

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 6 MARZO 2014

NOVITÀ 2014 CANADOS 108

Trentatré metri di
dinamismo glamour



L'ABC CONOSCERE LE CARENE

Planante, semiplanante, dislocante:
terminologia, differenze
e principi del loro funzionamento

AZIMUT MAGELLANO 53 Navigare long-range



OLTRE 100 PAGINE CONTA I CONTENUTI

In questo numero si parla di:
35 barche, 6 motori, 5 gommoni
5 accessori, 3 porti e molto altro

OFFSHORE

L'ITALIA ALLA RIBALTA NEL MONDIALE XCAT

L'Italia spodesterà gli arabi nella motonautica mondiale?
Intanto si sta facendo sentire nel campionato XCat che si
corre su catamarani da 600 cv in meno di 10 metri



E ANCORA:
Pensavo che
la motonautica...
Sfatiamo 5 luoghi comuni
per ridare popolarità
a questo sport esaltante

Le altre prove:
Lomac Adrenalina 9,5
Ranieri CLF 22
Cobalt 273
Merury F250 Verado

WWW.BOATMAG.it

TUTTO IL BELLO DI UN GIORNALE TRADIZIONALE CON LA COMODITÀ DEL WEB



BOATMAG.it
LA RIVISTA DELLE BARCHI A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE

IL MENSILE DELLA NAUTICA A MOTORE È SU WWW.BOATMAG.IT
SFOGLIALO ONLINE O SCARICALO
È GRATIS!
100 PAGINE DI BARCHI, ACCESSORI, MOTORI, TEST, INCHIESTE, CULTURA NAUTICA E MOLTO ALTRO!

TUTTO IL BELLO DI UN GIORNALE TRADIZIONALE CON TUTTA LA COMODITÀ DEL WEB
E NON COSTA NULLA!

SEGUICI ANCHE SU:   

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHI, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE



BOATMAG.it
LA RIVISTA DELLE BARCHI A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE

VAI SU WWW.BOATMAG.IT, CLICCA SULLA COPERTINA DEL GIORNALE E SCEGLI SE SFOGLIARLO ONLINE O SCARICARLO SUL TUO PC

PERCHÉ SCEGLIERE BOATMAG.IT

- ✓ È GRATIS E LO SARÀ SEMPRE
- ✓ OGNI MESE TANTI SERVIZI E TEST DI BARCHI, MOTORI E ACCESSORI
- ✓ È STRUTTURATO PER FACILITARE LA LETTURA SU PICCOLI SCHERMI
- ✓ LO PUOI LEGGERE DOVE VUOI, A CASA SUL PC COME A SPASSO SU TABLET O SU SMARTPHONE

E NON È FINITA
SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

LE NOTIZIE SONO PUBBLICATE SIA IN HOMEPAGE SIA NELLE RISPETTIVE RUBRICHE DI RIFERIMENTO PER OFFRIRE UN'INFORMAZIONE PIÙ DIRETTA SUGLI ARGOMENTI DI PROPRIO INTERESSE

SEGUICI ANCHE SU:   

E NON È FINITA

SUL SITO TROVI ANCHE FILMATI, NEWS QUOTIDIANE E LANCI DELL'ULTIMORA

LE NOTIZIE SONO PUBBLICATE SIA IN HOMEPAGE SIA NELLE RISPETTIVE RUBRICHE DI RIFERIMENTO PER OFFRIRE UN'INFORMAZIONE PIÙ DIRETTA SUGLI ARGOMENTI DI PROPRIO INTERESSE

SEGUICI ANCHE SU:



L'ORMEGGIO? SARA' L'ULTIMO DEI TUOI PENSIERI



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus



Prova la comodità, la sicurezza ed il vantaggio di avere un prodotto YC a bordo. Gli originali ed inimitabili radiocomandi per ormeggio **DUAL BAND** (doppia banda trasmissione) o **SMART** (singola banda trasmissione), i joysticks di manovra **JCS** o il nuovissimo joystick **JCS plus** con il suo design nuovo ed ergonomico, che permettono con il semplice movimento della vostra mano, l'azionamento dei motori, dell'elica di prua o di poppa, la calata e la salpata dell'ancora consentendo di ormeggiare, manovrare ed indirizzare l'imbarcazione in qualsiasi direzione, con precisione ed in tutto relax. Tu pensa a tutto il resto, all'ormeggio ci pensa Yacht Controller!

Yacht Controller le migliori tecnologie per un ormeggio facile, comodo, sicuro.



European Patent
EP 1 544 097 B1



N. 7.104.212 B2

Worldwide Patented



FC CE

Per informazioni:

Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it

BOATMAG.it

LA RIVISTA DELLE BARCHE A MOTORE PER PC, TABLET E SMARTPHONE - N. 6 MARZO 2014

LA COPERTINA XCAT SHOW

Questo mese abbiamo dato grande spazio alla motonautica e continueremo a proporvela nei prossimi numeri con una rubrica fissa, per proiettarvi in un mondo spettacolare e capace di appassionare tanto quanto le gare di MotoGP o di Formula 1. Intanto cominciamo con la cronaca più attuale che riguarda il Campionato Mondiale XCat, che si sta disputando su un calendario di 9 tappe, ripartite su tutto il 2014. La copertina di questo mese l'abbiamo quindi dedicata proprio a questi catamarani di nemmeno 10 metri, ma con 600 cavalli dietro il sedere, e abbiamo scelto ovviamente due barche legate all'Italia (nella foto Fujairah Team), non solo per patriottismo, ma anche perché mai come quest'anno si è regi-

strata una massiccia presenza di team e piloti italiani. L'anno scorso alla quinta tappa che si svolse sul Lago Maggiore, c'erano 40 mila persone a vedere la gara e, dopo la vittoria casalinga di Polli-Nicolini, tutti corsero sotto il podio a cantare l'inno di Mameli. Fu un gran bel momento, che quest'anno avrà la possibilità di replicarsi. Come vedete, lo spettacolo nel mondo delle corse in barca c'è ed è anche esaltante, basta cercarlo nei canali giusti e noi di BoatMag, attraverso il giornale e il sito web, vogliamo essere uno di quelli, magari facendo in modo quest'anno di essere in 80 mila alle due tappe italiane dell'XCat, a Napoli (maggio) e a Stresa (luglio).

Photo: Raffaele Bastiani

STEYRMOTORS
INNOVATION WITH LIGHTNESS



6
CYLINDER

HIGH
PERFORMANCE

with excellent
torque and
speed range



MONOBLOCK DIESEL
[Marine engine series - SE 6 cylinder]

ROBUSTNESS
LIGHTNESS
RELIABILITY

FACTS

POWER OUTPUT: 88 - 215 kW
DISPLACEMENT: 3200 cm³
WEIGHT: 340 kg
ELECTRONIC ENGINE DIAGNOSTIC
2 STAGE UNIT INJECTORS



STEYR MOTORS distribution Italy:
SAIM S.p.A.
19 Via Fermi, 20090 Buccinasco, IT
T: +39 02 48853 1
info@saim-group.com
www.saim-group.com, www.steyr-motors.com

saim
marine



RUBRICHE	SERVIZI	TEST IMBARCAZIONI
EDITORIALE 8	BARCA DA SOGNO - CANADOS 108 Saliamo a bordo di un fly di 33 metri per scoprire il suo lato chic e la sua indole sportiva..... 36	MAGELLANO 53 Non un semplice restyling del 50, ma una barca tutta nuova. Ancora più globetrotter 68
OPEN TO FLY Il test del Cobalt 273 e le altre news su barche e nuovi progetti 10	OFFSHORE: XCAT SHOW Gli italiani alla ribalta in un mondiale offshore che si corre su catamarani da 600 cavalli..... 52	RANIERI CLF 22 Pilotina sempre più versatile che mette ben d'accordo i pescatori con chi predilige il relax .. 82
PRAM TO RIB Focus sul Nuova Jolly Freedom 590 e le altre news su tender e gommoni 18	L'ABC: CONOSCERE LE CARENE Come funzionano e a chi convengono le carene plananti, dislocanti e semidislocanti. 60	LOMAC ADRENALINA 9.5 L'Adrenalina la mette sul serio, soprattutto quando il gommone plana a 53 nodi..... 88
HORSEPOWER Il test del Mercury Verado 250 e le altre news su motori e trasmissioni..... 20		
PENSAVO CHE... Cinque miti da sfatare sulla motonautica 24		
SHIPCHANDLER News dal mondo degli accessori 28		
SERVICE News su dealer e assistenza 30		
CROCIERE+MARINA New sui porti e su imprese di mare..... 32		
BEAUTY+WELLNESS Consigli su benessere, bellezza e relax..... 34		

BOATMAG.IT

È L'UNICA TESTATA ITALIANA NELLA GIURIA DEL

La giuria che ogni anno assegna il premio di Migliore Barca d'Europa è composta dai direttori di sette testate giornalistiche di altrettanti Paesi, che sono: Italia (BoatMag.it), Germania (Boote), Francia (Neptune), Norvegia (Batliv), Austria (Yacht Revue), Olanda (Motorboot), Svizzera (Marina.ch)

**BOATMAG.it**Editore: The editor
www.boatmag.it**Direttore Editoriale**
Claudio Russo
russo@boatmag.it**Direttore Responsabile**
Alberto Mondinelli
info@theditor.it**Hanno collaborato**

Veronica Eredi, Luca Iannone, Ted Morbido

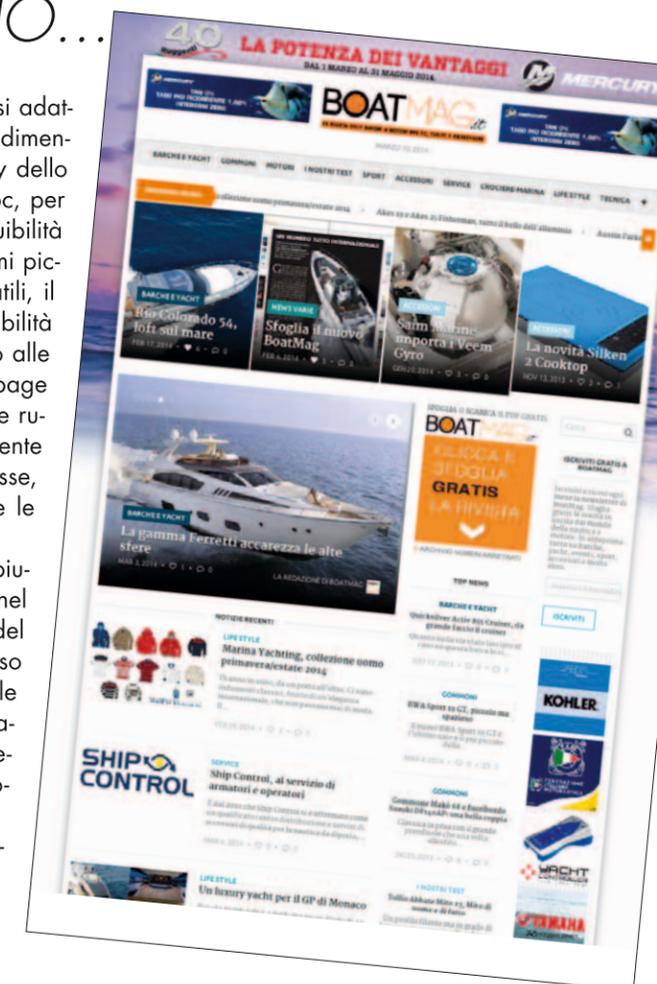
Grafica
Amelia Verga**Marketing e Pubblicità**Roberto Tummolo
tummolo@boatmag.it**Web Master**Bmfactory - Cologno Monzese (MI)
www.bmfactory.com**BoatMag.it - Mensile di nautica a motore**Registrato al Tribunale di Bergamo n.14 del 18 giugno 2013
The Editor - Sede: via San Maurizio, 48 - 24065 Lovere (BG) - Telefono +39 035 961868

CAMBIA IL SITO MA NOI NO...

Se state leggendo questo giornale, siete sicuramente passati attraverso il nostro sito e, a meno che non siate entrati per la prima volta, vi sarete accorti del suo cambiamento radicale. Cambia il sito, ma non il modo di proporvi le news, che appaiono sempre in maniera organica. Il nuovo boatmag.it, infatti, dispone in modo mosso (così da appagare anche l'occhio), ma assolutamente mai dispersivo, il flusso di notizie e man mano che le cliccate ne vengono proposte altre correlate a quel tema, cosicché possiate ampliare il quadro del contesto che state leggendo in quel momento. In pratica, su boatmag.it una notizia non muore mai e, pur essendo magari datata, torna da sola a farsi rivedere nel momento più opportuno per voi. Oltre all'attualità, c'è anche una sezione con notizie di particolare importanza o curiosità, che vengono aggiornate in tempi più lunghi, perché esulano dalla stretta attualità.

Il nuovo boatmag.it, inoltre, si adatta automaticamente a tutte le dimensioni di schermo, dal display dello smartphone al monitor del pc, per avere sempre la migliore fruibilità delle notizie anche su schermi piccoli. E pure sui device portatili, il sito mantiene la doppia possibilità per i lettori di andare subito alle notizie di attualità nell'homepage oppure scorrere il menù delle rubriche per andare direttamente in quella di proprio interesse, dove sono raggruppate tutte le notizie di riferimento. Insomma, abbiamo compiuto un altro passo previsto nel programma di sviluppo del progetto BoatMag, che è teso a fornire non solo un giornale gratuito, ma anche un notiziario quotidiano ricco di contenuti e sempre chiaro e agevole nell'utilizzo. La prossima novità la conoscerete molto presto.

Claudio Russo



LA MOTONAUTICA DI NUOVO PROTAGONISTA

Ci sono stati periodi, negli anni Ottanta e primi Novanta, che la motonautica rivaleggiava con gli altri sport del motore e surclassava la vela quanto a popolarità e seguito mediatico. Poi qualcosa si è rotto ed è tornata nell'oblio, almeno presso il grande pubblico.

Oggi la scena è diversa e ci sono tutte le premesse perché gli sport del motore sull'acqua tornino a recitare un ruolo di primo piano. La vivacità di classi come gli XCat, spettacolari e relativamente economici nella gestione, possono far riavvicinare piloti allontanati dai costi eccessivi, magari sostenuti da una copertura mediatica che

possa ripagare e incentivare nuovi sponsor. Se questo volano si rimette in moto, anche le classi minori ne trarranno beneficio, a tutto vantaggio delle nuove leve che potranno così "farsi le ossa" per poi garantire nuova linfa alle classi regine. Su questo numero, il "Pensavo che..." con Raffaele Chiulli, Presidente dell'Uim (Union Internazionale Motonautique), è l'occasione per abbattere tanti luoghi comuni e ridare a questo sport il giusto risalto, mentre il servizio sulle prime due gare del

Mondiale XCat ne esalta gli aspetti più spettacolari. Dal prossimo numero BoatMag sarà un puntuale e completo reporter di tutti gli eventi, l'accordo con Uim, Federazione Italiana Motonautica e i promoter dei principali campionati, garantiranno una copertura completa. L'obiettivo, neppure troppo malcelato, è di contribuire a riportare la motonautica agli antichi fasti. Ce la possiamo fare!

Alberto Mondinelli

poweracing
BOATMAG

BUONA LETTURA E VENITE A TROVARCI ANCHE SU FACEBOOK, TWITTER E YOUTUBE!



1961 - 2014

La nostra storia, la vostra storia.

Per più di 50 anni abbiamo lavorato legni e resine, ottoni e acciai, abbiamo emozionato centinaia di migliaia di diportisti, abbiamo costruito barche ammirate da neofiti e apprezzate da intenditori, ma soprattutto abbiamo diffuso l'amore per il mare e lo stile italiano.

Ry
RIO YACHTS



Coniugare misure contenute a finiture di alto livello, per Cobalt è una scelta progettuale seguita da tempo con barche molto curate nei particolari ma anche veloci e pratiche. La carena del 273 privilegia la velocità grazie anche alla costruzione leggera. Il Cobalt si fa subito notare per la sua eleganza, con lo scafo nero, la coperta bianca e tutto il pozzetto giocato sulle due tinte bianco panna e nocciola che caratterizzano la cucineria. Peccato la struttura del tendalino, la cui utilità non si discute, che rompe un po' questa perfetta armonia. Dalla plancetta di poppa l'accesso al pozzetto è garantito da un comodo passaggio a dritta che prosegue in un divanetto sotto il quale si trova la ghiacciaia. A pruvavia, un mobile offre nella parte superiore un lavello e in quella

anteriore due comodi e profondi gavoni. Proseguendo c'è la poltroncina del driver e la bella plancia. Il tambuccio di accesso alla cabina occupa la parte centrale, mentre a sinistra si apre un secondo tambuccio che fa accedere al comodo locale toilette. Non si può non notare la cura riposta nell'allestimento delle murate, con braccioli di legno laccato, imbottiture lavorate con grande cura e gli altoparlanti dell'impianto hi-fi. A sinistra c'è una chaise longue con la spalliera reclinabile così da

poter sfruttare appieno la sua lunghezza o essere divisa in un elemento più corto e una poltroncina frontemarcia. Montando il tavolo si crea una comoda dinette che sfrutta anche parte del prendisole, con la spalliera ribaltabile per la doppia funzione di divanetto o solarium. Il tutto protetto da un avvolgente parabrezza che si interrompe nella parte centrale per offrire l'accesso a prua. Ovviamente molto curati anche gli interni dove il tavolino della dinette fa da base per trasformare il tutto in una cuccetta doppia.

La barca in prova monta il MerCruiser V8

di 8,2 litri e 380 cv, una delle opzioni più potenti. Il lago è calmo, spazio quindi alle prestazioni velocistiche che esaltano il 273 in grado di volare, senza grande sforzo e solo un piccolo ausilio di trim, oltre i 45 nodi. Ma è tutta la progressione a essere entusiasmante, unita a un'eccellente sensazione di grande controllo al volante. La planata minima, senza ausilio dei trim, è tenuta a 2100 giri e 12,7 nodi con un consumo di circa 26 litri/ora. A tutta velocità provo a stringere le virate confermando la sensazione di grande sicurezza pure in quelle più strette.



La toilette separata con l'accesso dal secondo tambuccio visibile nella foto successiva. Qui, le due versioni della cabina con cuccetta doppia o dinette e poi la bella plancia con strumenti analogici e digitali e il volante sportivo.

COBALT 273 - COMPATTA COME UNA SPIDER, COMODA COME UNA BERLINA

Misure da piccola ma finiture da grande cruiser, sa essere veloce, confortevole e raffinata. Costa cara, ma vale tutto quello che chiede

Dall'alto, il divanetto di poppa con il cuscino abbattibile per trasformarsi in solarium; il particolare del cestino portarifiuti e la chaise longue con lo schienale ribaltabile per creare una seduta singola frontemarcia.



COBALT 273

Lunghezza ft..... m 8,33
Larghezza..... m 2,60
Immersione..... m 0,69
Peso a secco..... kg 2630
Motorizzazione max..... cv 430
Serbatoio carburante..... l 360
Serbatoio acqua..... l 38
Portata persone..... 12
Categoria progettazione..... C
Costruita da: Cobalt Boats (USA)
Importata da: Lepanto, Via Dosdegà 24, 37060 Alpo di Villafranca (VR), tel. 045 513777, www.lepanto.it

PRESTAZIONI

GIRI	NODI	L/H
1000	5,7	5,7
1500	7,6	10
2000	12,6	25
2500	21,3	32
3000	27,8	48
3500	33,4	60
4000	38,1	83
4500	43,0	125
4670	45,4	130

MOTORI E PREZZI

320 cv MerCruiser MAG 377
\$ 128.830
380 cv MerCruiser MAG 8.2
\$ 134.187
430 cv MerCruiser MAG 8.2
\$ 143.977
Con dotazioni standard, franco cantiere Usa, Iva esclusa.

