIVO AVANZATO IN COMPOSITO = LEGGEREZZA = MOTORI PICCOLI = MENO CONSUMO DÌ CARBURANTE & RUMORE

WWW.VISMARAMARINE.IT

SAIL · MOTOR · REFITTING · DESIGN · CONSULTANCY · ANGELING

Sorrisi ritrovati

Dal 10 al 15 settembre a Cannes è andato in scena il Festival de la Plaisance, **il salone nautico che apre la stagione delle fiere internazionali d'autunno.** Come ogni anno noi c'eravamo e ne abbiamo approfittato per vedere quali novità ci sono sul mercato ma soprattutto, **quali notizie arrivano dal mercato nautico nel suo complesso**

di Angelo Colombo

Dopo una prima giornata che alcuni hanno definito un po' sottotono, complice forse l'apertura di martedì, l'entusiasmo si è manifestato in quasi tutti gli operatori, italiani e non, con i quali abbiamo avuto modo di parlare. Alcuni hanno anche voluto offrirci i risultati di complesse ricerche di marketing commissionate dalle loro aziende a istituti specializzati, comparando questi risultati con quelli ottenuti e registrati sul mercato reale, dunque, non quello dei modelli matematici o delle ipotesi. Tutto fa pensare che ci sia motivo di riaccendere l'ottimismo, che deve però, sempre essere connesso con la realtà, non bisogna certo pensare che si possa di nuovo andare verso una stagione come quella che ha preceduto la crisi. Però, si riapre la stagione del mercato che si muove e cresce, magari lentamente, ma portando con sé voglia di fare e di sviluppare strategie di mercato e di prodotto che siano espressione di una sana competizione commerciale. Purtroppo da quanto tutti ci hanno fatto presente otteniamo la conferma di quello che pensavamo già, ossia, il mercato italiano è ancora abbastanza fermo seppur non più paralizzato, soprattutto per quanto riguarda le imbarcazioni più piccole. Ma l'economia, come gli effetti negativi degli ultimi cinque anni ci hanno ormai insegnato, è contagiosa anche oltre i confini e dunque, se negli USA è ripartita, l'Europa benché a macchia di leopardo i segnali di ripresa da qualche parte li trasmette, non c'è che essere ottimisti, moderatamente, con consapevolezza che il detto della nonna "non è una rondine a fare primavera" è sempre valido.

La crisi del mercato ha spinto i cantieri a costruire barche migliori, più sicure, più comode, più performanti e in grado di consumare meno.

Però, molti cantieri hanno venduto barche in questo 2013, anche se, quasi tutti ci hanno detto che la stagione è partita molto tardi, notizia confermata anche da alcuni importatori e rivenditori. Tra le persone con le quali ci siamo soffermati un po' di più, Patrizia Gobbi del cantiere Absolute, la quale ci ha detto: "Per noi è stata una stagione davvero molto importante quella appena trascorsa. Siamo molto soddisfatti perché stiamo raccogliendo gli sforzi fatti sin qui per sviluppare la nostra gamma e la rete vendita internazionale, perché i risultati migliori com'era ovvio attendersi, arrivano dall'estero. Abbiamo venduto quello che speravamo, ma abbiamo anche realizzato il nostro progetto di poter disporre di una gamma di prodotto diversificata e in grado di incontrare un'importante varietà di clienti. Tutto questo ha comportato molto lavoro in cantiere e fuori, ma oggi questi risultati ci stanno ripagando di tutti i nostri sforzi e ne siamo orgogliosi. Il futuro? Ritengo si possa essere ottimisti a questo punto. Credo che l'importante sia arrivare alla fine della crisi con i prodotti giusti per affrontare il mercato al meglio, beneficiando della fiducia dei clienti ma anche della rete vendita". Una dichiarazione sicuramente piena di *(segue a pag. 54)*

In alto, il Mangusta 94 di Overmarine che in Costa Azzurra vanta moltissimi armatori appassionati. Al centro, il Mercury Diesel a sei e a otto cilindri a V turbocompressi con potenze da 230 a 370 cavalli. A fianco, il Benetti 125 con trasmissioni pod Rolls-Royce.

Baglietto MV 13
Riprende il tema dei mitici Mas del secolo scorso.

Riviera's 5800 Sport Yacht
Il 18 metri australiano ha fatto il suo debutto a Cannes.

