

Per chi non si accontenta

For the most
DEMANDING clients

Si tratta di un maxi Rhib ad alte prestazioni costruito in infusione e fibre di carbonio. La filosofia di fondo è quella di un mezzo molto veloce che consumi poco e che abbia un'abitabilità esterna inusuale

A high performance maxi Rhib built in infusion and carbon fibre. The underlying philosophy is that of a very fast vessel with low fuel consumption and an unusual outdoor living area

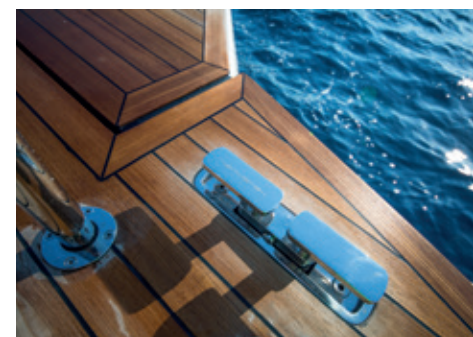
by Francesco Popia - photo by Andrea Muscatello

16.8m



La zona living area esterna è completata da un piccolo cucinino e numerose cassettiere e gavoni con ampio spazio di stivaggio, anche per i classici water toys.

The external living area features a little stove and a lot of drawers and lockers, ensuring a large space for stowage, even for the classic water toys.



I

Il tender è sempre stato correlato ad una imbarcazione più grande; in questo caso il cantiere ha volontariamente ricercato un concetto diverso, indipendente da una mother ship, ma pensato per essere la barca appoggio ad una abitazione nelle vicinanze del mare. Il risultato è un "super-rhib" (Rigid Hull Inflatable Boat) ideale per chi vuole gestire una barca senza equipaggio in totale privacy, appoggiandosi ad una villa per poi godersi uscite giornaliere o, al più, lunghi week end. Se poi nelle vicinanze sono presenti un gruppo di isolette o spiagge raggiungibili solo dal mare, allora l'Anvera 55 trova il suo ambiente naturale.

L'origine del 55 è multiforme ed è il risultato di più passioni miscelate insieme: ricerca di innovazione, amore per le immersioni subacquee, irrefrenabile necessità di adrenalina condensata dalle competizioni di motonautica. Il risultato conduce ad uno scafo realizzato totalmente in **fibra di carbonio**, con tubolari gonfiabili che ricordano le imbarcazioni appoggio subacquee, e propulsione con trasmissioni ad eliche di superficie.

Come anticipato, lo scafo e la propulsione discendono da scelte assunte in ambiti di estrazione da competizione, anche grazie alla laminazione dello scafo in fibra di carbonio con resina epossidica operata sottovuoto. Difficile trovare materiale non in carbonio anche negli arredamenti. Tutto ciò porta ad una **struttura estremamente leggera** con una marcata riduzione della necessità di potenza per raggiungere lo stesso rapporto peso/potenza di altre imbarcazioni. Di interesse il fatto che gli stampi e la laminazione sono assicurati da risorse interne all'azienda mentre solo la verniciatura è delegata all'esterno. La costruzione in fibra di carbonio, consente, oltre all'abbattimento del peso, la realizzazione di forme di design altrimenti non immaginabili con altri materiali: la parte terminale del tettuccio, per esempio, seppur sottile, non preclude la possibilità di essere interamente calpestabile e, per la gioia dei ragazzi, di essere impiegata come trampolino per i tuffi.

La carena è a geometria variabile con sezione trasversale poppiera caratterizzata da un deadrise di 17° per poi passare a metà sezione a 25° fornendo un riuscito compromesso fra buona superficie di portanza per la planata ed elevato angolo verso murata per un più efficace inserimento in virata. Lo scafo risulta molto leggero, leggerissimo, consentendo una motorizzazione morigerata a fronte di prestazioni che lo proiettano **oltre i 45 nodi in meno di un minuto partendo da fermo**.

La motorizzazione è affidata a **2 Caterpillar C8.7** mentre la trasmissione a **Top System** con pale dei timoni disassati rispetto alle **eliche di superficie Radice a 5 pale da 655mm di diametro e 1095 mm di passo**. La manovrabilità a lento moto, per via dei timoni non direttamente nel flusso dell'elica, è affidata alla variazione differenziata di manetta destra e sinistra; per i meno "navigati" si può agevolmente ricorrere all'ausilio delle eliche di manovra di prora e di poppa (quest'ultima di serie nel 55S, opzionale nel 55).