Condizioni della prova:

Lago calmo, carena pulita,
150 litri di carburante imbarcato,
2 persone a bordo

LA REGINA INGLESE *L'ammiraglia Frauscher è stata eletta barca 2014 in Inghilterra*

Il Frauscher 1017 GT, l'ammiraglia del cantiere austriaco, ha ricevuto a Londra il premio come "Motor Boat of the Year 2014", nella categoria Performance Boat. Le imbarcazioni vincitrici in

ognuna delle nove categorie sono state selezionate da un comitato composto da giornalisti delle testate inglesi Motor Boat & Yachting e Motor Boats Monthly.

La stessa barca, al suo esordio nel 2012, aveva già superato

anche la selezione dell'European Powerboat of the Year, ricevendo la nomination al premio di barca dell'anno a livello europeo, merito della sua perfetta combinazione fra un design unico, ottima qualità produttiva e perfor-

mance davvero esaltanti. In due anni ne sono stati costruiti 25 esemplari. I Frauscher sono importati in Italia da Nautica Feltrinelli, che ha sede a Gargnano, sulla costa bresciana del Lago di Garda. www.nauticafeltrinelli.it



I NUMERI

Lung.f.t.	10,17 m
Larg.	2,98 m
Imm.	0,80 m
Disl.	3.300 kg
Carb.	520 l
Acqua	74 l
mot	2x300 cv

IL BOWRIDER IN VERSIONE EXTRA LARGE

Dopo il nuovo Element, Bayliner ha presentato l'Element XL

Neanche il tempo di lanciare a Parigi a dicembre il nuovo Element, un bowrider di 4,93 metri, che a febbraio a Miami, Bayliner ha presentato l'Element XL. Il nome lascia ben intuire che questo nuovo modello riprende il progetto del primo bowrider, sviluppato però su circa un metro in più di lunghezza. È un'evoluzione che su queste dimensioni si fa certo apprezzare. L'Element XL è quindi una barca facile da usare, ideale per escursioni giornaliere con la famiglia che, con il suo lay-

out, permette di accogliere sette persone con un discreto comfort. Vedremo quale sarà il suo prezzo in Italia, perché negli Stati Uniti è risultato uno dei suoi punti più interessanti, ma visto quanto poco costa il piccolo Element (6.533 euro solo scafo, Iva esclusa), c'è da scommettere che anche qua l'XL si farà apprezzare per il rapporto qualità/prezzo.

Il concetto progettuale di Element si basa su tre ambienti che, pur nella ristrettezza delle dimensioni, restano abbastanza ben-

scanditi. La coperta si sviluppa in tre sezioni che fanno della versatilità il loro punto di forza: infatti, sia a prua che a poppa il solarium si può trasformare rapidamente, eliminando l'elemento centrale, per dare più agio agli spostamenti a bordo, in particolare, per allestire una dinette a prua e, a poppa, per accedere alle plancette ai lati del fuoribordo ideali per il bagno e lo sci nautico; qui è anche previsto un box ghiacciaia opzionale, oltre ai serbatoi di acqua e carburante. La zona centra-

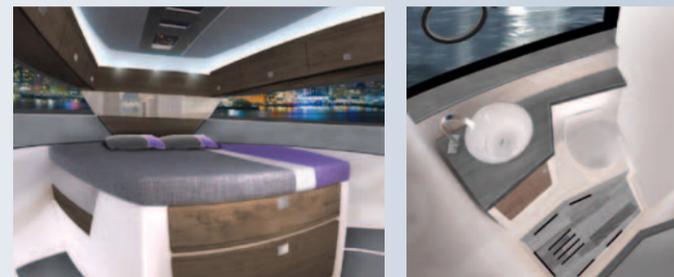


le propone due sedute, più quella del pilota. Tutte le sedute, compreso il prendisole prodiero sono gavanate. Lung. f.t. 6,10 m; larg. 2,30 m; disl. 907 kg. *Lepanto Yachting, tel. 045 6401657, www.lepantoyachting.it*

DA GALEON UN NUOVO NATANTONE

Il Galeon 300 Fly è il modello più piccolo del cantiere polacco ed è un natante di 9 metri, adatto anche per la crociera

Varo previsto in tarda primavera per il nuovo Galeon 300 Fly, che si pone alla base della gamma di imbarcazioni del cantiere polacco. Costruito con la moderna tecnica dell'infusione ha una lunghezza scafo di 9 metri, che rende questa barca particolarmente interessante per il mercato italiano, dove non necessita dell'immatricolazione, in quanto rientra nella categoria dei natanti. Ecco quindi che senza troppe formalità si



Il profilo non appare certo fra i più slanciati, ma bisogna accettare il compromesso se si vuole la più ampia vivibilità su un 9 metri.

può godere di una barca da crociera con un flyingbridge nemmeno tanto sacrificato, visto che offre un'area piuttosto ampia con un prendisole poppiero a tutto baglio e la consolle di comando in posizione centrale. All'interno il

quadrato prevede un'ampia dinette a C, fronteggiata da un mobile cucina completo. Sottocoperta, invece, si trovano due cabine e un bagno. Sono previsti due livelli di finitura, in rovere e in noce, e sono possibili anche molte

opzioni di personalizzazione dei dettagli. In sala macchine si può montare uno o due motori, benzina o diesel. Lung. scafo 9,00 m; larg. 2,94 m; mot. 2x165/225 cv. *Blu Yachts, tel. 0431 614335, www.bluyachts.it*



UN FISHERMAN PIÙ ECLETTICO

Nuova versione per il Regulator 23 FS che ora mostra una versatilità più spiccata, per piacere anche ai pescatori meno agguerriti



Il nuovo Regulator 23FS sostituisce il modello già in listino, da cui si differenzia per una più spiccata versatilità che lo rende ideale, non solo per la pesca, ma anche per la crociera diurna con tutta la famiglia. Rispetto al modello precedente, acquisisce il bracket Armstrong che, oltre a supportare la scaletta bagno, allunga le linee di carena e aumenta lo spazio vivibile in pozzetto, non più occupato parzialmente dal motore. Anche a prua la coperta è rivista, con un maggiore slancio che ne migliora lo sfruttamento,

I NUMERI

Lung.f.t.	8,41 m
Larg.	2,62 m
Imm.	-
Disl.	2.800 kg
Carb.	564 l
Acqua	75 l
mot	1x300 cv

prevista anche la trasformazione in prendisole. Ricca la dotazione di gavoni, con due vasche ai lati di prua e una terza nel pagliolo con una rastrelliera per le canne da pesca. *IMD Boats, tel. 0564 810822, www.imdboats.com*



Ultima delle novità 2014 ancora da svelare, ecco il nuovo Ferretti 650. Le linee del fly che digradano verso poppa insieme alla vetrata laterale che si acuisce fino a diventare una punta, alleggeriscono notevolmente il profilo di questa barca, che diventa così estremamente filante. Il Ferretti 650 rinnova anche alcuni dei tratti distintivi dei fly di Ferretti Yachts. All'esterno, infatti, si notano nuovi fregi in vetroresina che "tagliano" il profilo delle vetrate nella sovrastruttura. Del tutto inedito è poi il disegno del fregio che unifica le vetrate delle tre cabine sottocoperta, le cui superfici sono state incrementate per offrire ancora più luce naturale a tutti gli ambienti. Rivista anche l'area di poppa, per rendere più agevoli e sicure le manovre di movimentazione del tender, che avvengono tramite un tender lift per un gommone di oltre 3 metri di lunghezza. Come per tutti i modelli in gamma, anche questo nuovo 65 piedi prevede configurazioni alternative sia sul fly (che è disponibile anche con l'hardtop) sia per gli ambienti interni. Ognuna delle tre cabine sottocoperta è dotata di un bagno privato. L'armatore alloggia nella suite ricavata a centro barca ed estesa su tutto il baglio, dove ovviamente non manca un salottino divano e un mobiletto vanity. Dietro al letto è prevista anche una cabina armadio "walk-in". www.ferretti.com

FERRETTI 650, E LA BARCA FLYBRIDGE DIVENTA SEMPRE PIÙ AERODINAMICA

In un design strutturato su linee molto tirate, questo nuovo fly rinnova alcuni tratti caratterizzanti di Ferretti Yachts e presenta una linea molto sportiva



I NUMERI

Lung.f.t.	19,67 m
Larg.	5,25 m
Imm.	1,50 m
Disl.	348 kg
Carb.	3700 l
Acqua	530 l
mot	2x1015 cv





Il Freedom 590 si inserisce tra i conosciuti 530 e 630, colmando il divario tra i due modelli, dove la sigla indica anche la lunghezza. L'esperienza del cantiere Nuova Jolly e la ricerca della semplicità attraverso l'eliminazione del superfluo sono i punti di forza di questo scafo che sa sfruttare al meglio il mezzo metro in più rispetto al modello d'ingresso della gamma. Tante le soluzioni che lo fanno apprezzare e

lo indicano come uno dei candidati principe per chi è alla ricerca di un pratico gommone per crociere diurne, carrellabile e destinato a durare nel tempo, senza dimenticare però la tenuta della quotazione dell'usato, dove la fama del cantiere è un'importante garanzia.

Analizziamo il Freedom 590 nel dettaglio. A prua la trasformazione del piano centrale del solarium in dinette è una soluzione comune, un

po' meno però su queste dimensioni e non c'è bisogno di spiegare quanto sarà apprezzata durante le soste per il pic-nic. Così come a poppa è comodo il divanetto con la spalliera ribaltabile per trasformarlo in solarium e raddoppiare quello di prua già di generose dimensioni. Particolarmente protettiva la plancia centrale che si caratterizza, oltre che per l'avvolgente parabrezza, per la struttura del tientibene, pratico

ma anche efficace nel proteggere il plexiglass. Comode anche le due spiaggette che si prolungano ai lati del pozzetto del fuoribordo, molto utili per la risalita dal bagno. A proposito di motorizzazioni, la potenza massima applicabile indicata dal cantiere è di 150 cv, ma il modello provato, equipaggiato con un 90 cv, si è dimostrato ben bilanciato a tutte le andature, tanto da consigliare questa potenza come soluzione ottimale.



Due immagini del triangolo di prua, nella versione con le sole sedute e con la dinette montata, intuibile la trasformazione in solarium. Qui sotto, la plancia ben protetta dal grande parabrezza e curata nel design.

NUOVA JOLLY FREEDOM 590, PICCOLO, PRATICO E DUREVOLE NEL TEMPO

Meno di sei metri di lunghezza, ma c'è tutto quello che serve per una confortevole crociera diurna con la famiglia e gli amici

A poppa, in evidenza la due plancette ai lati del pozzetto del fuoribordo e il divanetto in versione prendisole con la spalliera abbattuta. Molto capiente il gavone sottostante dove trovano posto dotazioni e serbatoio carburante.



JOLLY FREEDOM 590

Lunghezza ft.....	m 5,90
Larghezza.....	m 2,50
Camere indipendenti	5
Peso a secco	kg 500
Potenza max	cv 150
Serbatoio carburante.....	l 95
Portata persone	12
Categoria progettazione	C
Prezzo	euro 17.900 (Iva esclusa)

Costruita da: Nuova Jolly Marine
Via Bologna 3/5, 20060 Bussero (MI),
tel. 02 9533403, www.nuovajolly.it

MAKÒ 58 AL TOP SENZA LA PATENTE

Un package esclusivo con il Suzuki DF40A White Edition

Un binomio di quelli che promettono di cambiare il corso dell'estate. Con poco meno di 26 mila euro (25.900 euro per la precisione, Iva compresa) si potrà avere un gommone di elevata qualità, garantito dalla fama della Zar Formenti che ha dedicato la gamma Makò alla partnership commerciale con i fuoribordo Suzuki. Il binomio Makò 58 e Suzuki DF40A, nelle immagini anche nell'esclusiva livrea bianca White Limited, è sicuramente una delle più affascinanti, perché se il gommone si colloca come dimensioni (5,80 m di lunghezza per



2,58 m di larghezza) nella gamma dei "patentati", la generosità del fuoribordo, che ricordiamo è sviluppato sul medesimo monoblocco a tre cilindri di 931 cc del

60 cv, permette di navigare tranquillamente senza richiedere la patente, una notevole semplificazione per chi vuole avvicinarsi alla nautica da diporto. E poi è carrellabile e quindi può essere tenuto nel box o in cortile senza ulteriori spese di rimessaggio. www.suzuki.it



SACS STRIDER 22, NASCE IL CONCEPT DI UN MEGA-RIB PERSONALIZZABILE ANCHE NEL LAYOUT SOTTOCOPERTA

Al momento è solo un progetto sviluppato dal designer Christian Grande in collaborazione con il costruttore Sacs

Le tendenze nautiche sono in continua evoluzione. Sacs Marine da anni si avvale di Christian Grande per produrre rib evoluti, dotati dei pregi propri del tipo di natante, quali l'inaffondabilità, la sicurezza, la facilità di conduzione e di ormeggio, in altre parole la flessibilità di utilizzo. Così le scelte operate dal designer per lo Strider 22 sottolineano la volontà di

realizzare uno scafo con tutti questi pregi e una vocazione "offlimits". Le sue peculiarità sono evidenti: dimensioni ragguardevoli sfruttate attraverso intelligenti soluzioni e impresiosità dalla scelta di materiali e colori. La sagomatura a sezione variabile dei tubolari e la prua rovesciata regalano ancora più spazio, che personalizza-

matore. La zona prodiera è particolarmente ampia e attrezzata all'insegna della comodità, con generose cuscinerie che ne seguono la sagoma, una zona centrale attrezzata con tavolo e divani a scomparsa e possibilità di copertura con un tendalino quadrangolare. La cura della progettazione si desume anche dalla movimentazione della spiaggia e della gradinata di poppa, la prima affondabile e la seconda sollevabile per dare accesso al garage e quindi al tender, che viene "accompagnato" all'esterno da una piattaforma servoassistita. La totale trasparenza del ponte superiore è garantita da un'attenta progettazione strutturale che ha consentito di inserire nella carena una lunga finestratura che caratterizza lo scafo.

Innovativo anche l'approccio agli interni completamente personalizzabili dall'armatore che, con la consulenza di Christian Grande, sarà libero di conformare gli ambienti secondo le proprie esigenze funzionali ed estetiche. Partendo da un open space totale è quindi possibile creare a piacimento svariate configurazioni, fino ad avere tre cabine complete di servizi igienici. www.christiangrande.com, www.sacsmarine.it



BWA 8.9 TT DEBUTTA A ISTANBUL



Un nuovo tender di lusso entra a far parte della linea BWA Premium, che ha debuttato in anteprima mondiale a febbraio al Salone Nautico di Istanbul

Premium, la gamma più esclusiva di BWA, si è arricchita di un nuovo modello, soluzione di ingresso verso i battelli di maggiore pregio del cantiere italiano. L'accoglienza avuta al Salone nautico di Istanbul non poteva essere migliore, a sottolineare le indubbie qualità dell'8.9 TT, ma anche la credibilità di cui il cantiere gode anche fuori dai confini nazionali.

Il nuovo tender misura 8,93 m di lunghezza per 3,35 m di larghezza e ha una portata massima di 16 persone; il diametro dei tubolari è di 0,63 m divisi in sei sezioni per un peso complessivo di 1800 kg. La motorizzazione è entofuoribordo con un range di potenze variabile da un minimo di 265 cv fino a un massimo di 550 cv. Il gommone offre ampie possibilità di per-

sonalizzazione da parte dell'armatore, anche se il layout della coperta proposto sul modello esposto in Turchia rappresenta un ottimo compromesso tra le esigenze di una crociera diurna e l'impiego come tender di maxiyacht. Si fanno infatti apprezzare nel primo caso l'ampio prendisole poppiere e

la comoda plancetta che si allunga sopra i piedi poppiere per facilitare l'accesso e la risalita dal bagno; al driver è dedicata una raccolta consolle centrale, mentre la zona prodiera può accogliere un buon numero di ospiti grazie al divanetto a U.

www.bwa.it





Basterebbero le calandre nere a trasmettere la sensazione di potenza, ma qui siamo davanti all'unica gamma di fuoribordo a quattro tempi sovralimentata. Tutto ciò non deve però fuorviare: i Verado non sono motori da gara, bensì apprezzabili propulsori per il diporto, in particolare l'F250 che si basa sul monoblocco a sei cilindri in linea di 2598 cc, comune anche ai modelli di 225, 300 e 350 cv.

Abbiamo messo alla prova quelli da 250 cv, che montano eliche Mirage a tre pale da 23" e che, sfruttando il mare abbastanza calmo, hanno fatto volare il gommone di nove metri del test a una velocità di punta che, a 6000 giri e con l'aiuto dei trim, ha fatto fermare il gps a 49,7 nodi con un consumo di 200 l/h totale per i due motori. Volendo verificare come si comportano i Verado F250 a un regime di crociera veloce, che possiamo ipotizzare attorno ai 25 nodi a circa 3500 giri, i consumi scendono a una sessantina di litri/ora, meglio ancora se si rallenta fino al limite della planata, circa 2800 giri con una velocità di poco poco superiore ai 15 nodi, che si possono mantenere consumando 42 l/h totali, quasi come una coppia di 40 cv.



MERCURY F250 VERADO

Potenza	cv 250 (kW 183,8)
Giri/min	5800-6400
N. cilindri	6 in linea turbo
Cilindrata.....	cc 2598
Rapporto piede.....	1,85
Avviamento	elettrico
Peso a secco	kg 288

PRESTAZIONI

giri.....	nodi.....	l/h	dba
1000.....	5,2	9,0.....	68
1500.....	7,0	15.....	72
2000	9,1	28.....	78
2500	12,9	44	81
3000	19,5	55.....	83
3500	24,8	65.....	84
4000	32,7	104.....	86
4500	38,7	126.....	87
5000	44,7	164.....	89
6000	49,7	200	90

Consumi dei due motori dallo strumento di bordo

Condizioni della prova:

Mare calmo, carena pulita,
200 litri di carburante imbarcato,
3 persone a bordo

PREZZO

Mercury F250 Verado euro 20.160
singolo motore, trasporto e Iva compresa

Brunswick Marine in Italia, via Liguria
20, 20068 Peschiera Borromeo (Mi), tel. 800-
013695, www.brunswickmarineitalia.it

Non deve spaventare il disassamento dei tre motori qui sopra, ma questi sono i movimenti a cui sono sottoposti dai comandi del joystick per poter manovrare in tutta facilità. Ovviamente il comodo ausilio è disponibile anche per la coppia di Mercury F250 Verado che abbiamo provato.

MERCURY F250 VERADO, TANTA POTENZA IN ECONOMIA

Una coppia di fuoribordo sovralimentati sono garanzia di prestazioni brucianti, ma anche di economie di esercizio legate alla tecnologia d'avanguardia che li contraddistingue. E c'è l'opportunità di montare il joystick per renderli ancora più "friendly"

L'adozione della sovralimentazione ha permesso di avere una cilindrata più ridotta e ottimizzare l'alimentazione con buone ricadute sui consumi, ma anche contenere il peso in 288 chili. Tutte caratteristiche che si fanno apprezzare nelle crociere veloci, ma anche navigando tranquilli.

C'È ANCHE IL JOYSTICK

Se le motorizzazioni fuoribordo volevano continuare a competere con quelle entro-bordo (e entrofuoribordo), non potevano non adottare quello che è ormai diventato un accessorio insostituibile per ogni diportista che non vuole avere problemi in porto: il joystick. Mercury è uno dei due produttori che per la stagione 2014 ha presentato questa importante soluzione in abbinamento ai motori più performanti della sua gamma, sviluppando il sistema sulla base dell'esperienza già acquisita con le altre aziende del gruppo a cominciare dalle trasmissioni Zeus di Cummins, quindi una novità che nasce abbondantemente collaudata.