Dominator 29 Avantgarde
Disegnato da Alberto Mancini ha una linea più pulita e moderna.

Astondoa
Barca molto originale per il cantiere spagnolo con paratie di poppa che si abbattono per trasformarla in una grande spiaggia.

Sono sempre i cantieri italiani con le loro novità a rendere interessante il salone della Costa Azzurra, essendo il primo della stagione viene spesso scelto per presentare le anteprime.

(continua da pag. 52) entusiasmo, ma non è l'unica, perché abbiamo parlato anche con Ferruccio Villa vice presidente di Brunswick Europe, il quale ci ha confermato che da analisi di mercato si evince, o quantomeno si stima, che la ripartenza del mercato sia ormai prossima. Abbiamo chiesto anche ad altri operatori tra gli importatori, i rivenditori e i cantieri, scoprendo che per quanto sia vero che a ripartire sia principalmente il mercato estero, anche quello italiano ha dato recentemente qualche segnale positivo. Che dire, tutto questo possiamo tradurlo in sorrisi ritrovati, anche se, non dobbiamo farci illusioni perché la ripresa avrà i suoi tempi dopo una crisi così lunga e i tanti effetti che ha provocato. Quello che a nostro giudizio è un aspetto molto importante di tutta questa dura esperienza, che ha coinvolto l'economia generale e quella del nostro settore in modo particolare, è che il futuro sarà basato su principi molto più concreti, dunque, sui prodotti, la loro qualità e la fiducia che le singole aziende saranno in grado di infondere nel pubblico. Tutti ci hanno parlato di utenti diversi dal passato, più consapevoli di cosa vogliono ma soprattutto di cosa effettivamente il mercato ha da offrire. Questo significa una competizione basata su quegli elementi che la rendono sana, come, la qualità dei prodotti, la capacità di proporli con un rapporto qualità/prezzo adeguato e la fiducia che il singolo brand è in grado di conquistare grazie a una rete vendita e assistenza adeguata.

Dall'alto in senso orario: Carla Demaria di Monte Carlo Yachts, Alessandro Vismara, Ferruccio Rossi Ceo di Ferretti Group, il board di Dominator con il designer Alberto Mancini, Paolo Casani e Giovanna Vitelli di Azimut-Benetti, Ugo Pellegrino e Francesco Guida di Arcadia. In alto, la flotta Cranchi.

Un moderno "old style"

Linee che ricordano i lontani anni '30 viste con l'occhio della modernità. L'ultima novità del Cantiere Vismara è un natante completo per non passare inosservati. Gli interni ospitano sino a **quattro posti** letto, gli esterni **tanto spazio da condividere** con gli amici o la famiglia

di Luciano Pau

9,90 m

Chi sceglie un Vismara non lo fa a caso. Sa che si tratta di un prodotto che viene studiato sin dalle prime fasi a braccetto con il cliente, il "meta concept" come lo chiama il Cantiere. Armatore e azienda sono legati non solo in fase di acquisto del prodotto, ma anche dopo, con Vismara che è sempre pronto ad aggiornare lo scafo venduto in modo da non far perdere a esso valore di mercato. Nel caso di questo natante, addirittura chi ha il beneficio di possedere lo scafo numero uno e che ha contribuito alla sua progettazione ha avuto il riconoscimento aziendale di vedere il suo nome a fianco della sigla MY 34. Noi siamo stati invitati dall'azienda a Viareggio per provarlo. Ecco ciò che abbiamo visto e testato per voi. La linea dello scafo al pontile è imponente, non tanto in larghezza, quanto in altezza a prua, con la tuga molto sollevata sull'acqua. Oltre al colore "vivo" scelto per il gelcoat, ci colpisce subito il parabrezza in acrilato verde/azzurro. La sua forma è inusuale, a occhiale rovesciato, originale e che ben si sposa con il layout dello scafo. La pontatura è interamente rivestita in teak e notiamo anche a prua l'assenza dell'ancora e di relativi musone o verricello. Il motivo è che, prendendo spunto da quanto già adottato sulle barche a vela, l'ancora non si deve vedere e pertanto trova posto all'interno di un ampio gavone. Per movimentarla si agisce su di un braccio rotante gestito in modo manuale. L'unica perplessità su tale soluzione ci viene dall'eventuale necessità di doverla calare in situazione di emergenza e magari con mare mosso visto che, anche il raggiungere il gavone dell'ancora dal pozzetto non è così facile visto che non ci sono accessi rapidi ne' tantomeno corrimano che accompagnino sino a prua. Sulla tuga spiccano invece i due osteriggi che provvedono ad arieggiare ed illuminare le sottostanti aree cabinate. Il pozzetto è concentrato ma ben sfruttato, anche se un po' macchinoso per ciò che riguarda le possibili trasformazioni soprattutto quando "abitato" dall'equipaggio. Il sedile guida e quello del co-pilota hanno schienali fruibili in due posizioni. **La console ha disegno retrò con il cruscotto semicircolare che accoglie gli strumenti** dei motori, il volante è in legno e acciaio, mentre il faro di profondità (sempre in acciaio e circolare) è ubicato poco più avanti. Dietro i sedili prende subito corpo la dinette, che include dei gavoni laterali, il tavolo centrale che, se abbattuto, diventa un completamento per trasformare il tutto in un ampio solarium e la cala motori sotto il piano di calpestio. Se si deve accedere alla sala macchine occorre però obbligatoriamente trasferire tutto l'equipaggio o in cabina o a prua o all'estremità poppiera, altrimenti il portellone non si può aprire. Questa soluzione così avanzata della dinette ha permesso però l'adozione a bordo di un **garage per il ricovero di un tender da**