La matita di **Aldo Drudi** lascia l'impronta: le linee sono racing, ma filanti e morbide, l'aspetto esteriore è originale e l'esigenza estetica si sposa con la sostanza. La presa d'aria integrata con il tettuccio, per esempio, conferisce sì una linea aggressiva, ma ogni dettaglio è studiato per migliorare anche le caratteristiche funzionali. Le sezioni interne della struttura sono studiate insieme a CAT rispettando i m3/h necessari evitando eccessivi incrementi di velocità e conseguenti diminuzioni di pressione. Il flusso dell'aria passa successivamente attraverso la sala ausiliari che funge da "anticamera" facendo arrivare, ai filtri del motore, aria con relativa assenza di salsedine assicurando rendimento ed efficienza a lungo termine dei motori e di tutti gli impianti ausiliari presenti in sala macchine.

I tubolari in materiale tessuto Orca della ditta PRC, anche se non contribuiscono all'opera viva, sono un eccellente ausilio per mantenere la coperta asciutta anche quando si eseguono veloci virate strette con il vento al traverso. A prora e in corrispondenza delle terrazze il tubolare è rigido.

La guida è istintiva e dà libero sfogo a chi vuole divertirsi in sicurezza: è possibile virare alla massima velocità con tutta la barra senza problemi, ottenendo raggi di curvatura di circa 70-80 metri, ultimando il 360 a 37 nodi, per poi tornare subito a 45 al termine della virata. Se si desidera stringere ancora oltre la già stretta virata, i flap, usati correttamente, vengono in aiuto fungendo da perno, portando il raggio a circa 50 metri.

Si ricorre ai flap anche dall'ingresso in planata fino a 20 nodi di velocità, poi si può tranquillamente farne a meno. I trim delle trasmissioni risultano meno influenti in questo frangente, ma possono essere regolati per ottimizzare la spinta delle eliche con benefici effetti sull'incremento di velocità nell'ordine di un nodo circa.

L'Anvera 55 merita di essere vissuto nei suoi spazi aperti, con un ampio ponte, un prendisole prodiero di 6,5 m², ma soprattutto una zona poppiera molto generosa: una vera e propria beach area con parte delle murate che si abbattano e si trasformano in **2 terrazze che portano la larghezza dello scafo a 5,65 m e contribuiscono alla stabilità trasversale rendendo più confortevole la sosta alla fonda. Tutta l'area può essere coperta da un tendaggio con supporti in carbonio di serie. Le poltrone / chaise lounge galleggianti sono una trovata interessante perché lasciano ancora più spazio in coperta una volta messe in acqua: l'accesso al mare è garantito da un'ampia e comoda scaletta idraulica.**



L'area sottocoperta gode di un importante open-space utile per organizzare un week-end.

The underdeck area features an open-space, large enough to comfortably spend a week-end on board.



Tenders have always been associated with a larger vessel; in this case, the shipyard has voluntarily sought a different concept, designed to be independent of a mother ship, and used instead as a support boat for a house near the sea. The result is a "super-rhib" (Rigid Hull Inflatable Boat) that is ideal for those who want to have their own boat without a crew in total privacy, taking day trips or at the most a long weekend break from a seaside villa. If there is also a group of small islands nearby, or beaches accessible only by sea, then the Anvera 55 is the perfect choice.

The 55 has a multifaceted origin that is the result of a combination of several passions: innovation, a love of scuba diving and an irrepressible need for the high adrenaline of powerboat racing. The result is a shell made entirely of carbon fibre with inflatable tubes similar to those on scuba diving boats, and a propulsion engine with a surface propeller.

As mentioned above, the hull and engine are inspired by competition vessels, along with the carbon fibre hull laminated with vacuum applied epoxy resin. The furnishings are also nearly all in carbon fibre. All of this leads to an extremely lightweight structure with a marked reduction in the need for power to achieve the same power-to-weight ratio than other boats. The moulding and laminating are performed in-house, while only the painting is outsourced.