PROMO YAMAHA MARINE: L'ESTATE NON È LONTANA

Finanziamenti a tasso zero, incentivi sui motori 40 cv e 150 cv e promozioni su tagliandi e ricambi ufficiali sono le proposte offerte da Yamaha, ma state attenti alle scadenze, perché non c'è molto tempo



Tornano le grandi promozioni Yamaha. Fino alla fine di marzo c'è il finanziamento a tasso zero su tutti i prodotti nautici commercializzati da Yamaha Motor Italia. Si potrà finanziare il nuovo motore prescelto fino a 12 mila euro per un massimo di 24 rate totali a TAN 0 e TAEG 3,70%. Ci sono poi gli incentivi sui fuoribordo 40 cv e 150 cv. Fino al 31 maggio 2014 sarà possibile ottenere l'incentivo di 1.000 euro sul prezzo del listino ufficiale di due tipologie di motori fuoribordo tra i più richiesti negli ultimi anni dell'intera gamma Yamaha. Protagonisti di que-

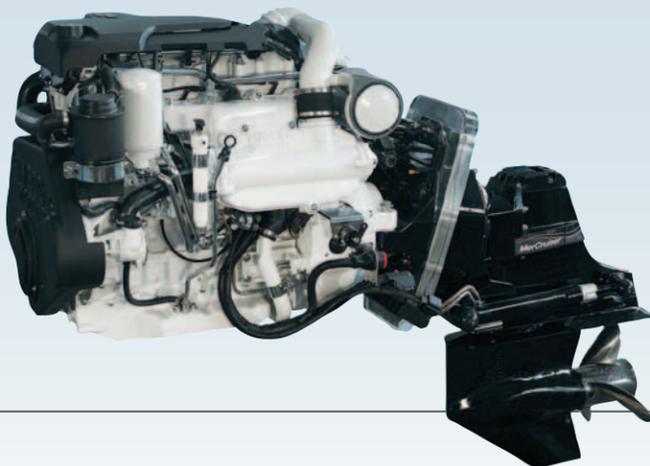
sta promozione sono il 40 cv con i due modelli F40HETL e F40GETL, perfetti per chi cerca il meglio tra i senza-patente, e il mitico F150 nelle versioni destra e sinistra. Check-up gratuito del fuoribordo e materiale di consumo a prezzi speciali. Novità assoluta: fino al 30 aprile 2014 è attiva una promozione speciale per chi già possiede un prodotto Yamaha: sarà possibile infatti ottenere un check-up gratuito sul motore e uno sconto del 22% sul materiale di consumo (anodi, filtro olio, filtro benzina e olio motore) recandosi presso i centri autorizzati Yamaha. www.yamaha-motor.it

SE SEI MILIONI DI MOTORI VI SEMBRANO POCHI...

Si festeggia il nuovo traguardo nello stabilimento foggiano di FPT che occupa circa 1700 addetti e ha una capacità produttiva annua di 325 mila motori e 400 mila alberi motore prevalentemente destinati ai veicoli commerciali leggeri ma anche per il dipartimento nautico, un tempo con il marchio Aifo e ora FPT. Come tutti gli stabilimenti di FPT Indu-

strial, anche il sito di Foggia sta implementando il World Class Manufacturing. Il WCM è un sistema di produzione strutturato e integrato che abbraccia tutti i processi dello stabilimento, dalla sicurezza all'ambiente, dalla manutenzione alla logistica e alla qualità. L'obiettivo è quello di migliorare continuamente le performance produttive. www.fptindustrial.com

Sei milioni di motori è il traguardo raggiunto dallo stabilimento FPT Industrial di Foggia



LA REVISIONE DA VOLVO COSTA MENO

Fino al 31 marzo è possibile revisionare, presso la rete ufficiale, motori e trasmissioni Volvo Penta a condizioni particolarmente vantaggiose



Un'occasione da non perdere per presentarsi al via della stagione 2014 con la barca in perfette condizioni. Niente di meglio di un'accurata revisione di motore e trasmissioni con i pacchetti proposti da Volvo Penta per i motori della serie AD30/31, AD40/41, KAD32/42/43/44/300 e corrispondenti entro-bordo e le trasmissioni DP-D, DP-D1, SP-E, DP-E, DP-G presso tutte le officine aderenti all'iniziativa. L'offerta è stata modulata in tre soluzioni per potersi adeguare alle diverse esigenze. I pacchetti in promozione garantiscono la qualità dei ricambi originali Volvo Penta, coperti da una garanzia di 12 mesi, oltre alla tranquillità assicurata da manodopera qualificata. Per quanto riguarda i motori, il primo step è "Go Basic" che prevede il Kit revisione blocco completato dal cambio di filtri, girante, cinghie, olio motore e liquido refrigerante; il passo successivo è costituito da "Go Plus" che aggiunge il Kit revisione testa, mentre con "Go Premium" viene effettuato, oltre ai precedenti interventi, anche il Kit revisione pompe turbo e iniettori. Stessa denominazione anche per i piedi poppieri. "Go Basic" prevede il cambio del materiale di manutenzione, cuscinetti, doppio cono e meccanismi, "Go Plus" aggiunge il controllo degli ingranaggi e delle crociere del cardano, mentre "Go Premium" completa l'intervento con la revisione della piastra. www.volvopenta.com

SUZUKI DAL PICCOLO 2.5 ALLA NUOVA "MANETTA"

Solo 13,5 kg per il piccolo fuoribordo, nuovo look invece per l'inedita scatola telecomando

Il DF2.5 con i suoi 13,5 kg è il modello più leggero della gamma Suzuki Marine ed è ora disponibile anche nella versione a gambo lungo da 508 mm, ovvero 127 mm in più rispetto allo standard. Questo lo rende particolarmente adatto per motorizzare piccoli tender: infatti il peso non limiterà le sue apprezzate caratteristiche di trasportabilità ed economia.

Nuovo e accattivante look per la scatola telecomando che mantiene le caratteristiche tipiche dei prodotti Suzuki: interruttore di accensione a chiave; leva-comandi altamente sensibile per manovre facili e modulabili; comando per la gestione del minimo in fase di riscaldamento; interruttore di emergenza e il cablaggio da 21 piedi.

www.suzuki.it



Pensavo che la motonautica...

Quanti luoghi comuni hanno accompagnato lo sport del motore sull'acqua, dall'inquinamento ai supposti budget miliardari la confusione regna sovrana. Mettiamo un po' di ordine con Raffaele Chiulli, Presidente dell'Uim (Union Internationale Motonautique) il massimo organo mondiale



Raffaele Chiulli

CHI È RAFFAELE CHIULLI

Raffaele Chiulli vanta una consolidata esperienza internazionale nella gestione di organizzazioni sportive e di imprese. Ricopre ed ha ricoperto posizioni di rilievo nel settore Energia e Oil & Gas ed è stato Amministratore Delegato e Consigliere d'Amministrazione di diverse società energetiche multinazionali. Ha insegnato presso le Università di Roma e di Pisa tenendo corsi sugli aspetti strategici e gestionali relativi alla ricerca, produzione e gestione delle risorse energetiche. Dal 2007 è Presidente della Federazione Internazionale di Motonautica (UIM, Union Internationale Motonautique), organo di governo delle attività motonautiche a livello mondiale; sotto la sua presidenza la UIM è stata riconosciuta dal Comitato Olimpico Internazionale (CIO).

1 PENSAVO CHE LA MOTONAUTICA FOSSE UNO SPORT SOLO PER SCEICCHI...

Certamente la Classe 1 Offshore ha contribuito in modo determinante alla popolarità della motonautica e questo ha portato a identificarla come l'unica specialità e a darne un'immagine di sport per pochi e

con budget smisurati. Niente di più sbagliato, perché la motonautica è anche, ma direi soprattutto, una disciplina estremamente diversificata con un gran numero di classi (anzi, per alcuni sono anche troppe!) e offre la possibilità di avvicinarsi a questa specialità anche con disponibilità economiche limitate. Del resto tutti gli sport del motore non sono particolarmente a buon mercato, ma quando c'è la passione tante difficoltà si superano.

A questo si deve aggiungere che stiamo vivendo una crisi economico-finanziaria senza precedenti, con ricadute evidenti su tutti i comparti sportivi e industriali, motonautica e nautica inclusi. Ritengo che una volta superato questo momento difficile, le aziende e gli sponsor torneranno a investire come in passato, ottenendo valore aggiunto al loro impegno economico. Per far fronte alla crisi abbiamo cercato di unire le forze migliori intensificando la collaborazione tra la motonautica, la nautica da diporto e i centri di ricerca. Abbiamo puntato a trasformare la minaccia della riduzione dei budget delle nostre Federazioni nazionali, dei promoter, dei club, dei team in una grande opportunità, rivedendo i formati e le regole delle nostre manifestazioni sportive al fine di allargare la base competitiva, ma nello stesso tempo assicurare un'equa competizione a costi contenuti e nel pieno rispetto della sicurezza e dell'ambiente.



PENSAVO CHE LA MOTONAUTICA FOSSE UNO SPORT MOLTO PERICOLOSO...

Direi che il rischio è insito in tutti gli sport motoristici, correre in motonautica non è più pericoloso che farlo in un rally o in moto. Poi l'imponderabile è sempre in agguato e questo non si può evitare, ma solo cercare di limitarlo e questo è già stato raggiunto. Abbiamo fatto molti passi in avanti sulla sicurezza attiva e passiva, sia in offshore sia in circuito, anche se non bisogna mai abbassare la guardia. La Federazione aveva bisogno di essere rilanciata, sul piano politico-istituzionale e sportivo. L'UIM ha fatto negli ultimi anni passi importanti e da sport "di nicchia" e in alcuni casi di "elite" si sta avvicinando a essere potenzialmente disciplina Olimpica anche e soprattutto per gli sforzi compiuti e i risultati ottenuti nel campo della sicurezza. Riuscire a realizzare il programma promesso è stato possibile con la collaborazione di tutti coloro che hanno creduto sin dall'inizio nel nuovo progetto UIM e nella sua realizzazione.

3 PENSAVO CHE LA MOTONAUTICA FOSSE UN RISCHIO PER L'AMBIENTE...

Il rispetto per l'ambiente è un elemento sempre più importante per lo sport in generale e per la motonautica in particolare. È stato fondamentale aver impostato una linea di gestione improntata sulla chiarezza, fermezza, coerenza, rispetto delle regole e dell'ambiente e ciò indubbiamente ha dato i suoi frutti. Tra le tappe sostanziali della mia presidenza, da annoverare la realizzazione di tutti i punti chiave del Piano strategico UIM, dai programmi di sviluppo delle classi giovanili e dei nuovi talenti al rilancio della "Formula Future" e "Junior Racing", dai progetti per l'ambiente, le energie e i combustibili alternativi, alla creazione del sodalizio con il coordinamento UIM tra le cinque Federazioni Mondiali Motoristiche (FIA, FIM, FAI, IWWF e UIM), la firma dell'accordo di cooperazione con le Nazioni Unite (UNEP) e i suoi programmi ambientali, la creazione della Task Force "Environment", il nuovo Codice Ambientale, l'UIM Environmental Award, la sperimentazione dei nuovi motori a basso impatto ambientale. Sono profondamente convinto che la motonautica debba essere concepita non come sport fine a se stesso, ma quale utile laboratorio d'idee e realizzazioni da applicare nella nautica. Abbiamo ideato gli "UIM Environmental Awards" proprio per ispirare e riconoscere l'eccellenza nell'innovazione, sviluppo e applicazione di tecnologie a basso impatto ambientale, coinvolgendo la cantieristica e i costruttori di motori, oltre alle università e i centri di ricerca. I vincitori sono stati premiati il primo marzo 2014 nella prestigiosa Salle des Etoiles a Monte Carlo. Questo anche perché siamo convinti che qualsiasi piccola o grande attività condotta in acqua abbia un impatto e possa fare la differenza nella lotta ai cambiamenti climatici, al declino delle biodiversità e all'uso insostenibile dei combustibili fossili convenzionali. Dobbiamo intensificare in tal senso la collaborazione tra la motonautica, la nautica da diporto e i centri di ricerca e condividere le "best practices" in campo ambientale.



PENSAVO CHE LA MOTONAUTICA FOSSE SOLO GARE DI VELOCITÀ...

Non è vero e questo ci ricollega un po' alla prima risposta. Motonautica è tutto ciò che naviga sull'acqua spinto da un motore e non necessariamente devono essere le performance velocistiche a essere premiate ma anche, per esempio, la regolarità della navigazione con tempi imposti che sappiano coniugare il piacere della navigazione con il rispetto delle velocità. A questo proposito è importante ricordare che non esistono solo i catamarani ma ci sono gare anche per gommoni e barche monocarena con motorizzazioni di potenze contenute. In altre parole per essere dei motonauti praticanti non si deve per forza avere dei budget milionari o ambizioni velocistiche, ma solo voler usare in maniera un po' diversa la barca o il gommoni della crociera domenicale, ovviamente con qualche messa a punto specifica.

Sono profondamente convinto che la motonautica deve essere concepita quale straordinario laboratorio di idee e realizzazioni da applicare nella nautica, soprattutto da diporto, coinvolgendo la cantieristica e i costruttori di motori oltre alle università e i centri di ricerca. Penso che lo sviluppo sostenibile richieda un cambiamento culturale e che quindi dobbiamo affrontare i cambiamenti climatici, stimolando in primis il clima al cambiamento.

5 PENSAVO CHE LE MOTO D'ACQUA FOSSERO SOLO STRUMENTI D'ESIBIZIONE...

Le moto d'acqua stanno alla motonautica un po' come le moto stanno alle auto da competizione. È vero che ci sono discipline come il free style che privilegiano le evoluzioni e gli aspetti più acrobatici rispetto alla competizione pura, ma entrambe le specialità e i suoi protagonisti hanno ben chiari quali sono i limiti per potersi divertire senza arrecare disturbo al resto dei diportisti. Come spesso succede la disciplina sportiva educa i suoi protagonisti e quindi permettere a tanti giovani di sfogare la loro voglia di velocità in una gara, sempre il modo migliore perché poi siano dei diportisti (e dei cittadini) educati e coscienti.

Più in generale, stiamo allargando le frontiere del nostro sport, che senz'altro significa nuovi stimoli, nuove energie e nuovi giovani talenti. Vorrei citare per esempio che in Malesia la nostra "Formula Future" è divenuta disciplina di insegnamento nelle scuole in quanto apporta valori e principi quali rispetto delle regole, degli avversari e dell'ambiente. Tra i miei sogni nel cassetto vi è senz'altro quello di contribuire, nell'ambito delle mie possibilità, allo sviluppo sostenibile del nostro pianeta e dello sport, moto d'acqua incluse, di cui mi occupo e soprattutto riuscire a trasmetterne ai giovani i valori e la passione.



Gyro, e la barca si stabilizza



Saim Marine ha firmato l'accordo con Veem per l'importazione in esclusiva in Italia e nell'Europa centrale degli stabilizzatori giroscopici Gyro, realizzati dall'azienda australiana che è specializzata in questo tipo di prodotti. Siamo nell'ambito dei superyacht, perché questi stabilizzatori sono adatti a imbarcazioni da 130 piedi in su. In particolare, la li-

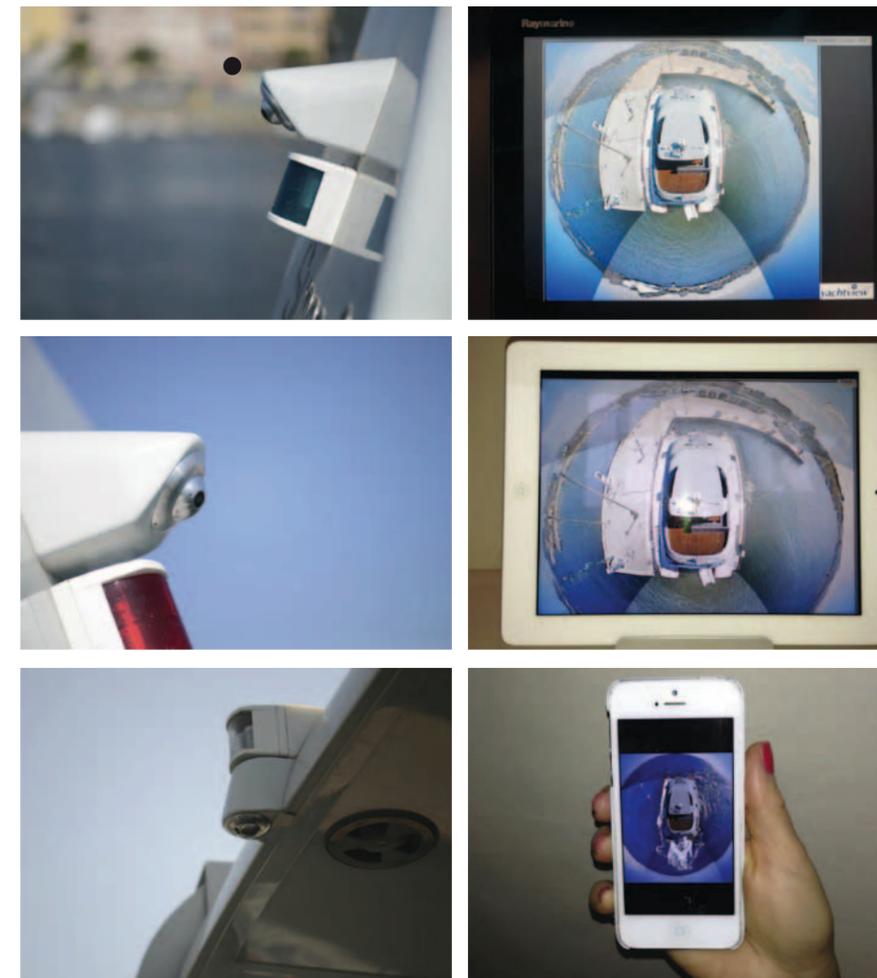
nea di prodotti prevede quattro modelli, dove la scelta non dipende tanto dalle dimensioni del superyacht, bensì dal tipo di attenuazione al rollio che si intende ottenere in funzione non solo alla stabilità già propria dell'opera viva, ma anche del moto ondoso che si trova più frequentemente nelle zone in cui la barca naviga.

Grazie alla sofisticata tecnologia con cui sono realizzati, i Gyro non hanno bisogno di pinne, sono quindi di facile installazione, tant'è che possono essere imbarcati sia durante la fase di costruzione dei superyacht sia su quelli già naviganti. E se ne può installare anche più di uno. E per la manutenzione o in casi di interventi tecnici non è necessario sbarcare l'impianto. I quattro modelli

Veem sono: Gyro 40 (40.000 Nm), Gyro 100 (100.000 Nm), Gyro 250 (250.000 Nm), Gyro 500 (500.000 Nm). Sono tutti ad asse verticale e il potente volano lavora in ambiente sottovuoto per attenuare il rollio fino al 95%, quando la barca è all'ancora o va a bassa velocità. Un'altra particolarità, è che sono compatibili con altri stabilizzatori installati a bordo, il pilota automatico e i sistemi di posizionamento senza la necessità di un software di interfaccia. Il software brevettato di controllo "smart torque" ("coppia torcente intelligente") permette di minimizzare il rollio in funzione delle condizioni di mare e velocità della barca e permette di ottenere le stesse prestazioni di un sistema più grande a controllo passivo.