2,20 metri, il che è pregevole. Per accedervi occorre agire sul pulsante in consolle che, attraverso un pistone elettro-idraulico ribalta verso poppa il portellone. Da segnalare inoltre il bimini per proteggere dal sole l'intera dinette. A riposo è riposto in un vano "a cornice" intorno alla dinette stessa, e la sua attivazione avviene in modo totalmente manuale. Da un accesso centrale del pozzetto si passa nell'area sottostante, riservata alla notte o alla preparazione e consumo di pasti a bordo. Appena scesi i tre gradini ci si trova al centro di una **grande dinette living.** Pochi passi avanti ed eccoci in una **seconda dinette con la zona notte armatoriale.**

Prova

La soluzione scelta per questo primo esemplare del modello è una motorizzazione entrobordo collegata a linee d'asse, ma in futuro si sta pensando anche all'abbinamento a trasmissioni IPS o similari. Nel nostro caso in pancia ci sono **due Yanmar da 260 cavalli ognuno** (i 6BY3), mentre le eliche montate sono delle 18" x 27", 4 pale. In altra giornata il Cantiere provvederà alla sostituzione di dette eliche con altre di passo e diametri diversi (14 x 29") e con essa verranno ottenuti risultati lievemente migliori, riuscendo a raggiungere una velocità massi-

Nella pagina a lato la dinette con i divani laterali a murata che possono essere utilizzati come letti singoli supplementari, al centro c'è un mobile in legno che include il tavolo ampliabile e l'angolo cottura. Sotto il bagno, in basso la cabina di prua.

Principali dotazioni standard

Colore scafo Cobalt Blue • Colore coperta Oyster White • Bitte custom Vismara in acciaio anodizzato hardcore • Rivestimenti in teak Burma • Tavolo coperta in legno composito e supporto telescopico inox + verniciatura crema • Bimini estraibile dalla coperta • Ancora con sistema rotante ad azionamento manuale a scomparsa • Verricello elettrico Lewmar • Osteriggi Lewmar • Portellone poppa per garage tender apribile elettricamente e con coperchio sfruttabile come plancetta poppa • Passerella idraulica a scomparsa con telecomando a tre stadi • Scaletta bagno telescopica manuale a scomparsa • Scaletta bagno addizionale installata su plancia di poppa aperta • Piano cottura interno con due fuochi su mobile centrale • Lavello in acciaio inox • Frigorifero ad apertura frontale • Locale bagno con wc elettrico, lavello su murata, rubinetteria Elka e sistema di aspirazione tramite ventola • Carabottino in teak • Mobili realizzati in teak naturale con sistemi di apertura push lock e finitura laccata lucida • Locale doccia con sistema di aspirazione tramite ventola • Letto a prua con accesso diretto dalla dinette • Divani a murata trasformabili in letti supplementari e cassetti • Due serbatoi gasolio da 250 litri cadauno • Serbatoi acqua da 400 litri complessivi • Boiler da 25 litri • Impianto di condizionamento Veco attivabile in navigazione tramite Inverter • 1 batteria ad alto spunto per avviamento e n. 2 batterie per i servizi • Sistema di navigazione Touchscreen Raymarine con schermo da 5" • Autopilota Raymarine P70R • VHF portatile manuale • Dotazioni di sicurezza a norma per 4 persone per navigazione oltre 50 miglia • Luci di navigazione a led • Sistema antincendio fisso in sala macchine