Vista a 360°

Dalla svizzera YachtView, ecco un sistema di telecamere polivalente, utilissimo per ormeggiare e come guardia 24 ore su 24. Un sistema di telecamere posizionate sui quattro lati della barca, ricrea una visuale a 360° sulla barca, come se una telecamera fosse montata su un albero di una barca a vela. Dal punto di vista pratico, il sistema YachtView si apprezza durante gli ormeggi in porto, soprattutto quando sono affollati, perché avendo una visuale completa dall'alto, è più facile evitare contatti con le altre barche. Dal punto di vista della sicurezza, invece, si può apprezzare il contrario, cioè se qualche maldestro, ormeggiando vicino alla vostra barca, ve la tocca, la scena rimane registrata e potrete rivalervi su chi ha fatto il danno. Più in generale, YachtView è la vostra webcam personale, che vi permette di vedere anche a distanza e in tempo reale, la vostra barca sia su pc che smartphone o tablet. www.yachtview360.eu



L'ecoscandaglio col GPS allarga il display



Dragonfly7 è il nuovo ecoscandaglio/Gps di 7 pollici dell'omonima linea di prodotti, che offrono anche la potenza e la nitidezza del sonar CHIRP DownVision a un prezzo competitivo. Il nuovo Dragonfly7, aggiunge il display panoramico di 7", con l'opzione del montaggio a soffitto e senza rinunciare alle funzioni di inclinazione e rotazione del display. L'ottimizzazione del sonar

è automatica e ha 2 canali CHIRP dedicati che consentono di visualizzare contemporaneamente nel modo a doppia schermata immagini delle strutture ad altissima risoluzione e gli echi dei pesci individuati. Chi vuole un saggio della qualità d'immagine può vedere le migliori immagini Dragonfly inviate dai clienti Raymarine di tutto il mondo sul sito www.raymarine.com/Dragonfly-winning-images



Scarichi Marine Exhaust

Una nuova gamma di prodotti arriva in casa Saim Marine. Sono i sistemi di scarico gas per motori marini dell'americana Marine Exhaust Systems, una grande azienda che oltre a vantare molti brevetti ha anche la certificazione dell'American Bureau of Shipping (ABS). In anteprima al Seatec di Carrara, Saim ha presentato i silenziatori da installare sulle linee di scarico dei motori. L'offerta prevede diverse configurazioni, dallo scarico immerso ai silenziatori dedicati ai generatori, oltre a quelli classici, lineari o verticali, e quelli di dimensione particolarmente ridotte per risparmiare spazio a bordo. www.saim-group.com

I pannelli solari diventano flessibili



Non sono dei semplici pannelli solari, bensì dei "fogli" flessibili, che possono trovare applicazione su qualsiasi superficie. Ecco una grande occasione per applicarli in barca. L'azienda che li produce si chiama Giocosolutions e, su suo sviluppo e brevetto, produce pannelli fotovoltaici di ultima generazione con l'innovativa tecnologia DAY4, che vede particolari tecnopolimeri che migliorano l'efficienza e riducono il peso a 1/8 rispetto ai classici pannelli

in vetro. Lo spessore di questi pannelli è di appena 1,5 mm e i livelli di resa sono notevoli, grazie anche alle celle fotovoltaiche Full Square e policristalline ad altissima efficienza. Altri innovativi tecnopolimeri, rendono questi pannelli solari flessibili particolarmente resistenti agli urti, si possono quindi calpestare e non risentono degli agenti ambientali marini; eventuali casi di microcracking sono facilmente gestibili. I pannelli si possono integrare fra di loro attraverso degli occhielli, chiamati zip-temax. www.giocosolutions.com



Otam si espande negli Stati Uniti



Millennium 45

Concluso l'accordo fra il cantiere italiano Otam e il nuovo dealer Denison Yacht Sales, che si prende in carico il compito di sviluppare le vendite dei Millennium su tutto il territorio degli Stati Uniti. Sarà un compito non facile, ma nemmeno così difficile, visto che questo tipo di barche estremamente sportive, ma sempre votate a un uso da crociera, sono molto forti nella tradizione diportistica americana. Il nuo-

vo Sales&Marketing Director di Otam, Antonio Caviglia, ha infatti commentato: "Il Nord America è il paese con il più grande mercato nautico esistente. È naturale dunque, vista anche la ripresa economica in corso e l'espansione nei vicini mercati centro-sud americani, che Otam debba essere rappresentata al meglio su questo territorio. Il nostro prodotto sarà certamente apprezzato dalla nicchia di mercato a

cui appartengono armatori alla ricerca di barche sportive ad alte prestazioni, ai quali Otam offrirà in più affidabilità e comfort permettendo anche lunghe navigazioni".

Otam opera dal 1954 e ha sede a Genova Sestri Ponente, dove si svolge tutto il processo produttivo di queste granturismo per armatori amanti delle barche su misura. Ogni yacht è realizzato seguendo un processo che parte

dall'analisi dei desideri di ogni singolo armatore, sviluppandone i dettagli in base alle richieste. Le sue carene sono caratterizzate da un deadrise superiore a 21°, che si traduce in un comportamento più morbido e fluido sulle onde. Le barche montano le trasmissioni di superficie Arneson e le prestazioni massime variano tra 50 e 58 nodi, a seconda del modello. www.otam.it



Millennium 80



Millennium 50



Millennium 58 HT



Millennium 58 Open



Millennium 65 HT



Arrivano i Contender

Corte Lotti Marine amplia la sua offerta di imbarcazioni americane, importando in Italia un'altro grande marchio: Contender. Il cantiere fu creato nel 1982 dal suo attuale proprietario, Joseph Neber, che dopo due anni trasferì tutta la struttura in Florida, dove fino a oggi ha costruito più di 6000 barche, esclusivamente con motori fuoribordo. Nel 2008 ha allargato la produzione con

la serie Stepped Hull, dotando di redan lo scafo di quattro dei suoi modelli più popolari. Oggi il cantiere ha una distribuzione globale e sta sviluppando una nuova linea da crociera più indirizzata alla famiglia. Il primo modello ad arrivare in Italia è il 30 ST (nella foto in alto), un fisher Center Console di 9 metri, che con due motori da 300 cv può raggiungere 58 nodi. www.contenderoffshore.com; www.cortelottimarine.it



Assistenza a domicilio per chi ha un BAVARIA

CALENDARIO BAVARIA CHECK-UP	
Marina degli Aregai	Sab 1 Marzo
Marina di Loano	Dom 2 Marzo
Marina di Varazze	Sab 15 Marzo
Marina di Castelluccio	Dom 16 Marzo
Marina Porto Antico	Dom 16 Marzo
Marina del Fezzano	Sab 29 Marzo
Porto di Lavagna	Dom 30 Marzo
Marina Cala de' Medici	Ven 25 Aprile
Marina di Salivoli	Sab 26 Aprile
Marina di San Vincenzo	Dom 27 Aprile
Marina di Scarlino	Ven 2 Maggio
Marina di San Rocco	Sab 3 Maggio
Marina di Punta Ala	Dom 4 Maggio

L'assistenza direttamente in banchina, dovunque sia il tuo Bavaria. Questo promette M3 Servizi Nautici, importatore delle barche tedesche per il Nord-Ovest italiano. Con la campagna promozionale "Bavaria Check-up", M3 si propone come punto di contatto fra il produttore e gli armatori Bavaria. A partire da marzo e per i successivi due mesi, i tecnici M3 Servizi Nautici si recheranno in giorni prestabiliti nei marina della Liguria e della Toscana (ma su richiesta ci sono possibilità anche nelle altre regioni) per incontrare tutti i clienti Bavaria e verificare lo stato delle loro imbarcazioni e dei relativi componenti, rispondere a domande tecniche e strutturare piani di eventuali manutenzioni. Il tutto gra-

tuitamente e senza alcun impegno da parte degli armatori. Un'opportunità rivolta a tutte le imbarcazioni Bavaria di qualsiasi lunghezza o età. Verranno effettuati 87 controlli su tutta la barca, dal motore all'elettronica, fino ai tendalini senza dimenticare i piccoli accessori, individuando gli elementi usurati dal tempo, ma anche piccole o grandi novità suggerite per migliorare la vita a bordo. Lo scopo è quello di rivalutare e prolungare nel tempo la vita della barca per viverla al meglio e in tutta tranquillità, con la sicurezza di affidarsi direttamente alla casa madre, rappresentata da oltre 20 anni da M3 Servizi Nautici. L'iniziativa è sviluppata in collaborazione con importanti partner e offre

all'armatore la possibilità di aderire a campagne promozionali: Volvo Penta, Simrad, Lowrance, B&G, Elvstrom Sails, F&B Yachting, riscaldatori Eberspacher, tappezzeria Nauti Sattler, Seldén e i pannelli fotovoltaici flessibili Solbian si uniscono infatti a Bavaria in questo servizio esclusivo. Per le date del tour dei tecnici controllate il calendario accanto e per prenotare la visita gratuita, scrivete a contatti@m3nautica.it o chiamate lo 0182 80180. E se il vostro marina non è presente nel calendario ufficiale, nessun problema, contattate M3 Servizi Nautici e loro programmeranno un appuntamento nel vostro marina in esclusiva. www.m3nautica.it

MARINA CALA PONTE, Conto alla rovescia per il nuovo approdo in provincia di Bari

Manca pochissimo all'apertura del nuovo marina, che fa parte del network internazionale di porti Camper & Nicholson's Marinas. A Polignano a Mare sono ormai pronti 316 posti barca da 5 a 35 metri

È pronto per aprire i battenti. È il nuovo Marina di Cala Ponte, situato a Polignano a Mare, in provincia di Bari. Il porto, che fa parte del network Camper&Nicholson's Marinas, aprirà con 316 posti barca da 5 a 35 metri ripartiti fra otto pontili galleggianti e su buona parte del perimetro del bacino d'ormeggio. Fra i servizi offerti in banchina, oltre alla classica fornitura di acqua ed elettricità attraverso le colonnine dedicate a ogni posto barca, ci sono lo smaltimento degli oli esausti, la raccolta delle acque reflue e di sentina, il servizio an-

tincendio, il servizio sommozzatori e l'assistenza e sorveglianza 24 ore su 24. C'è poi la banchina con la stazione carburante. Il Marina di Cala Ponte è a 50 chilometri dall'aeroporto Karol Wojtyła di Bari e a 70 da quello del Salento, Brindisi Casale. Fare base qua, apre la rotta verso luoghi incantevoli del basso Adriatico: le isole Tremiti sono a 150 miglia, Vieste a 71, Gallipoli a 130, Santa Maria di Leuca a 103. Ma si può puntare anche verso la Grecia, facendo rotta verso Corfù, che dista 146 miglia, oppure il Montenegro, che è a 107 miglia di distanza.

La stessa Polignano a Mare, dove risiede il Marina di Cala Ponte, merita di essere navigata assiduamente, perché la sua acqua cristallina è percorsa da scogliere e grotte naturali. E quando non si naviga, vale la pena fare un giro nell'entroterra circostante, dove si può visitare la famosa Alberobello con i suoi celebri trulli in pietra, che sono stati riconosciuti dall'Unesco come Patrimonio Mondiale dell'Umanità. C'è anche Ostuni, un antico borgo conosciuto pure come "città bianca". **Marina Cala Ponte, tel. 080 4978111, www.marinacalaponte.com**



E IL POSTO BARCA LO COMPRI A RATE

Il Marina di Loano propone l'acquisto del posto barca con pagamenti rateali da 36, 48 o 60 mesi. L'offerta nasce da un accordo fra il porto ligure e Unipol Banca, che promette anche tempi più rapidi di delibera del finanziamento. La banca eroga fino al 75% del valore del posto barca e l'importo massimo finanziabile è di 300



mila euro, che viene erogato a persone fisiche e non a società. Il tasso d'interesse, fanno sapere dal Marina di Loano, è particolarmente vantaggioso. www.marinadiloano.it



AL VIA L'ESPANSIONE DI PORTO MONTENEGRO



Sono iniziati i lavori di ampliamento di Porto Montenegro per aumentare gli ormeggi da 250 a 430 entro l'estate. Con un investimento di 25 milioni di euro saranno ampliati i moli 2 e 3 e sarà costruito un nuovo molo, parallelo al numero 4, che ospiterà circa 180 ormeggi per yacht di lunghezza variabile tra i 12

e i 75 metri, mentre a nord del molo 5 è prevista la costruzione di una modernissima stazione di rifornimento. Una volta conclusi questi lavori, si aprirà la terza fase, che interesserà il molo 1 e vedrà l'espansione di ulteriori 56 ormeggi entro l'estate del 2015. www.portomontenegro.com

Rubrica di **Veronica Eredi**.
In collaborazione con:
www.thebeautypost.it

the
beautypost

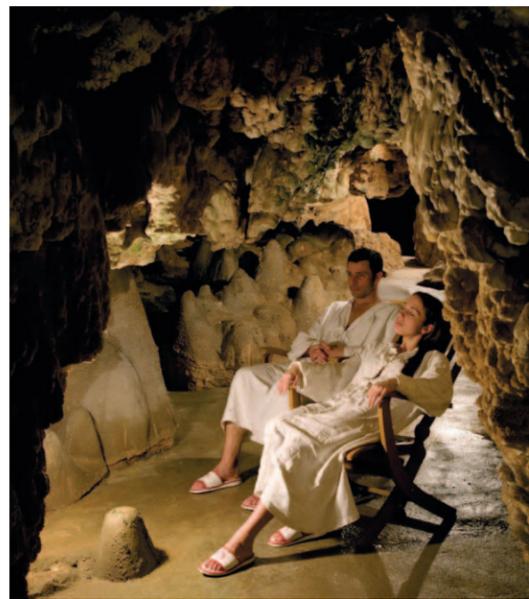
Il mondo della bellezza e del benessere non avrà più segreti per chi si connette su www.thebeautypost.it. Una vera e propria fonte di informazione quotidiana su tutto ciò che riguarda cosmetica, spa, cura della pelle del viso e del corpo e

curiosità e ricerche che arrivano da tutto il mondo. Per questo The Beauty Post non è un sito pensato unicamente per le donne ma coinvolge a pieno titolo la sfera maschile. Ora più che mai attenta al proprio look e al benessere.

LA SPA NATURALE IN UNA GROTTA ULTRAMILLENARIA

Una grotta rimasta nascosta sotto terra per 130 milioni di anni, fino a quando nel 1849 fu scoperta da alcuni braccianti che, incaricati dal Cavalier Giusti di lavorare nelle sue proprietà, videro fuoriuscire dei vapori caldi dal terreno. Incuriositi ampliarono l'apertura e vi trovarono stalattiti, stalagmiti, un laghetto con acqua calda e vapori miracolosi in grado di lenire i dolori articolari e di donare immediato beneficio. Così fu scoperta la grotta dell'attuale Grotta Giusti Resort Golf & Spa, in provincia di Pistoia. Racchiusa tra pietre di origine carbonatiche si estende per oltre duecento metri nel sottosuolo. Qui scorrono acque minerali salso-solfato-alcalino-terrose termali i cui vapori generano un bagno di calore efficace contro le malattie degli apparati respiratorio, circolatorio, ginecologico, osteo-muscolare, nervoso e cutaneo. Come l'allegoria dantesca è suddivisa in Paradiso, Purgatorio e Inferno.

Via via che si scende la temperatura aumenta: si parte dal Paradiso con una temperatura di 31°C per arrivare all'Inferno dove si raggiungono i 34°C con un livello di umidità del 98%. Nel Limbo si trova un laghetto limpido e cristallino in cui l'acqua ha temperatura costante d'estate e d'inverno di 36°C che emana un vapore benefico e terapeutico. Un meccanismo naturale non ancora completamente spiegato garantisce un costante ricambio dell'aria, che rende piacevole la permanenza nella Grotta per tutta la durata consigliata di 50 minuti. Nel 1880 venne costruito l'Albergo Reale, che ha subito diverse modifiche ed espansioni, ma è stata mantenuta la primitiva bellezza. La villa Ottocentesca con saloni affrescati, mobili e quadri d'epoca, ha 58 camere doppie e 6 junior suite. *Via della Grotta Giusti 1411, 51015, Monsummano Terme, Pistoia, Tel. 0572 90771 Fax 0572 9077200, www.grottagiustispa.com*



CIBO PER LA PELLE: ECCO CINQUE ALIMENTI QUOTIDIANI DAI BEAUTY POTERI

Non serve cercare chissà quale alimento sconosciuto e raro. Alcuni cibi che usiamo normalmente in cucina hanno eccezionali beauty poteri. Scopriamo quali. **Pomodori.** Ricchi di vitamina C e poco calorici sono pure antiossidanti, antitumorali e anti-età. Il licopene, molecola antiossidante presente soprattutto in concentrati e salse, rinforza le difese immunitarie delle pelle

fino a conferirle una minima protezione solare. Lo hanno scoperto i ricercatori dell'Università di Newcastle su un gruppo di persone alle quali hanno fatto assumere per 12 settimane cinque cucchiaini di passata di pomodoro. **Patate dolci.** Sono un concentrato di vitamina A, la più preziosa per la pelle. Ha proprietà antinfiammatorie che contrastano le imperfezioni cutanee e soprattutto

SHAMPOO SPECIFICI PER LA BARBA PER AVERLA SEMPRE PULITA E MORBIDA

Dagli americani di Beardsley ecco gli shampoo per barba. Sono apprezzabili in particolare per quelle lunghe, dove la pelle produce più cellule morte



che restano intrappolate tra le setole. Sono ricchi di ingredienti botanici e si usano anche per i capelli. Due le profumazioni: ai frutti di bosco e al melone di Cantalupo. E anche sulla barba si usa il balsamo per ammorbidirla ulteriormente. Ultra Conditioner è arricchito di vitamina B5 ed estratti di fiori di calendula dalle proprietà astringenti e antibiotiche.

IL NUOVO EAU COUTURE RINFRESCA LA PRIMAVERA

Dal guardaroba olfattivo del couturier libanese Elie Saab, nasce una nuova fragranza: Le Parfum L'Eau Couture, che unisce la raffinatezza di un look di alta moda alla freschezza di un'acqua alcolica primaverile. Il suo jus cristallino è tutt'uno con la nuova collezione Prêt-à-Porter P/E 2014 di Elie Saab ispirata ai colori e ai profumi di un giardino urbano che sboccia a primavera. Per questo mescola alle note iniziali di

bergamotto di Calabria e magnolia, dal sentore delicato di rosa e limone, quello del fiore d'arancio. E sigilla la fragranza con note di mandorla verde e vaniglia. La fragranza è disponibile nei formati da 30 ml (40 euro), 50 ml (61 euro) e 90 ml (82 euro).



RYAN REYNOLDS PER L'ORÉAL PARIS

Ryan Reynolds, protagonista di molti film di azione e di commedie romantiche, è stato scelto come nuovo ambasciatore di L'Oréal Paris Men Expert, per la linea di trattamenti creati per la pelle maschile Hydra Energetic di Men Expert. "Ryan Reynolds incarna perfettamente l'uomo contemporaneo: genuino, generoso, forte e dal grande fascino", afferma Cyril Chapuy, Presidente Internazionale di L'Oréal Paris. L'attore canadese è in buona compagnia dentro la scuderia di testimonial L'Oréal Paris con Patrick Dempsey, Hugh Laurie, Jennifer Lopez, Julianne Moore, Jane Fonda, Eva Longoria e Blake Lively.



prevencono l'acne causata dai batteri. Ricca anche di vitamina C rinforza le capacità antiossidanti della pelle.

Limoni. Bere un bicchiere d'acqua con mezzo limone spremuto al mattino, oltre a essere un consiglio della macrobiotica, favorisce il sistema digestivo e apporta più energia. I benefici sono visibili anche sulla pelle: quando la digestione funziona la pelle è più luminosa. Usato direttamente sulla pelle il limone la tonifica e ne uniforma il colorito. **Cetriolo.** Le sue fette appoggiate sugli occhi sono ormai un classico della be-

auty routine. Tra i cibi per la pelle forse è il più famoso. Appoggiate alla superficie della pelle, le fette di cetriolo apportano benefici dopo 15 minuti di posa. Con le sue alte dosi di antiossidanti e flavonoidi, stimola la circolazione linfatica attenuando borse e occhiaie.

Aceto di mele. L'edizione americana dell'Huffington Post ha trovato più di dieci benefici che l'aceto di mele, ricco di potassio, apporta a pelle e capelli. Noi ne consigliamo quattro: 1) da passare sui capelli dopo aver fatto lo shampoo, l'aceto di mele moltiplica la

lucentezza perché schiude le squame e riduce il crespo; 2) picchiettare un batuffolo di cotone imbevuto di aceto sulla zona T del viso (la più lucida) ne assorbe il sebo e riduce l'infiammazione. Sembra che sia un'abitudine quotidiana di Scarlett Johansson; 3) versare due tappi di aceto di mele nella vasca da bagno aiuta a smaltire le tossine e rende la pelle del corpo più tonica e idratata; 4) strofinare un asciugamano bagnato di aceto di mele sul viso funziona come un peeling per rimuovere le cellule morte e tonificare la pelle.

CANADOS 108 SPORTIVA CON GLAMOUR

IL NUOVO MODELLO DI CANADOS È UN FLYBRIDGE DI 33 METRI CHE COMBINA CON EQUILIBRIO LA GRINTA SPORTIVA CON LA CLASSE DI UN SUPERYACHT

di Claudio Russo

Pensi a Canados e immagini una barca dai tratti molto sportivi, ma con tutte le caratteristiche di un superyacht, quali effettivamente sono i modelli nella gamma del cantiere romano. Ecco, il nuovissimo Canados 108 è proprio così, da una parte riflette l'indole di una barca sportiva e performante che caratterizza

tutti i Canados (28,5 nodi è la velocità massima di questo 33 metri), dall'altra si rivela l'eleganza e la pregevolezza di una barca esclusiva. Il nuovo 108 è infatti il risultato di un lavoro congiunto fra il Canados Team Design per le linee esterne e la parte navale, e il designer Cristiano Gatto per il décor degli interni.





ESTERNI

UN PROGETTO CHE INVOGLIA ALLA VITA EN PLEIN AIR

LO SCAFO BEN PROFILATO, CHE TERMINA CON UNO SLANCIO DI PRUA ACCENTUATO, E LA COMPATTEZZA IN ALTEZZA DI TUTTA LA BARCA SONO GLI ELEMENTI CHE DONANO AL 108 UN TONO DA OPEN SPORTIVO.

UNA DELLE NOVITÀ PROGETTUALI ATTRIBUITE AL NUOVO CANADOS 108 È LA CREAZIONE, LUNGO I BORDI PRODIERI, DI DUE DIVANETTI CHE PERMETTONO DI AFFACCIARSI SUL MARE MA ANCHE DI RIVOLGERSI VERSO IL GRANDE LIVING ESTESO SU TUTTO IL PONTE DI PRUA, CHE SI INTRAVVEDE NELLA FOTO SOPRA (NELLE DUE PAGINE SUCCESSIVE È PUBBLICATO INTEGRALMENTE). ALTRA NOVITÀ PROGETTUALE, SONO LE DUE AMPIE VETRATE ORIZZONTALI SUL BORDO LIBERO, RICAVATE APPENA SOTTO LA BATTAGLIOLA ALL'ALTEZZA DELLA SALA DA PRANZO E DELLA CABINA ARMATORIALE, PER AMPLIARE LA PROIEZIONE DI QUESTI DUE AMBIENTI VERSO L'ESTERNO.

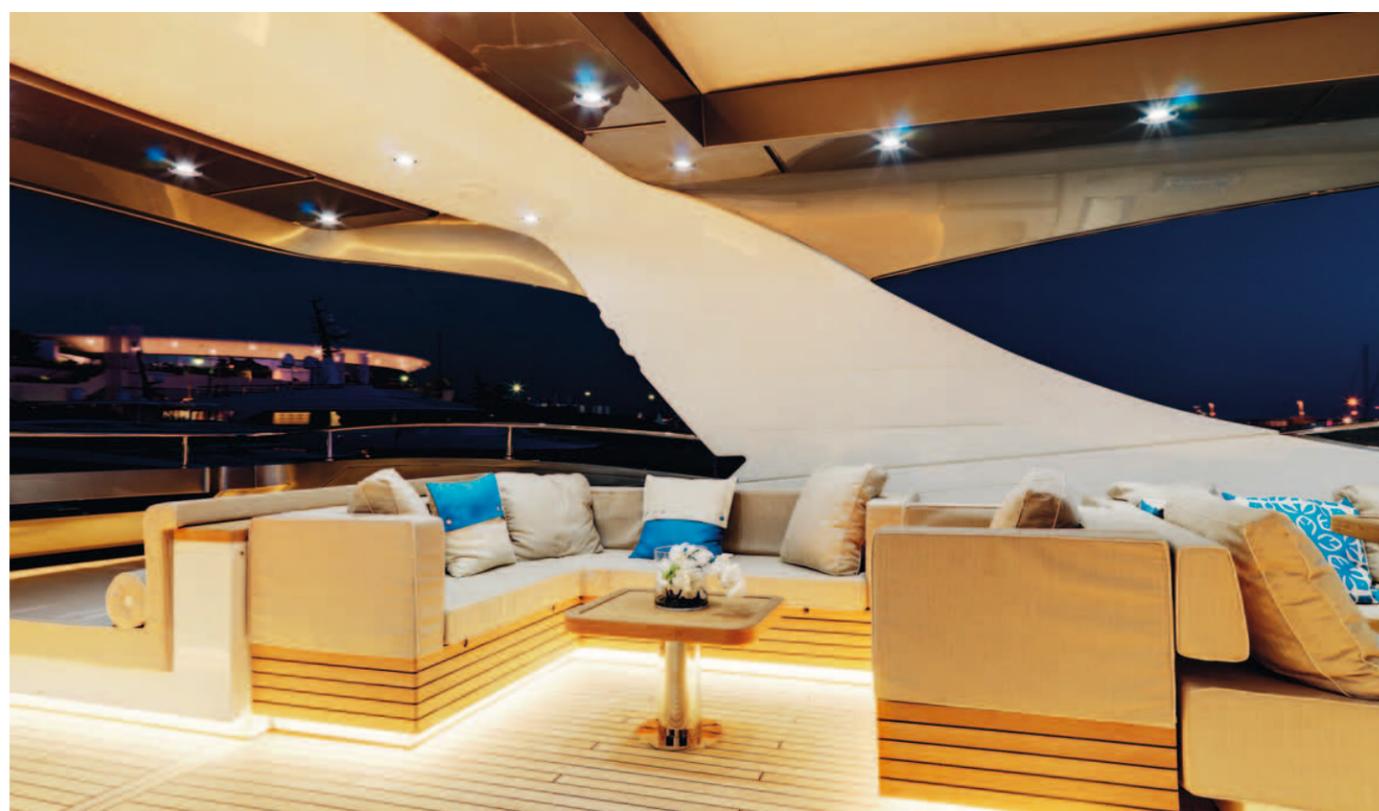




FRA IL PONTE PRINCIPALE E IL "LOFT" REALIZZATO SUL FLYING BRIDGE (FOTO SOTTO) NON SI PUÒ DIRE CHE LA VITA ALL'APERTO SIA STATA TRASCURATA SUL NUOVO CANADOS 108. A PRUA DEL MAIN DECK (FOTO A DESTRA) SI PUÒ NOTARE LA VERSATILITÀ DEL LIVING, DOVE LA GRANDE DINETTE A C, LA SEDUTA POSTA DI FRONTE E I DUE DIVANETTI LATERALI FORMANO UN SALOTTO BEN RACCOLTO ASSOLUTAMENTE APPREZZABILE PER SOGGIORNARE ANCHE LA SERA IN PORTO AL RIPARO DAGLI SGUARDI DI BANCHINA; LA STESSA DINETTE SI PUÒ INOLTRE TRASFORMARE IN UN PRENDISOLE SFRUTTABILE PURE DURANTE LA NAVIGAZIONE, VISTO QUANTO È BEN RIPARATA DALL'ESTENSIONE IN VETRORESINA DELLA TUGA E DALLE MURATE RIALZATE.



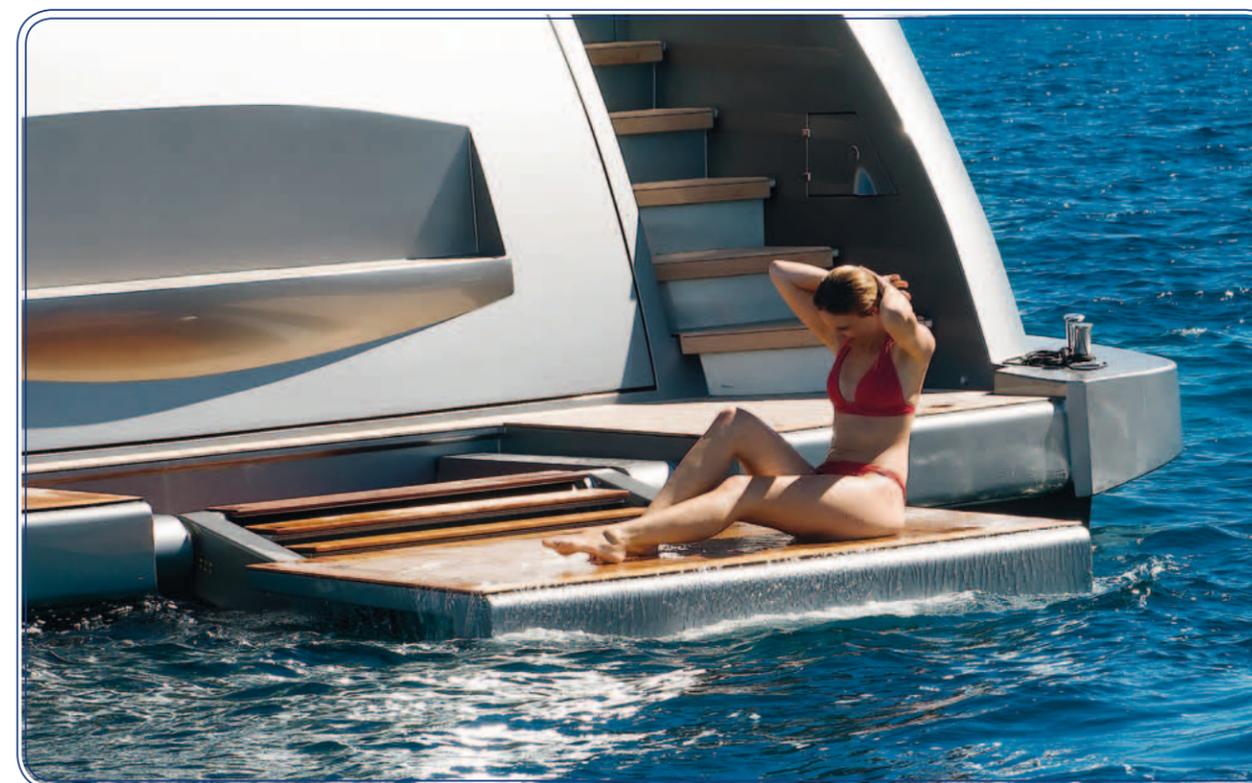
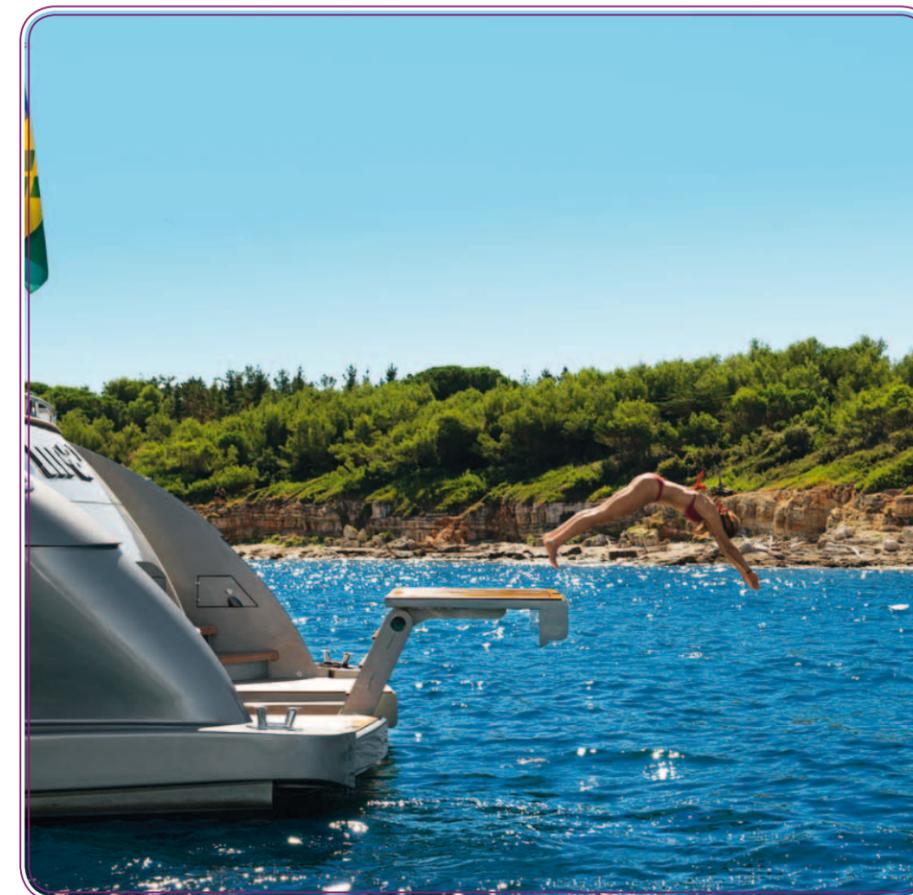
SALOTTO-LOUNGE SERVITO DA UN VERO E PROPRIO MOBILE BAR, DINETTE DA PRANZO, CUCINA, PRENDISOLE E UNA PIACEVOLE ILLUMINAZIONE SOFFUSA PER LA SERA, QUESTO OFFRE IL FLYING BRIDGE CHE PUÒ ESSRE RIPARATO DA UN TETTuccio CON SOFT TOP.





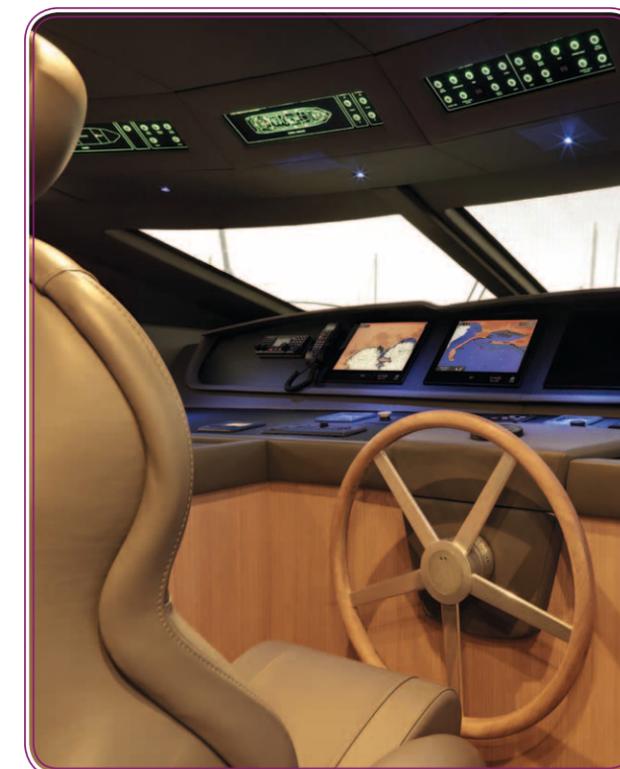


GLI ELEMENTI DI ORIGINALITÀ DEL CANADOS 108 ARRIVANO ANCHE IN DETTAGLI INASPETTATI, COME LA SPIAGGETTA DI POPPA, CHE È DOTATA DI UNA SEZIONE “SNODABILE” CHE SI PUÒ SFRUTTARE COME PIATTAFORMA IMMERSA O A FILO D’ACQUA OPPURE COME TRAMPOLINO RIALZATO PER TUFFARSI. NELLA FOTO A SINISTRA, LA BARCA NAVIGA NON ANCORA IN PLANATA PIENA, COME SI PUÒ NOTARE DALLA PRUA CHE STA ANCORA TAGLIANDO L’ACQUA, MA CON I SUOI DUE MOTORI DA 2600 CV PUÒ PLANARE A UNA VELOCITÀ DI CROCIERA VELOCE DI 24, 5 NODI E 28,5 DI MASSIMA.





IL LIVING È ARREDATO CON DIVANO, COFFEE TABLE E POLTRONE PAOLA LENTI. IL DÉCOR GENERALE VEDE IL ROVERE FIAMMATO DECAPATO A PORO APERTO PER I MOBILI E LE PARATIE, TEAK VERNICIATO SCURO SPAZZOLATO E TRATTATO A CERA PER I PAGLIOLI E PER IL TAVOLO PRANZO, BAMBÙ PER LE DOGHE INCORNICATE DA MASSELLO IN ROVERE NELLA PARTE CENTRALE DEI CIELINI.



INTERNI CLASSE CUSTOM

CRISTIANO GATTO È L'IDEATORE DI CIÒ CHE VEDETE IN QUESTE PAGINE. L'AMBIENTAZIONE, SEBBENE SIA PERSONALIZZATA PER L'ARMATORE, RIFLETTE UN PO' LO STILE CANADOS, OVVERO TANTA CLASSE DA SUPERYACHT IN UN'ELEGANZA INFORMALE DA OPEN SPORTIVO.



IN QUESTE FOTO, A PARTE LA PILOT HOUSE, SI VEDE LA ZONA POPPIERA DEL MAIN DECK. IL TAVOLO DA PRANZO È IMPREZIOSITO DA ANGOLI IN PELLE CHIARA E DA SEDIE GIORGETTI, MENTRE SULLA PARATIA SPICCA LA RIPRODUZIONE SU TELA DI UNA MAPPA ANTICA DEL '700. OLTRE QUESTA PARATIA, A PRORAVIA, C'È LA SUITE ARMATORIALE.





LA SUITE ARMATORIALE (FOTO SOTTO E A SINISTRA) GODE DI TUTTO LO SPAZIO E LA PRIVACY DELLA ZONA PRODIERA DEL PONTE PRINCIPALE, E SFRUTTA ANCHE MOLTE SEZIONI TRASPARENTI, COMPRESO IL PRABREZZA, PER AMPLIARE LA PANORAMICA VERSO L'ESTERNO, UTILE ANCHE IN PORTO, CONSIDERATO CHE BARCHE DI QUESTE DIMENSIONI SONO SPESSO ORMEGGIATE NELLE ZONE PIÙ ESTERNE DEL BACINO, CHE NON DI RADO, OFFRONO BEI PANORAMI COSTIERI.

LE CABINE SONO QUATTRO, DI CUI L'ARMATORIALE SUL MAIN DECK (FOTO ACCANTO), DUE DOPPIE, DI CUI UNA CON LETTI CONVERTIBILI IN UN MATRIMONIALE (FOTO SOPRA), E UNA CABINA VIP (FOTO SOTTO INSIEME AL SUO BAGNO) POSIZIONATA A POPPA SU TUTTO IL BAGLIO.



NAVIGARE SUL CANADOS 108

Nella gamma del cantiere romano, il nuovo Canados 108 si pone fra l'86 e il 120 per quanto riguarda i modelli fly (il cantiere produce anche il 90 Open) ed è dotato di una carena ad alte prestazioni che, con due MTU 16 V 2000 M94 da 2600 cavalli ciascuno, porta la barca a 28,5 nodi di velocità massima e 24,5 di crociera veloce. Oltre alle prestazioni e all'affidabilità della sua carena, il comfort in navigazione sul Canados 108 passa

anche attraverso le dotazioni di bordo, che includono, fra le altre cose, un impianto di domotica di ultima generazione che consente la gestione di diverse funzioni, come per esempio la regolazione delle luci esterne e interne, dell'impianto audio e video, dell'aria condizionata, la movimentazione delle tende nel main deck, il controllo con telecamere in sala macchine e nella cabina dei bambini, crew call dalle cabine con tablet.