Cantiere

Vismara Marine – **Prossimo al compimento del 30° compleanno (è nato nel 1984), il Cantiere consolida la sua posizione di Azienda italiana tra le più evolute sotto il profilo del "concept", garantendo ai propri clienti soluzioni che "vestono a pelle" ogni loro necessità e scafi il cui peso è decisamente contenuto. L'organizzazione aziendale è tale da poter seguire il cliente dall'idea, alla customizzazione sino al varo dello scafo, che a quel punto corrisponde appieno alle aspettative dell'armatore.**

Cantoni – **È semplicemente il nome dell'armatore di Ginko, il primo esemplare MY '34 varato dal Cantiere Vismara. Dalle sue idee, necessità e creatività è nato questo numero 1 della flotta, ed il Cantiere ha voluto rendergli merito affiancando al nome dello scafo (MY '34) anche il suo.**

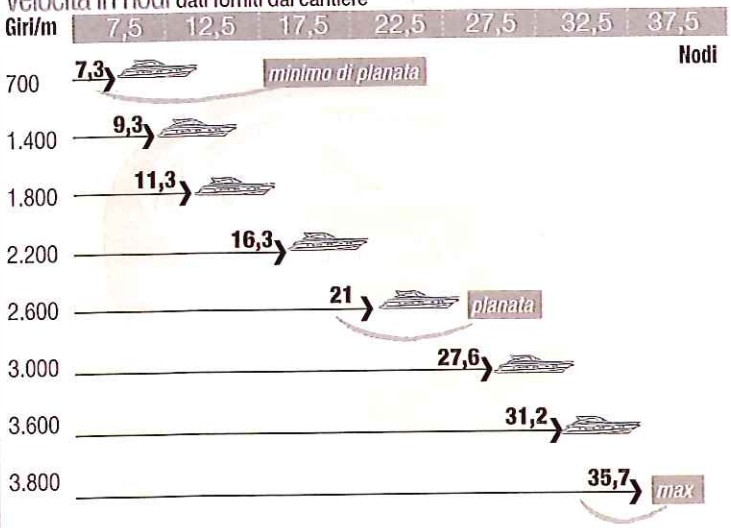
Le prestazioni e la scheda

Velocità max	autonomia massima	Peso kg	Rapporto lung./larg.	Rapporto peso/potenza Kg/kW
35	230	5.200	3,34	10

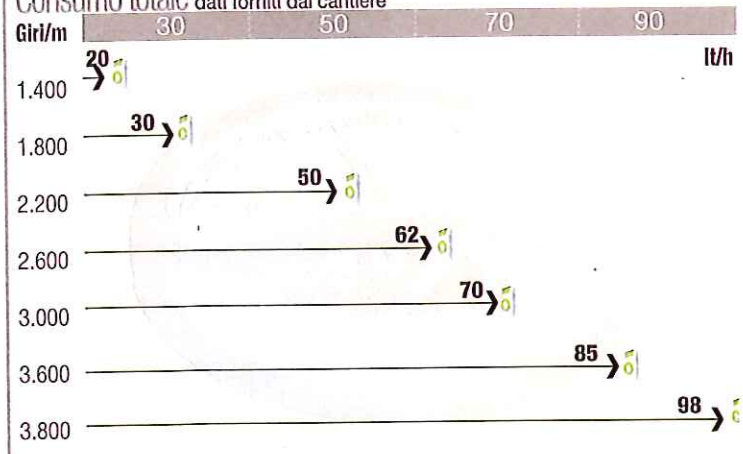
Condizioni della prova

Località	Viareggio	Combustibile imbarcato	lt 150 ca
Mare	calmo	Acqua imbarcata	lt. 120 circa
Vento	assente	Eliche	14" x 29"
Persone a bordo	2	Note tempo di planata 12 sec	