I NUMERI DEL CANADOS 108

Lunghezza ft.	32,70 m
Larghezza	7,26 m
Immersione max.....	2,10 m
Dislocamento a pieno	140 t
Carburante	15.000 l
Acqua	2.000 l
Motori	2x2600 cv
Velocità di crociera ...	24,5 nodi
Velocità massima	28,5 nodi

Offshore, l'Italia alla ribalta XCAT SHOW

Un campionato mondiale che si corre a bordo di catamarani da 600 cv in meno di 10 metri e che con la grande rappresentanza di team e piloti italiani porta il nostro Paese alla ribalta delle cronache sportive nella sfera dell'Offshore mondiale. Iniziato a fine gennaio, il campionato prevede nove tappe, di cui una a Napoli (a maggio) e una sul Lago Maggiore (a luglio)

di Claudio Russo

Photo: Raffaello Bastiani, Marzia Benincasa, Simon Palfrader e Lauren Webb



Le gare di Offshore il grande pubblico in Italia le aveva quasi dimenticate, ma con l'edizione 2014 del Campionato Mondiale XCat, questa specialità della nautica sportiva rispolvera alla grande il tricolore, non solo con le tappe previste a Napoli e sul Lago Maggiore, ma anche per la massiccia presenza di piloti e team italiani, come mai fino ad ora. Forse non spodesteremo gli arabi in quanto a popolarità nazionale di questo sport, ma intanto stiamo già cominciando a minarne il primato sul podio, visto che alla seconda tappa (l'ultima che si è tenuta al momento in cui scriviamo) il team Six, dell'equipaggio Nicolini-Polli, è già sul terzo gradino del podio, lasciandosi dietro le spalle ben 12 team. Un buon risultato che lascia ben sperare al ritorno di una certa attenzione da parte del pubblico italiano e dei suoi potenziali nuovi tifosi. Di solito, in Italia gli sport che hanno poco pubblico sono bollati come "minori", ma spesso non viene considerata la grande macchina che li gestisce e il circus che vi ruota intorno. Lo spettacolo nella motonautica non manca, basta solo cercarlo nei canali giusti. Questo è il nostro invito, non rinunciate a godervi uno sport bello, appassionante e spettacolare come la motonautica con tutte le sue specialità (Offshore, Aquabike, Formula 1 ecc.) solo perché i grandi media non ve li propongono. E qui entriamo in gioco noi, che cominciamo col proiettarvi nel Campionato Mondiale XCat non solo con questo articolo, che è una presentazione generale, ma anche con video e aggiornamenti in tempo reale pubblicati nel nostro sito (www.boatmag.it) e con i resoconti mensili attraverso questo giornale di tutte le specialità della motonautica mondiale e italiana, grazie anche al canale che abbiamo aperto con la UIM (Union Internationale Motonautique), che è l'organo mondiale della motonautica, e la FIM (Federazione Italiana Motonautica), che è l'organo italiano riconosciuto dal Coni.

LA BARCA

Alla XCat prendono parte catamarani di lunghezza compresa fra 8,5 e 9,5 metri, con un peso minimo di 2000 kg, esclusi i piloti. La capsula di pilotaggio è parte integrante della coperta ed è progettata per resistere su tutti i lati a im-

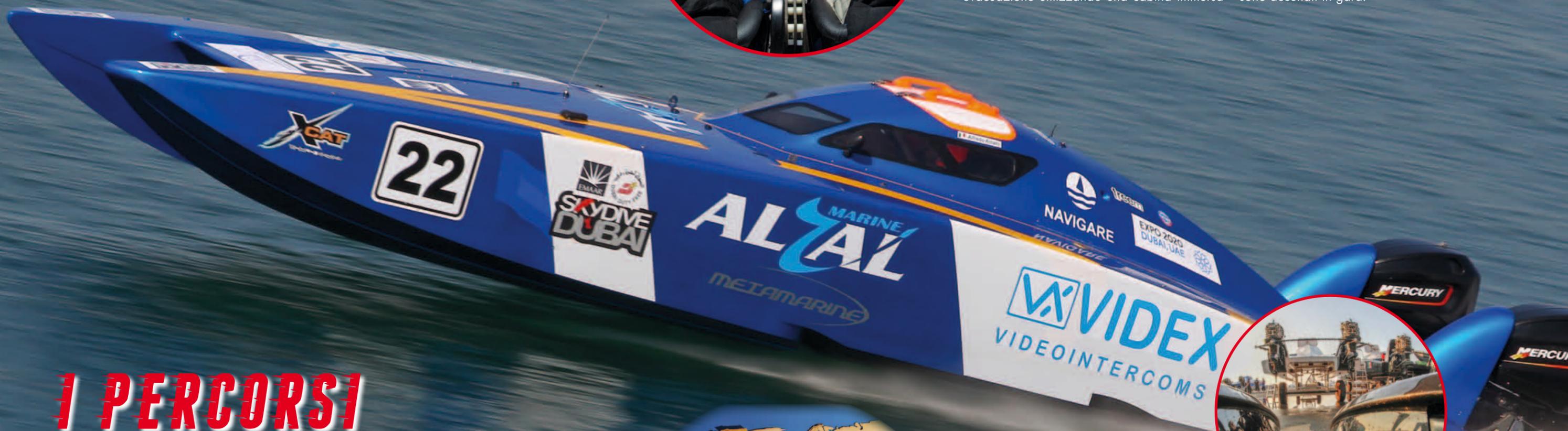
patti con l'acqua a velocità superiori a 95 nodi. Sono previsti due passauomo di evacuazione dei piloti, uno è sul tettuccio e uno è nel tunnel fra i due scarponi, per uscire in caso di ribaltamento della barca.



LA SICUREZZA

I piloti sono legati ai sedili con un sistema di imbracatura tipo racing con chiusure a sgancio rapido. Tutti i piloti passano attraverso un programma completo di formazione sulla sicurezza, che prevede anche simulazioni di evacuazione utilizzando una cabina immersa

a testa in giù, dove i piloti devono liberarsi da soli, aprire lo sportello e nuotare per portarsi in salvo. Questo training misura anche la loro capacità di non farsi prendere dal panico. Solo dopo aver superato questi test, i piloti sono accettati in gara.



I PERCORSI

OBBLIGHI DI REGOLAMENTO

Lunghezza minima giro: 3,20 miglia

Durata massima gara: 60 minuti

Utilizzo boe per virate:

Virata fino a 90°: 2 boe minimo

Virata fino a 180°: 3 boe minimo

Lunghezza minima rettilineo di lancio in partenza: 1 miglio

CONSUETUDINI PER MOTIVI DI SICUREZZA E DI SPETTACOLO

Lunghezza media giro: 3,5 miglia, così sul lato costa, di fronte al pubblico, ci sono sempre barche in transito

Durata media giro: circa 2 minuti

Layout tipico: Almeno una virata a 90°, almeno due virate 180°, almeno una

chicane, almeno un rettilineo di minimo 1 miglio per favorire i sorpassi.

Due long laps, da effettuare a discrezione del team fra il secondo e l'ultimo giro, in base alle strategie e al traffico in gara.

Di solito si corre in senso orario per motivi di migliore visibilità piloti, essendo il driver (il pilota con il controllo sul timone) seduto sul lato sinistro dell'abitacolo.

Distanza dalla costa variabile in base a leggi/regolamenti locali, tipo di fondale, sicurezza soccorsi, visibilità per il pubblico

LE DATE

- Round 1 Dubai - UAE: 23 - 25 gennaio
- Round 2 Fujairah - UAE: 12 - 14 febbraio
- Round 3 Napoli - Italy: 23 - 25 maggio
- Round 4 Lugano - Switzerland: 20 - 22 giugno
- Round 5 Stresa - Italy: 18 - 20 luglio
- Round 6 Baku - Azerbaijan: 29 - 31 agosto
- Round 7 Ningbo - China: 3 - 5 ottobre
- Round 8 Hailing Island - China: 31 ott - 2 nov

Final Round Dubai
UAE: 11 - 13 dicembre

I MOTORI

Il regolamento generale prevede che i motori possano essere fino a 3.000 cc. I motori non EPA, ovvero quelli non conformi alle norme ambientali della United States Environmental Protection Agency (EPA), possono essere modificati per uniformarli al fascicolo di omologazione. Ai motori EPA, invece, non sono permesse modifiche, in quanto già rispondenti alla normativa.

Sebbene non ci siano preclusioni alle varie case costruttrici, l'unico motore omologato in questo momento è quello da corsa Mercury 2.5 e in particolare si stanno usando i 2 tempi Mercury Racing 2.5 EFI, con potenza di 280 cv. Per l'anno prossimo, invece, saranno adottati i Mercury Racing 350 SCi stock (stock indica che sono motori di serie), 4 tempi da 350 cv.





Barca 33: #myDubai - Team: Victory Team (UAE) - Piloti: Salem Al Adidi-Taleb Al Sayed

Barca 22: Videx - Team: Al&Al Racing Team (I) - Piloti: Alfredo Amato-Ahmed Hassan

Barca 3: Fazza - Team: Victory Team (UAE) - Piloti: Arif Al Zaffain-Nadir Bin Hendi

Barca 66: Team GB - Team: Team Great Britain (UK) - Piloti: Richard George-Scott Williams

Barca 8: Westerlung Racing - Team: Westerlung Racing (S) - P.: Joakim Kumlin-Daniel Svenson

Barca 7: Sky Dive Dubai - Victory Team (UAE) - Piloti: Sultan Al Dhaheri-Jay Price

Barca 94: Qatar Team - Team: Qatar Team (QA) - Piloti: Mohammed e Abdulrahman Al Nasser

I TEAM



Barca 30: Dubai Duty Free - Team: Dubai Duty Free (UAE) - Piloti: Pål Virik Nilsen, Tom Barry Cotter



Barca 10: T - Bone Station - Team: Team Luca FFendi Racing (I) - Piloti: Luca Formilli Fendi-Giovanni Carpitella



Barca 28: Marine Investimenti Sud - Team: Servizi Fondiari Racing Team (I) - Piloti: Serafino Barlesi-Roberto Lo Piano



Barca 20: Fujairah Team - Team: Servizi Fondiari Racing Team (CH) - Piloti: Giampaolo Montavoci-Alessandro Barone



Barca 17: Raheeb - Team: Raheeb (KW) - Piloti: -Abdullateef Al Omani-Jassem M Saad



Barca 50: Mowad 50 - Team: Mowad 50 (CH) - Piloti: Omar Danial - Gary Ballough



Barca 96: Yachts Emirates - Team: CBR Offshore (F) - Piloti: François Pinelli - Saul Bubacco



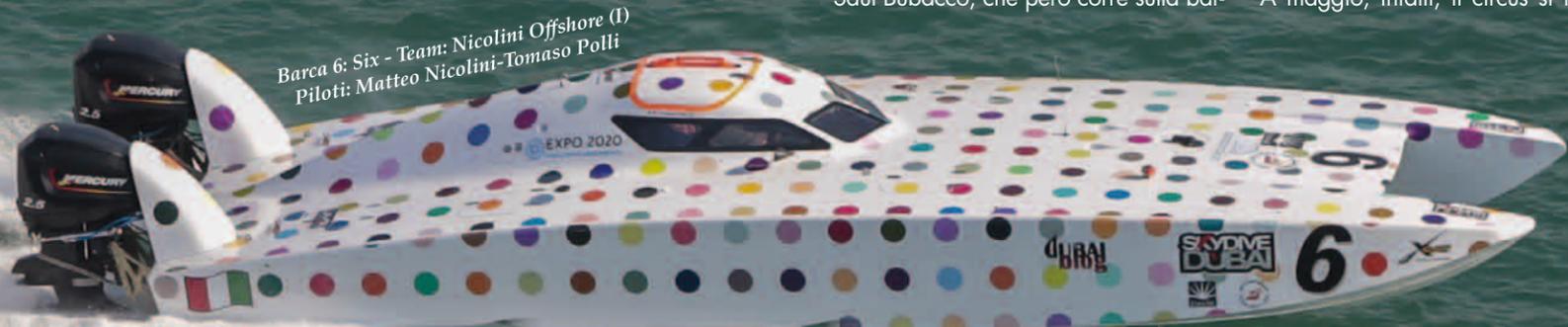
Barca 11: Spirit of Dubai - Team: Spirit of Dubai Team (UAE) - Piloti: Rashid Khalifa Al Marri-Salem Fadel Al Hamli

Abbiamo detto che la XCat 2014 vede una sostanziosa presenza italiana, infatti sono 9 piloti su 30, mentre su 15 team, 4 hanno la bandiera tricolore, più uno (Fujairah) che pur correndo con bandiera svizzera, è di proprietà italiana e ha piloti italiani. In realtà c'è un pilota nostrano in più, Saul Bubacco, che però corre sulla bar-

ca francese Yachts Emirates insieme al corso François Pinelli. Uno in più o uno in meno, fatto sta che la nostra quota nazionale è la più importante mai registrata in questo campionato mondiale, ma soprattutto è la maggiore in assoluto fra le dieci nazionalità presenti. Anche il calendario ci vede ben rappresentati. A maggio, infatti, il circus si trasferirà

in Italia, nel Golfo di Napoli dove nel weekend del 23-25 maggio si svolgerà la terza tappa. Ma torneranno anche a luglio (dal 18 al 20) per correre a Stresa, sul Lago Maggiore. Sono occasioni da non perdere per vedere dal vivo tutto lo spettacolo delle gare di offshore e dar manforte ai piloti italiani e ai loro team, due dei quali, al momento, dopo la seconda tappa, non sono nemmeno messi male in classifica: Six (nella foto grande) e Fujairah, infatti, sono rispettivamente in terza e quinta posizione su 15 team in gara. Seguono Videx, in ottava posizione, T-Bone Station, in decima, e Marine Investimenti Sud al tredicesimo posto, ma hanno tutto il tempo per riprendere la scalata.

I PILOTI ITALIANI



Barca 6: Six - Team: Nicolini Offshore (I) - Piloti: Matteo Nicolini-Tomaso Polli



Alfredo Amato (Videx)



Luca Formilli Fendi e Giovanni Carpitella (T-Bone)



Giampaolo Montavoci e Alessandro Barone (Fujairah Team)



Tomaso Polli e Matteo Nicolini (Six)



Roberto Lo Piano e Serafino Barlesi (Marine Investimenti Sud)

I NOMI E I TEAM

Alfredo Amato (Barca 22: Videx - Team: Al & Al Racing); **Serafino Barlesi** e **Roberto Lo Piano** (Barca 20: Marine Investimenti Sud - Team: Servizi Fondiari Racing Team); **Matteo Nicolini** e **Tomaso Polli** (Luca Nicolini, pilota di riserva) (Barca 6: Six - Team: Nicolini Offshore); **Luca Formilli Fendi** e **Giovanni Carpitella** (Barca 10: T-Bone Station - Team: Luca FFendi Racing); **Giampaolo Montavoci** e **Alessandro Barone** (Barca 28: Fujairah Team - Team: Servizi Fondiari Racing Team).

Bin Hendi e Al Zaffain
alla vittoria della prima
tappa conquistata a Dubai
a bordo di Fazza



Matteo Nicolini
a bordo di Six



Da sinistra,
Giovanni
Carpitella
(T-Bone)
e Alfredo
Amato
(Videx)

Lo **UIM Skydive Dubai XCat World Series** (questo il nome completo del mondiale XCat) è iniziato il 22 gennaio e il calendario di quest'anno presenta nove gare fra Europa, Medio Oriente e Asia, contro le sette dell'anno scorso. Come da tradizione, la prima tappa si tiene sempre in Dubai. La gara di apertura si è dunque svolta nella consueta location fra Palm Jumeirah e Dubai Marina e a trionfare è stata proprio una barca degli Emirati Arabi. Nadir Bin Hendi e Arif Al Zaffain a bordo di Fazza n. 3 sono infatti saliti sul gradino più alto del podio, dopo aver disputato una gara perfetta, conducendo con autorità dal primo all'ultimo giro. Secondi si classificano i loro "cugini" di Skydive Dubai n. 7, seguiti al terzo posto dall'altra barca di Victory Team, #myDubai, pilotata da Salem Ali Al Adidi e Talib Al Sayed. Prima barca fra gli italiani è stata Videx, che si è posizionata al quinto posto.

LA SECONDA TAPPA A FUJAIRAH

Maggior bravura gli italiani l'hanno avuta nella seconda tappa, che si è tenuta a metà febbraio a Fujairah, uno dei sette emirati degli Emirati Arabi Uniti. Qui, subito dietro ai (nuovamente) vincitori della barca

Six in gara nella tappa di Fujairah, dove si è posizionato al secondo posto, un risultato che lo ha portato in terza posizione nella classifica overall.



Fazza, si è posizionata Six, seguita da #MyDubai. Il resto del tricolore si è distribuito sulla quinta, settima, decima e undicesima posizione. La terza tappa era prevista dall'11 al 13 aprile a Daytona Beach, in Florida, ma per motivi logistici indipendenti dalla World Professional Powerboating Association (WPPA) è

stata cancellata per problemi logistici, ma l'organizzazione sta lavorando per programmare un'altra tappa negli Usa e se non sarà nel 2014 potrà affidarsi con più sicurezza al prossimo anno, visto che il vicepresidente della WPPA, Al Zahed, ha dichiarato: "Una cosa è certa: correremo in Usa nel 2015".

LE PRIME TAPPE



Il podio della prima tappa



Fazza è il vincitore delle prime due tappe del mondiale XCAT



Il podio della seconda tappa con Fazza al primo posto, Six al secondo e #MyDubai al terzo.



Gli italiani di T-Bone a Fujairah si sono classificati settimi.



CARENE QUESTE SCONOSCIUTE L'OPERA È VIVA

DIRE CHE LA CARENA È L'ANIMA DELLA BARCA È AFFERMARE UN'OVIETÀ, MA QUANDO SI VALUTANO LE DIVERSE VARIABILI DI UN ACQUISTO NON SI RIESCE A DARE LA GIUSTA ATTENZIONE A QUESTO ELEMENTO, PERCHÉ SPESSO NON SI HANNO LE COGNIZIONI TECNICHE PER GIUDICARE. FACCIAMO ALLORA UN PO' DI CHIAREZZA

di Alberto Mondinelli

RULLAGGIO



DECOLLO



VOLO



Far galleggiare una barca non è certo un problema per un progettista. Farla navigare bene, invece, sì ed è qui che entrano in gioco tutte le variabili che convergono su un unico elemento: la carena, che non a caso, per la sua importanza, è definita anche opera viva.

Senza entrare nelle questioni puramente tecniche dell'argomento, disquisiremo sulle differenze fra i tre tipi di carena, che comportano stili di navigazione diversi fra loro, al punto che da specifiche tipologie di opera viva sono nate specifiche tipologie di barche, come per esempio i trawler tradizionali per le carene dislocanti e le navette long-range di ultima ge-

nerazione per le carene semidislocanti (o semiplananti). Ora che i consumi e i costi di gestione rivestono un ruolo prioritario, uno sguardo sotto la linea di galleggiamento diventa più importante che mai e la tendenza sta rivelando come le carene dislocanti e semidislocanti stanno trovando sempre più nuovi estimatori e non solo per mere questioni di economie di esercizio. Andando avanti scopriamo anche delle sorprese e sfatiamo qualche luogo comune, senza dimenticare di analizzare tutto quello che con l'opera viva interagisce, dai pattini ai redan, lasciando da parte solo le trasmissioni che meritano un articolo tutto per loro.

COME UN AEREO

Pertanto da un parallelo solo all'apparenza azzardato: la barca mentre accelera è come un aereo al decollo; cambia l'elemento in cui si muove (con la differenza dell'elemento acqua/aria e non solo l'aria), e il fatto che nelle tre fasi del decollo l'aereo resta sempre lo stesso, mentre le barche cambiano tipologia di carena. Ma vi sono analogie utili a capire come funzionano le principali famiglie di carene. Per essere più chiari, quando rulla in pista, ben appoggiato sui carrelli, l'aereo è come una barca dislocante, ben immersa nel mare: tutta la spinta di galleggiamento è di natura statica.

Quando è in fase di decollo, ben cabrato e con il muso teso verso il cielo, ma con i carrelli posteriori che toccano ancora terra, è come una barca semidislocante che pur continuando a solcare l'acqua, sfrutta già una componente di portanza idrodinamica (lift) della carena: una parte del sostentamento è ancora statico (Archimede), ma la parte dinamica comincia a farsi sentire e solleva un poco la barca dall'acqua.

Quando è decollato, la portanza della ali corrisponde a quella della carena: l'aereo vola, la barca vola, ovvero plana, sulla superficie d'acqua.

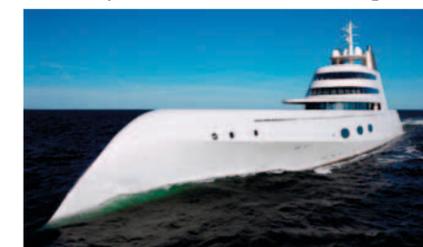
Tralasciando i catamarani, che alla portanza degli "scarponi" (come vengono

chiamate in gergo le due carene) uniscono anche quella aerodinamica del tunnel centrale, si possono individuare quindi tre macrocategorie di carene: dislocanti, semidislocanti e plananti, queste ultime con quelle a V profonda in evidenza.

CARENE DAVVERO INNOVATIVE?

Il termine innovazione è spesso uno strumento di marketing. Crisi economica e voglia di ecologia vanno a braccetto e da un po' di tempo si sta lavorando allo sviluppo di carene capaci di navigare in maniera flessibile a svariate velocità. Compagno bulbi di vario tipo e molte prue verticali: da un avveniristico Wally a una lobster deci-

samente rétro, passando per la reinterpretazione del trawler, il dritto di prua va giù a piombo, mentre Philippe Starck, con il superyacht 'A', disegna addirittura una prua rovescia (vedi foto). Non c'è dubbio che la moda giochi una parte importante in tutto ciò, e che alcune delle "rivoluzionarie" carene di questi anni, non avranno seguito.



NAVIGAZIONE DISLOCANTE



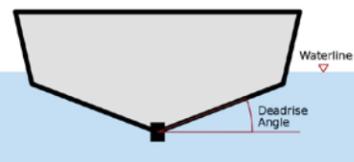
NAVIGAZIONE SEMIPLANANTE



NAVIGAZIONE PLANANTE



COS'È COSA

**DEADRIS**

È l'angolo che intercorre tra un'ideale linea tirata dallo spigolo interno del pattino di murata (chine) e la chiglia, rispetto all'orizzontale. Il valore del deadrise può variare anche di molto, possiamo indicarlo tra i 10 e i 25 gradi o più. Sotto i 16/18 gradi non siamo più di fronte a una carena a V profonda, detta anche "Hunt" in omaggio al suo geniale inventore, ma a una carena con uscite di poppa tendenzialmente piatte: una "warped" piuttosto datata, poco apprezzabile in genere come tenuta di mare. Le carene plananti sono comunemente identificate con il deadrise, che in italiano si potrebbe definire "levata dei madieri" o "stellatura di poppa", o più semplicemente "V poppiero".

PATTINI

Il loro compito è di generare una spinta verso l'alto, deflettendo il flusso verso il basso: in altri termini generare portanza. Ma contribuiscono anche a diminuire la superficie bagnata, ovvero l'area di contatto tra la carena e l'acqua. Possono essere importanti sulle carene semiplananti, ma lo sono certamente su quelle plananti, dove gran parte della resistenza all'avanzamento è data dall'attrito: infatti, una volta diminuita la resistenza d'onda (la parte di energia assorbita dalla generazione delle onde), il contatto della carena sull'acqua richiede moltissima energia. Quindi, per aumentare l'efficienza, le carene plananti devono all'aumentare della velocità diminuire proporzionalmente l'area di contatto. I pattini, oltre a sostenere le carene, in-



nalzando l'intera imbarcazione, provvedono al compito non secondario di far staccare il flusso d'acqua dal fondo della barca. Se ben progettati, gli "spray rails", per dirla all'inglese, aumentano le prestazioni, ma anche la tenuta di mare, la stabilità trasversale e l'asciuttezza in navigazione delle carene plananti.

STELLATURA

È l'affinamento delle forme della carena, procedendo dalla sezione maestra verso le estremità di prora e di poppa. Viene misurata dall'angolo che la tangente all'ordinata nel suo punto di attacco con la chiglia forma col piano orizzontale che contiene la linea di costruzione. È anche misurata dal segmento staccato dalla tangente sulla verticale condotta tangenzialmente all'ordinata (nave con murata rientrata) o sulla verticale passante per il punto di intersezione dell'ordinata col galleggiamento (nave con murata svasata)

SLANCIO DI PRUA

Non fa parte dell'opera viva, ma per certi versi ne condiziona il comportamento. È la parte estrema prodiera dello scafo che si protende al di là delle "perpendicolari", cioè delle verticali corrispondenti alla ruota di prua. Molto poco pronunciato nella barche dislocanti vede oggi una "nouvelle vague" del design, che lo presenta spesso perfettamente dritto (se non addirittura rovesciato) anche su barche plananti.

**LINEA DI GALLEGGIAMENTO**

La linea determinata dalla intersezione del piano di galleggiamento con la superficie esterna dello scafo.

SPECCHIO DI POPPA

La parte terminale ed estrema della poppa che termina con una tavola più o meno piatta, tras-

versale rispetto all'asse longitudinale dello scafo, che collega le due fiancate di dritta e di sinistra.



DISLOCANTI



ANDAMENTO LENTO

Si può partire dal principio di Archimede: un corpo immerso in un fluido riceve una spinta verticale dal basso verso l'alto uguale per intensità al peso del fluido spostato. Semplificando, una barca dislocante è un buco nell'acqua che sostiene lo scafo. Alla base c'è il concetto di "sostentamento": in fase di progetto i dati da cui si parte per tutte le carene sono la velocità di crociera e la lunghezza della barca. Se si vuole una barca di otto metri che naviga a sette nodi, sappiamo che sarà una barca dislocante e il progettista deve ottimizzare di conseguenza parametri e coefficienti.

Osservando una barca dislocante in navigazione, si nota che nello sforzo

di aprirsi una strada nell'acqua genera un'onda a prua molto importante che prosegue lungo la murata e risale sostenendo la poppa; in altre parole alla velocità massima, o critica, lo scafo finisce con l'essere sostenuto da una sola onda che ha la sua cresta in corrispondenza della prua e la cresta successiva sotto la poppa, cioè un'onda che ha la stessa lunghezza dello scafo. Se si cerca di aumentare la velocità, si crea un'onda più lunga dello stesso scafo e la poppa "cade" nell'incavo non avendo più portanza e questo ne causa il rallentamento a causa dell'assetto "appoppato".

La peculiarità di uno scafo dislocante, quindi, è di presentare una velocità te-

orica massima di avanzamento, detta appunto critica, data dalla formula $V_m = 1,35 \sqrt{L}$ dove L è la lunghezza al galleggiamento dello scafo espressa in piedi e V_m la velocità espressa in nodi. A questo punto, il compito del progettista è quello di ottimizzare le forme di carena su questi parametri, velocità e lunghezza (o dislocamento), sapendo che una volta raggiunta la velocità di progetto - che dovrebbe corrispondere con quella di crociera - si dovrà accettare un leggero calo di efficienza. Nelle carene dislocanti, la potenza richiesta per superare la velocità critica cresce esponenzialmente, principalmente per la resistenza d'onda e in parte per l'attrito superficiale della carena.



SEMIDISLOCANTI |||||

Semidislocanti, o semiplananti che dir si voglia, sono barche di solito scelte da chi predilige la lenta navigazione in dislocamento, ma non vuole essere costretto agli 8-10 nodi perenni, bensì avere anche la possibilità all'occorrenza di accelerare fino ai 20-25 nodi di massima. Non è un caso che a questa categoria si rivolgano anche molti velisti, stufi della caccia all'equipaggio, ma desiderosi di godersi il mare con i giusti ritmi.

Per fare un esempio di carene semidislocanti basta pensare ai tanti gozzi d'epoca che, alla ricerca di prestazioni velocistiche migliori, sono stati dotati di motori più potenti e di grandi "flap fissi" per garantire quella portanza che

impedisce la "caduta" della poppa nell'incavo dell'onda. Nei progetti più recenti, questa soluzione "rimediata" e discutibile, è stata sostituita da un completo ripensamento di tutta la carena, a cominciare da una zona prodiera più stellata, quindi meno voluminosa di una dislocante, pur conservando eccellenti volumi e tendenzialmente uno slancio prodiero abbastanza contenuto, figlio anche di una moda che vuole queste barche con un look un po' vintage. La grande differenza è però a poppa, dove con vari sistemi, si garantisce quella portanza che sui piccoli gozzi era raggiunta con i flap posticci. Osservando una barca semidislocante in navigazione, si nota che la generosa

superficie della poppa riesce a evitare la caduta nell'incavo, la scia è spianata e la prua fende con decisione l'onda generata, iniziando quasi a cavalcarla, anche se completare questa operazione significherebbe passare alle carene plananti. Quindi tendenzialmente la velocità di crociera, che è anche la più economica, si attesta in un range da 12 a 15 nodi (in funzione della lunghezza al galleggiamento), ma con la possibilità di passare i 20 quando si renda necessario, sapendo però che non è l'utilizzo ottimale della barca. Benché di gran moda, la progettazione di carene semidislocanti è in realtà molto complesso... e non sempre è risolto in maniera brillante.

ANDAR PIANO, MA NON SEMPRE



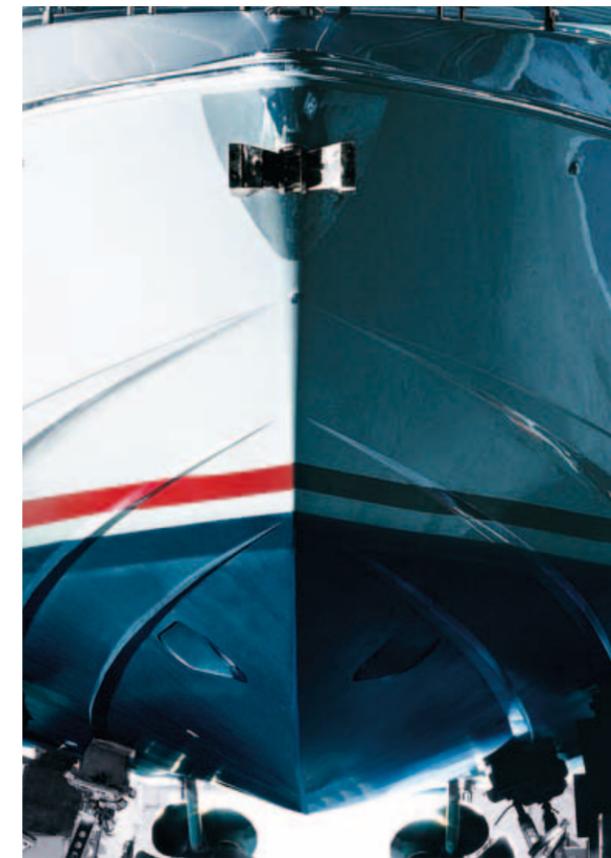
PLANANTI |||||

TUTTO IL PIACERE DELLA V PROFONDA!



Per tornare all'esempio dell'aereo, adesso siamo decollati, ma non necessariamente si deve volare a 50 o più nodi per essere barche plananti. Quindi, la prua ha scavalcato completamente l'onda ed è "asciutta", mentre la carena come un surf la cavalca. Stando al timone la sensazione è chiara: è come se non ci fosse più resistenza (in realtà è solo diminuita) e la velocità cresce anche se non stiamo accelerando. La velocità, quindi l'efficienza di una carena e i conseguenti consumi, è strettamente legata alla portanza, cioè alla sua capacità di "surfare" sull'acqua, che è data dalla combinazione di alcuni fattori: la superficie bagnata, l'angolo di attacco della carena stessa e la velocità di progetto. Una poppa piatta tende, con mare di poppa o comunque alle alte velocità, ad appruare l'assetto della barca e quindi a essere anche pericolosa, mentre una V profonda con i pattini ben progettati, aumenta il grado di libertà della carena dalla resistenza dell'acqua, generando quell'assetto variabile che, ben gestito da un buon driver, garantisce risultati in assoluto migliori sia in termini di velocità sia di economie di esercizio. Insomma, quando si va piano (ma già in planata) la carena a V profonda è più im-

mersa, con tanta superficie planante che genera una benefica spinta verso l'alto; all'aumentare della velocità la carena è progressivamente spinta verso l'alto, diminuendo sia il volume immerso che la superficie bagnata. Ecco perché le carene a V profonda, se ben progettate e bilanciate, sono delle ottime carene anche alle andature meno sostenute, addirittura, in alcuni casi, ai limiti inferiori della planata, con un'ottima efficienza persino in dislocamento puro.





NON UN SEMPLICE RESTYLING

di Alberto Mondinelli

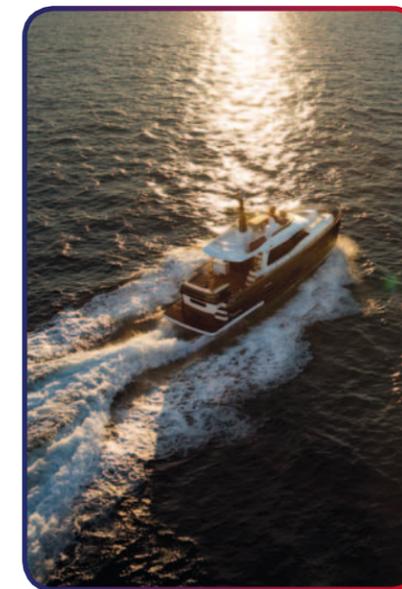
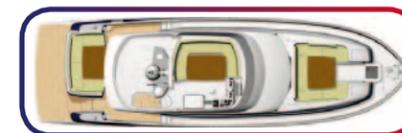
Il nuovo Magellano 53 mantiene solo i tratti salienti del 50 che va a sostituire, ma per il resto si allarga un po' e propone tante altre novità. Più che un restyling, una nuova barca



UNA LINEA CLASSICA

I "classici senza tempo" sono molto in voga in questo periodo, non solo per il rinnovato stile di navigazione che propongono, ma anche per un nuovo stile estetico. Se il Magellano da un lato evoca le navette di epoche addietro, dall'altro si distingue per le moderne linee della tuga e del fly che richiamano i motoyacht di ultima generazione. Forse è proprio questo il suo segreto: saper prendere il meglio di due tendenze progettuali.

Non associate il termine trawler alla gamma Magellano, perché per Azimut i Magellano sono dei "new italian long range boat", barche per lunghe navigazioni, pronte ad affrontare ogni mare, dalla grande autonomia, comode e vivibili e con tanto spazio per caricare a bordo tutto quanto serve per lunghe crociere. Economiche nei consumi alle andature dislocanti, ma pronte anche a planare fino a 23 nodi se ce n'è l'esigenza. Questa è l'essenza di un Magellano, nella piena accezione che Azimut ha creato attorno alla gamma lanciata nel 2009 con il primo 74 e che ora il 53 porta avanti, dopo aver subito una vigorosa revisione, che abbandona per molti versi il legame col precedente Magellano 50.





LA COPERTA

Rispetto al Magellano 50, da cui deriva l'evoluzione di questo nuovo modello, il look di coperta non risulta granché modificato. A poppa si può però notare, oltre alla generosa spiaggetta a movimentazione idraulica, la sparizione dell'incavo per l'alloggiamento del pram che ha fatto posto alla vetrata della cabina del marinaio, altra novità richiesta a gran voce dai mercati emergenti che anche su queste misure richiedono un uomo di equipaggio. L'accesso è sotto il lato di dritta del divanetto a U che caratterizza il pozzetto. Nel modello in prova il tavolo è fisso e ricavare un altro prendisole anche a poppa mi sembrerebbe davvero eccessivo. Bello invece il mobile bar che serve il pozzetto in diretto collegamento con la cucina interna e quindi ideale per servire la dinette aperta di poppa, da verificare poi all'atto pratico la sua utilità visto che ce n'è un terzo sul fly, certamente più fruibile per allestire pasti all'aperto. I due comodi passavanti dalle identiche generose dimensioni (su molti trawler si preferisce averne uno più largo) portano all'area prodiera dove si trova un'altra dinette che in porto garantirà più privacy, con due solarium che si allungano ai lati e all'occorrenza, variando l'altezza del tavolo, possono diventare un altro grande prendisole. Anche sul fly gli spazi non sono limitati: la plancia con seduta singola è a dritta, con a poppa il mobile cucina e a dritta la grande dinette che può diventare un unico prendisole. Come se non bastasse la zona poppiera è tutta sgombra, pronta a ospitare un pram, ma anche a essere allestita con sdraio; da notare che nella struttura centrale per luci e antenne trova posto anche una doccia.



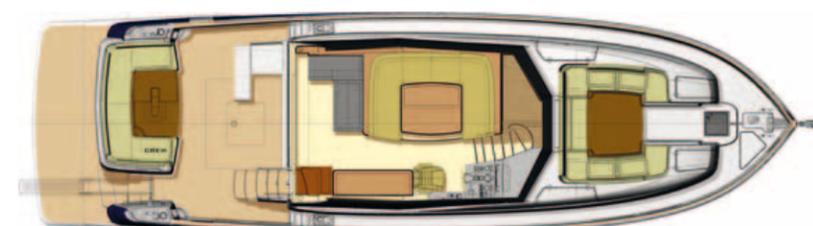


VIRTUAL TOUR DEL QUADRATO

Mi piace la soluzione della plancia singola addossata a dritta, che lascia ampio spazio alla dinette a sinistra, capace di accogliere sei persone con buona comodità. A poppavia c'è invece il grande mobile cucina, che è in diretta comunicazione sia con la dinette interna sia con l'esterno grazie alla generosa apertura della porta divisoria scorrevole. Sulla murata di dritta, a poppavia della plancia, è stato invece allestito un mobile che corre lungo la parete, con ampio spazio disponibile e ben sfruttato per riporre stoviglie e altre dotazioni del living.



IL REGNO DEL COMANDANTE
La plancia coperta è un bell'esempio di design, ma anche di razionalità nell'allestimento, senza un'inutile proliferare di strumenti che spesso ripetono informazioni già fornite dallo schermo multifunzione e dagli strumenti dei motori che sono ricchi di innumerevoli opzioni. Così invece i comandi sono pochi ma tutto quello che serve c'è. Da notare l'immane joystick per le manovre in porto, anche se il Magellano dispone della cabina per il marinaio, il joystick vivente...



TANTA LUCE MA ANCHE TANTA PROTEZIONE

Le ampie finestre del Magellano 53 assolvono alla doppia fondamentale funzione di garantire una grande luminosità agli interni, ma anche di essere estremamente protettive quando il meteo non è dei più benevoli. In pratica quello che è successo durante la nostra prova, con una forte tramontana che ha offerto uno splendido scenario che abbiamo ammirato ben protetti nel confortevole quadrato. Anche al timone la visibilità è sempre ottima.



LA CABINA ARMATORIALE



La cabina dell'armatore è a centro barca a tutto baglio, anche se parzialmente limitata dal bagno che occupa tutta la murata di sinistra, quindi molto luminoso grazie alla finestratura e ben dimensionato con un grande box doccia separato; il letto matrimoniale è attestato a dritta di traverso rispetto alla linea mezzana. Molto curata la qualità delle finiture e dei materiali, ma siamo su un Azimut e diventa una precisazione quasi inutile.





Sul Magellano 53 l'allestimento a tre cabine è l'unica opzione prevista dal cantiere Azimut, senza personalizzazioni come era invece possibile nel precedente modello, che offriva in alternativa un studiolo sul ponte inferiore. Nonostante non ami le barche alveare, mi sento di condividere questa scelta perché l'armatore dispone già nella sua cabina di un ben dimensionato angolo studio. Apprezzabile anche la soluzione di una quarta cabina dedicata allo storage, ma che all'occorrenza può of-

frirne una settima cuccetta, senza dimenticare quella del marinaio (qui a sinistra) che può sempre essere utilizzata per un ottavo ospite che potrà così godere di una privacy totale e ammirare il mare dalla finestratura sulla poppa. La cabina Vip è invece sistemata a prua, classica nel suo layout e con accesso privato al secondo bagno che dovrà dividere con la cabina degli ospiti "meno vip", che si devono "accontentare" di due comode cuccette singole sovrapposte.

VIRTUAL TOUR DELLE CABINE



Le trasmissioni con V-drive hanno consentito di arretrare i motori pur mantenendo la linea d'asse. Questo ha permesso di disporre di un ampio spazio sul ponte inferiore, ben sfruttato con le tre cabine a cui si aggiunge un quarto locale dedicato allo storage, ma che può ospitare una settima cuccetta. All'equipaggio è invece dedicato il vano di poppa, una volta occupato dalla sede del tender.