Velocità in nodi dati forniti dal cantiere



Consumo totale dati forniti dal cantiere



Costruttore Vismara Marine S.r.l.
Piazza San Benedetto del Tronto, 1 – 55049 Viareggio (LU)
Tel. +39 0584 371194 Fax +39 0584 371253
www.vismaramarine.it, info@vismaramarine.it

Progetto Vismara Marine & Cantoni

Scafo Materiale di costruzione: sandwich di tessuti unidirezionali e biassiali di vetro "E" + rinforzi strutturali in carbonio • lunghezza ft m 9,90 • larghezza m 2,96 • cabine 1 • posti letto 2 + 2 • servizi 1 • potenza massima applicabile 2 x 260 hp (2 x 191 Kw) • riserva combustibile lt 2 x 250 • riserva acqua lt 400 • Boiler da lt. 25

Motore Yanmar 6BY 3 • 4 Tempi • 6 cilindri con 4 valvole per cilindro • sistema di alimentazione Iniezione elettronica Common Rail con compressore e intercooler • alesaggio x corsa mm 84 x 90 • cilindrata cc 2.993 • potenza max cv 260 (191 kW) a 4.000 giri/m • peso a secco Kg 315 • alternatore 150 A

Altezza locali dinette h cm. 185 • altezza zona letto di prua cm. 167, dimensioni letto cm. 195 x 200 (larghezza) • dimensioni divani letto dinette cm. 2,08 x 0,66 cad. • altezza locale bagno cm. 192 • dimensioni prendisole di poppa cm. 200 x 187

Certificazione CE Categoria B

Prezzo – versione provata completa di accessori elencati € 400.000,00 (IVA esclusa) solo scafo

Giri	Nodi	Consumi lt/h totali	Autonomia teorica mn	Trim in %	Litro/Mn per due motori
700	7,3			--	
1.400	9,3	20	265	--	1,88
1.800	11,3	30	215	--	2,30
2.200	16,3	50	188	--	2,65
2.600	21	62	197	20	2,56
3.000	27,6	70	228	20	2,18
3.600	31,2	85	213	50	2,34
3.800	35,7	98	208	50	2,39

Il gelcoat utilizzato per il modello è di colore Cobalt blue, che contrasta con la cromia Oyster White usata invece per la coperta. Per i componenti in legno si fa largo uso di teak (Burma e naturale) laccato e lucidato

Commento tecnico sullo scafo

È l'esemplare numero uno di questo modello che racchiude in sè una linea sportiva (runabout stile anni '30), un po' di richiamo militare. Il progetto di questo MY 34, anzi il meta-concept come lo chiamano in Vismara, è stato sviluppato dal Cantiere e dall'Architetto Alessandro Vismara in strettissima collaborazione con l'armatore Cantoni e vede l'impiego di materiali solidi e longevi, come il sandwich di resine epossidiche, unidirezionali e biassiali lavorati sottovuoto ad un minimo depressionale di 0,8 bar, il tutto abbinato al carbonio che va a rinforzare, senza appesantire, la struttura nei punti soggetti a maggior sollecitazione.

ma di poco inferiore ai 36 nodi e una velocità di crociera intorno ai 28 nodi a 3.000 giri. I tempi di planata non sono brevissimi, ma occorre tener conto dei tempi "di reazione" dei motori, che devono attivare le turbine. In ogni caso per uscire dal dislocamento occorrono almeno 11-12", mentre per raggiungere la velocità massima con partenza da fermi s'impiegano più di una trentina di secondi. La carena con la prua profonda e avanzata è estremamente direzionale e nonostante le linee d'asse dei motori non favoriscano le accostate strette, si riesce a virare con una certa rapidità e precisione, chiudendo il cerchio senza che lo scafo impunti o scodi. **Il comfort a bordo è garantito,** sia che si mantenga il tavolo montato al centro della dinette e quindi le persone sedute sui divani, che con esse sdraiate sul prendisole, un'area molto stabile e sicura. La **silenziosità dei motori** e la schermatura del vano macchine è di buon livello, e pertanto si può tranquillamente parlare senza dover strillare.

Lo specchio di poppa può diventare anche una piattaforma bagno ed è corredabile di scaletta supplementare che integra quella a scomparsa.