PRESTAZIONI

Sono a Savona in una ventosa giornata autunnale, il clima è accettabile e anche il mare con vento di tramontana non è particolarmente agitato, almeno non tanto da poter impensierire il Magellano. Sensazione confermata come mettiamo la prua fuori dal porto e procediamo alle rilevazioni. La progressione è sicura, il beccheggio a bordo ridotto al minimo grazie all'eccellente lavoro svolto dal Seakeeper che sembra proprio un accessorio indispensabile su questa barca, se si vuole renderla stabile e insensibile al moto ondoso. La reazione quando lo spegniamo è subito chiara e, soprattutto alle basse andature che su questa barca dovrebbero essere prevalenti, la differenza è abissale. Sopra i 18 nodi di velocità la sua azione in pratica si annulla e ne ho la conferma quando provo a escluderlo mentre navigo in planata a oltre 20 nodi. Quando sfioro la velocità massi-

ma resto invece sorpreso dallo stretto raggio di virata, incredibile se pensiamo che si tratta di una barca con trasmissioni a linea d'asse, seppur dotate di V-drive. L'altra piacevole sensazione è l'estrema sicurezza con cui si naviga: anche affrontando le onde create dai nostri passaggi, mai riesco a far "sbattere" la carena: il passaggio è sempre molto dolce, con la sensazione di essere al timone di una barca davvero massiccia. Parlare di planata minima su una barca che dovrebbe preferire le navigazioni in dislocamento è un po' riduttivo, comunque con i flap abbassati si resta in planata anche a 1740 giri e 11 nodi consumando circa 85 l/h di carburante. Ben altri consumi si mettono a segno però in dislocamento: a 10 nodi e 1500 giri si consumano meno di 45 l/h e grazie al Seakeeper il moto ondoso è appena percettibile. Se a questo si aggiunge che l'insonorizzazione è ottima...

MI PIACE

Gli spazi aperti e quelli coperti sono distribuiti con grande attenzione e la lavorazione dei materiali, oltre alle materie prime utilizzate, sono di livello assoluto. Ottima l'ospitalità sottocoperta senza per questo compromettere gli spazi vivibili.

MI LASCIA PERPLESSO

Praticamente d'obbligo montare il Seakeeper che è un accessorio molto costoso e può creare qualche dubbio. Anche se è previsto come optional, forse è ridondante il mobile bar in pozzetto, ma il suo disegno è molto bello e funzionale.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	m 16,89
Lunghezza scafo	m 15,14
Larghezza	m 4,65
Pescaggio	m 1,01
Dislocamento a secco	kg 22600
Dislocamento a pieno	kg 28600
Motorizzazione	cv 2x500
Serbatoio carburante	l 3200
Serbatoio acqua	l 700
Posti letto	6/7+1

Cantiere costruttore: Azimut Yachts (I)
Via Martin Luther King, 9 - 10051 Avigliana (TO) -
Tel. 011 93161, www.azimutyachts.com

PREZZI E MOTORI

2x500 cv Cummins QSC 8.3 euro 860.000
Iva esclusa, franco cantiere

La coppia di Cummins con trasmissioni a linea d'asse a V-drive è la sola soluzione proposta e non riusciamo a immaginare altra alternativa, anche perchè il Magellano è stato pensato per questa soluzione, senza dimenticare però che le trasmissioni Ips cominciano a essere apprezzate anche sulle barche semidislocanti.

DOTAZIONI STANDARD

Verricello 1500 W - Ancora 25 kg con 75 m di catena
- Cuscini prendisole con poggiatesta e portabicchieri
- Tientibene di acciaio - Tavolo pozzetto - Mobile vtr in pozzetto - Passerella elettroidraulica - Piattaforma bagno mobile con capacità di sollevamento di 400 kg - Scaletta bagno a scomparsa - Antivegetativa - Idroguida - Bussola - Autopilota - Tridata Display - Monitor lcd 7" touchscreen per diagnostica allarmi - Indicatori livelli - Contagiri/contatore motori - Radio cd con altoparlanti - Piano cottura vetroceramica 3 fuochi - Microonde + grill - Frigo da 190 l - Generatore 3,5 kW - Impianto antincendio.

OPTIONAL

Cabina Marinaio con aria condizionata - stabilizzatori seakeeper (richiesto generatore ammodernato) - Tendalino pozzetto - Mobile bar in pozzetto - Verniciatura scafo - Tettuccio morbido sul fly - Pagliolo pozzetto in teak - Videocamera Raymarine per serie G (n° 3 videocamere) - A/V Entertainment system (Bose system 2.1 in salone, cabina armatore e vip, amplificatore e altoparlanti in pozzetto e flybridge).

PRESTAZIONI

600 giri	4,7 nodi	3,6 l/h	52 db
1000 giri	7,3 nodi	11 l/h	57 db
1500 giri	10,2 nodi	44 l/h	62 db
2000 giri	12,8 nodi	104 l/h	68 db
2200 giri	16,0 nodi	127 l/h	71 db
2400 giri	19,0 nodi	151 l/h	71 db
2600 giri	21,5 nodi	180 l/h	71 db
2640 giri	23,2 nodi	193 l/h	75 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
1500 giri	65 ore 50'
2000 giri	27 ore 45'
2600 giri	16 ore 10'

CONDIZIONI DEL TEST

Vento	20 nodi
Mare	leggermente mosso
Temperatura aria	16°
Carburante nel serbatoio	1600 l
Acqua nel serbatoio	500 l
Equipaggio imbarcato	9 persone
Pulizia carena	buona



IL COMFORT OLTRE GLI SPAZI

di Alberto Mondinelli

Pilotina chic che, oltre il connubio fra pesca e relax tipico di queste barche, rivela molta affidabilità con mare mosso

C'è poco da discutere, la barca è un investimento importante e al momento della scelta spesso (per non dire sempre) le mogli vogliono avere voce in capitolo. Fino a quando la crociera è l'unico obiettivo il confronto è su esigenze comuni, ma se si devono conciliare anche le esigenze di un pescatore allora le divergenze possono essere più ampie. Consci di questo dualismo, alla Ranieri International hanno affrontato il tema fisherman accettando la sfida e hanno voluto una barca che sapesse conciliare le diverse esigenze.

Si chiama CLF 22, altisonante acronimo di Cabin Luxury Fisherman, giusto per non voler nascondere le ambizioni, la proposta del cantiere calabrese su un tema difficile proprio perché deve combinare esigenze specifiche per la pesca (di fatto i pescatori anche dilettanti sono sempre molto pretenziosi) con quelle più mirate allo svago e al relax.





COPERTA E QUADRATO

Lo specchio di poppa è sgombro per lasciare ai pescatori la possibilità di attrezzare il proprio regno come meglio credono. Il modello provato non aveva ancora montate tutte le attrezzature del caso, ma non è difficile immaginare che anche il più pignolo possa trovare la soluzione desiderata con tanto spazio a disposizione, compatibilmente con la di-

mensione della barca. Il fuoribordo Suzuki DF175 è montato su una spiaggia che si rivela utile anche per la risalita dal bagno. L'accesso a prua è garantito da due ben dimensionati passavanti e molto utile si rivela il tientibene ricavato sulla tuga, che consente di raggiungere il solarium prodiero. Generosa la sua superficie che, certi di non sbagliare, immagi-

niamo sarà il regno dell'altra metà della famiglia. Il quadrato è ben articolato, con un livello a dritta e lo spazio per allestire un pratico angolo cottura, mentre a pruvia si trova la plancia dotata di una seduta avvolgente e dello spazio per montare tutte le strumentazioni indispensabili per la navigazione, ma soprattutto per la pesca sportiva.



A BORDO IN TUTTE LE STAGIONI

La tuga avvolge uno spazio interno che può essere completamente chiuso. Il piccolo quadrato, inoltre, può essere sfruttato anche per la notte per un ospite in più, grazie alla dinette trasformabile in letto.



ZONA NOTTE

Come già parzialmente detto, la zona notte inizia in quadrato con la cuccetta singola che si ricava dalla trasformazione della dinette. Se invece si naviga solo in coppia non c'è neppure bisogno di smontare il tavolo, infatti un'altra cuccetta si trova a prua, su un livello leggermente inferiore (definirlo ponte sottocoperta mi sembra eccessivo). La possiamo classificare come una piazza e mezzo abbastanza generosa, soprattutto quando viene montato l'elemento centrale che

unisce i due letti a V. Una o più notti a bordo sono ipotizzabili senza neppure prepararsi a troppi sacrifici. Sotto la cuccetta di dritta trova posto anche una ribaltina che apre il gavone per il wc chimico. A questo punto affermare che non manca proprio nulla è solo dire la pura verità, a cui va aggiunto che la lavorazione della vetroresina, dei legni e della cuscineria è di eccellente fattura, giusto per accontentare ancora un po' di più anche l'altra parte dell'equipaggio.



ADRENALINA NON SOLO DI NOME

*Lomac l'adrenalina la promette
e mantiene l'impegno. Volare a 53 nodi
in pieno comfort non è da tutti*

di Alberto Mondinelli

Chi crede che in un gommone ci sia ancora poco da inventare può considerarsi smentito. Adrenalina 9.5 non è sicuramente un progetto rivoluzionario, ma riesce a raccogliere un numero tale di innovazioni e accorgimenti che merita certamente l'attenzione che ha destato al suo lancio. E poi c'è l'esperienza Lomac che è una garanzia. Particolarmente riuscito anche l'abbinamento cromatico. Grigio e arancio è un binomio originale e non è il

solo: una delle caratteristiche salienti dell'Adrenalina 9.5 è proprio quella di essere proposto, con un lieve sovrapprezzo, in una serie di colorazioni innovative, ma si può sempre optare per la tradizionale livrea bianca. Lo scafo e le parti di vetroresina sono realizzate con la tecnologia della stratificazione a infusione sottovuoto, garanzia di grande qualità, robustezza e durata, con impiego di resina vinilestere di elevate doti di resistenza meccanica.



COPERTA

Sull'Adrenalina 9,5, nulla è stato lasciato al caso: è questo il suo segreto. A poppa le due plancette ai lati dei fuoribordo garantiscono una comoda risalita dal bagno; il passaggio in pozzetto è a dritta mentre, al suo fianco, si allunga un comodo divanetto che volendo può essere ampliato in un mezzo prendisole grazie a un elemento di legno e un cuscino che sono riposti nel gavone sottostante. Sempre a poppavia della plancia si trova la seduta del driver,

anche se sarebbe più corretto definirla il mobile cucina, perché sotto si apre un piano di lavoro ampio dotato di lavello e fornello, mentre nella struttura c'è posto per il frigorifero e per un piano ribaltabile così da allestire un pratico tavolino. A prua si apre invece l'ampio portello che fa accedere alla cabina, mentre il prendisole non si accontenta di offrire degli ampi gavoni sotto i cuscini ma, grazie al tavolino elettrico, si trasforma in dinette.

**GAVONI A VOLONTÀ**

La zona prodiera è caratterizzata, oltre che dalla dinette trasformabile in solarium, dalla seduta sul portello della cabina e dal gavone dell'ancora molto ben riuscito nel suo allestimento, così l'ancora non si vede e l'accesso alla catena e al verricello è garantito da un apposito sportello. Completamente sgombra, la parte superiore del musone di vetroresina può accogliere un pianetto di teck, molto pratico quando si ormeggia di prua o come trampolino per il bagno in baia. Nell'immagine sopra, ben evidenziata l'ampia disponibilità di gavoni.



TUTTO PENSATO IN OGNI MINIMO DETTAGLIO

A poppa, una nota di plauso per il tendalino che scompare completamente sotto la cucineria, ma quando serve si monta relativamente in poco tempo. In evidenza anche il rapido montaggio di un piccolo solarium e il passaggio a

dritta per la risalita dal bagno a poppa. Ampio lo spazio dedicato alla cucina, mentre piccolo appunto per la plancia, ampia e con gli strumenti disposti in maniera ben leggibile, ma anche un po' troppo banale.



Volare a oltre 50 nodi in tutta sicurezza, il nome Adrenalina è più che mai azzeccato per questo bel gommone della Lomac

SONO COME TU MI VUOI, MA SEMPRE MOLTO TRENDY

Grigio e arancio oppure verde, ma volendo optical bianco e nero, oppure con una netta prevalenza di bianco e la vetroresina scura,

magari granata. Non c'è limite alla personalizzazione dell'Adrenalina, denominatore comune sono la plan-

cetta e il piano di calpestio di teck a garantire un tocco di classe e anche un colpo d'occhio di grande effetto

con tutti gli abbinamenti cromatici, anche i più audaci. Quindi libero spazio alla creatività, ma con gusto!





INTERNI

Definirli interni potrebbe anche sembrare esagerato, ma in realtà la cabina dell'Adrenalina 9.5 è molto più abitabile di quanto ci si potrebbe aspettare e la cura riposta nel suo allestimento ne esalta ulteriormente la versatilità. Merita quindi un grande apprezzamento la capacità del cantiere di essere riuscito ad allestire un vano con un letto doppio o due cuccette singole e disimpegno centrale, trovando pure lo spazio per un wc. La

cura e l'agio negli spazi non fa minimamente pensare a una soluzione di ripiego, ma piuttosto a un'opportunità in più. Il tutto offerto da un gommone che, se lo si era classificato come sportivo tout court, si era certamente commesso un errore. L'Adrenalina 9.5 è in effetti, e proprio grazie a questa soluzione abitativa, molto di più. Meglio di tante parole è più opportuno far parlare le immagini che documentano le opportunità offerte dalla cabina.



PRESTAZIONI

Una fastidiosa onda lunga cerca di limitare le prestazioni dell'Adrenalina 9.5. Il tentativo va però a vuoto perché come diamo gas i due Yamaha lanciano rapidamente il gommone a 50 nodi e, come usiamo un po' i trim, saliamo fino a 5800 giri e tocchiamo i 53 nodi, solo uno in meno di quanto dichiarato dal cantiere, immagino in condizioni di mare un po' più favorevoli. I consumi di poco superiori ai 200 litri/h mi consigliano di verificare se a velocità di crociera, indicata dal cantiere a circa 30 nodi, si riesce a risparmiare qualche litro: in effetti a 3000 giri e 31 nodi bastano poco più di 63 litri/h, che scendono addirittura a 26 l/h a 2000 giri mantenendo la planata minima e viaggiando a circa 12 nodi. Condivisibile quindi l'indicazione del cantiere che consi-

glia una coppia di 250 cv e suggerisce i 300 cv come potenza massima. A velocità sostenuta apprezzo l'eccellente protezione del parabrezza anche in posizione eretta. In generale, l'Adrenalina si mostra molto asciutto a tutte le andature, senza spruzzi improvvisi anche se il mare non è dei più tranquilli. Anche una "sparata" con mare al traverso conferma le ottime doti di stabilità; provo delle virate con raggi stretti che mi ribadiscono come anche sotto l'aspetto dell'agilità l'Adrenalina non teme rivali. Il tutto, e questo va sottolineato, senza mai avere la sensazione di essere al limite o di correre il seppur minimo rischio. Anche l'attraversamento della scia per verificare la carena su un'onda più corta è superato a pieni voti.

MI PIACE

Un gommone che sa essere sportivo e al tempo stesso elegante e confortevole; la cabina non è un loculo come spesso succede ma ben dimensionata e vivibile. Apprezzabile l'opportunità offerta dalle diverse colorazioni che consente di personalizzare il proprio Adrenalina.

MI LASCIA PERPLESSO

Il parabrezza non è protetto e quindi è esposto ad eventuali rotture se urtato violentemente, e a 50 nodi può succedere... Il prezzo è piuttosto impegnativo e un piccolo appunto lo faccio anche al design della plancia, migliorabile.

**SCHEDA TECNICA**

Lunghezza fuori tutto	m 9,42
Larghezza.....	m 3,51
Lunghezza interna	m 7,15
Larghezza.....	m 2,16
Compartimenti	6
Diametro tubolari.....	m 0,67
Dislocamento a secco	kg 2000
Motorizzazione	cv 2x300
Serbatoi carburante.....	l 700
Posti letto.....	2
Portata persone.....	20
Categoria di omologazione.....	B

Cantiere costruttore: Lomac Nautica
Via Buozzi 26, 20097 S. Donato Milanese (MI),
tel. 02 51800538, www.lomac-adrenalina.it

DOTAZIONI STANDARD

Timoneria idraulica - Portello cabina assistito - Oblò per aerazione cabina - Impianto elettrico con 14 interruttori retroilluminati - Cabina con due cuccette, specchio, mobili di rovere e presa 12 V - Wc marino completo di maceratore acque nere con serbatoio 56 l - Luci in cabina, plancetta poppa, gradini coperta, gavoni di prua e poppa - Verricello elettrico con ancora 10 kg e 50 m catena - Impianto elettrico per 3 batterie - Tendina parasole a poppa - Cuscineria completa - Gonfiatori elettrico e manuale.

PREZZI E MOTORI

solo scafo (versione bianca).....euro 83.000
solo scafo (versione colorata).....euro 88.000
Con dotazioni standard, Iva esclusa

La coppia di Yamaha da 300 cv sono persino eccessivi. Il futuro armatore potrà scegliere la potenza e il fuoribordo che ritiene più opportuno, tenendo presente che lo stesso cantiere consiglia, se non si hanno particolari esigenze velocistiche, un passo indietro optando per una coppia di 250 cv.

PRESTAZIONI

1000 giri	4,2 nodi	10,5 l/h.....	66 db
1500 giri	7,9 nodi	18 l/h.....	73 db
2000 giri	12 nodi	26 l/h.....	76 db
2500 giri	20 nodi	39 l/h.....	80 db
3000 giri	27 nodi	52 l/h.....	82 db
3500 giri	31 nodi	63 l/h.....	78 db
4000 giri	39 nodi	94 l/h.....	84 db
4500 giri	43 nodi	115 l/h.....	84 db
5000 giri	47 nodi	180 l/h.....	85 db
5500 giri	50 nodi	200 l/h.....	87 db
5800 giri	53 nodi	202 l/h.....	88 db

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
3000 giri	16 ore 10'
4000 giri	6 ore 45'
5500 giri	3 ore 10'

OPTIONAL

Caricabatterie con spia e cavo 10 m - Telo copriscafo - Telo copriconsolle - Telo copriseduta - Vhf - Sintonizzatore dvd, mp3, Ipad con 2 speaker - Contacatena - Elica di prua.

CONDIZIONI DEL TEST

Vento.....	3 nodi
Mare.....	leggermente mosso
Temperatura aria.....	12°
Carburante nel serbatoio	400 l
Acqua nel serbatoio.....	vuoto
Equipaggio imbarcato	2 persone
Pulizia carena	pulita

L'ORMEGGIO? SARA' L'ULTIMO DEI TUOI PENSIERI

gaia.comunicazione.com



La più avanzata e sicura tecnologia per l'ormeggio



Comfort, Affidabilità, Precisione

NOVITÀ

Prova la comodità, la sicurezza ed il vantaggio di avere un prodotto YC a bordo. Gli originali ed inimitabili radiocomandi per ormeggio **DUAL BAND** (doppia banda trasmissione) o **SMART** (singola banda trasmissione), i joysticks di manovra **JCS** o il nuovissimo joystick **JCS plus** con il suo design nuovo ed ergonomico, che permettono con il semplice movimento della vostra mano, l'azionamento dei motori, dell'elica di prua o di poppa, la calata e la salpata dell'ancora consentendo di ormeggiare, manovrare ed indirizzare l'imbarcazione in qualsiasi direzione, con precisione ed in tutto relax.

Tu pensa a tutto il resto, all'ormeggio ci pensa Yacht Controller!

Yacht Controller le migliori tecnologie per un ormeggio facile, comodo, sicuro.

SMART

DUAL BAND

JCS

JCS plus



European Patent
EP 1 544 097 B1
N. 7.104.212 B2
Worldwide Patented



FC CE

Per informazioni:

Tel. +39 0184 501688

www.yachtcontroller.it - info@yachtcontroller.it