As well as reducing weight, the carbon fibre structure allows us to design forms that would be impossible with other materials: the end part of the roof, for example, is

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	LA SPEZIA
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed	0
Altezza onda//Wave height	20 cm
Personi a bordo//Number of people on board	6
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	620 l
Acqua imbarcata//Water volume on board	45 l
Eliche//Propellers	eliche di superficie - trasmissione Top System TT 45 S
Motore//Engines	CAT C8.7

Velocità max nodi
//Top speed knots

46

Autonomia mn
//Range nm

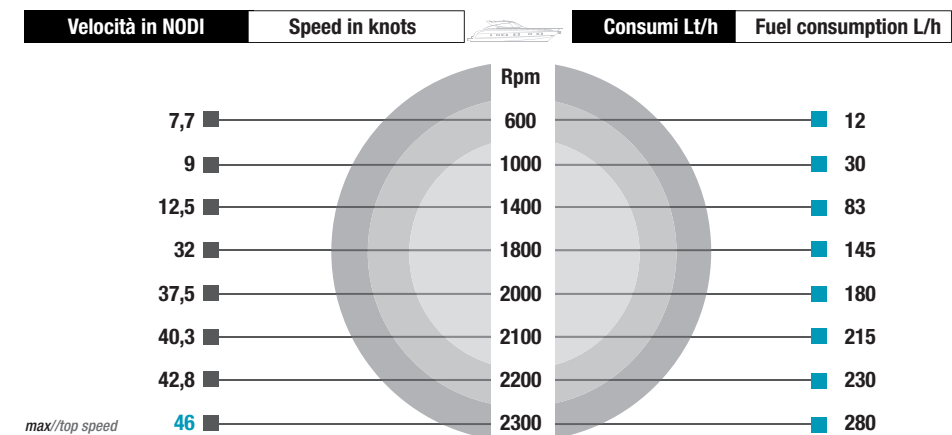
500

Rapporto peso potenza
//Mass /outlet power

10

Rapporto lung./larg.
//L/W

4.2



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
600	7,7	12	1,6	1540,0	75
1000	9	30	3,3	720,0	79
1400	12,5	83	6,6	361,4	81
1800	32	145	4,5	529,7	84
2000	37,5	180	4,8	500,0	80
2100	40,3	215	5,3	449,9	80
2200	42,8	230	5,4	446,6	88
2300	46	280	6,1	394,3	88

LG Srl
Via Tazio Nuvolari, 74
I-47843 - Misano Adriatico (RN)
(+39) 0541613932
info@anvera.it
www.anvera.it

PROGETTO esterni DRUDI design • architettura navale Ufficio Tecnico Anvera
SCAFO lunghezza ft 16.8m • larghezza massima 5.06m • 5.65m con terrazze aperte • immersione 0.85m • dislocamento vuoto 11 ton • dislocamento pieno carico 13 ton • Capacità serbatoio carburante 1600 l • Capacità serbatoio acqua 400 l
MOTORE 2 CAT C 8.7 • Potenza kW 478 ognuno • Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 117mm X 135mm • Cilindrata 8.7 l • Regime di rotazione massimo 2300/min • Peso 1041 kg
CERTIFICAZIONE CE Categoria B
PREZZO € 1'060'000 std • 1'190'000 full optional

PROJECT exterior design DRUDI design • naval architecture Anvera Technical Department
HULL LOA 16.8m • Maximum beam 5.06m • 5.65m with opened terraces • Draft 0.85m • Ligh mass displacement 11 ton • Full mass displacement 13 ton • Fuel tank volumes 1600 l • Water tank volume 400 l
Main Propulsion 2 CAT C 8.7 • Outlet mechanical power 478 kW each engine • Number of cylinders 6 • Bore & Stroke 117mm X 135mm • total swept volume 8.7 l • Maximal rotational speed 2300/min • Weight 1041 kg
Certification EC Category B
Price € 1'060'000 std • 1'190'000 full optional



Il design è di Aldo Drudi, matita che ha firmato la maggior parte delle colorazioni dei caschi di Valentino Rossi. Il progetto tecnico, compreso lo studio delle linee d'acqua e della forma della carena, è di Brunello Acampora Victory Design.

The design is by Aldo Drudi, the designer who has chosen the most of the colours of Valentino Rossi's helmets. The technical project, including the waterlines and the shape of the hull, is by Brunello Acampora Victory Design.

thin yet robust enough to walk on or, to the delight of the kids, to be used as a springboard for diving.

The hull is variable with the aft cross section featuring a 17° deadrise before moving to mid-section at 25°, offering a successful compromise between good surface lift for planing and a high angle for more effective turning. The hull is very, very light, allowing disciplined performance with power capable of propelling the vessel **from zero to over 45 knots in under a minute**. The vessel features, on the one hand, 2 Caterpillar C8.7 engines and, on the other hand, the **Top System** drive with rudder blades misaligned with respect to the 5-blade Radice surface propellers with 655 mm diameter and 1095 mm pitch. Slow manoeuvrability, due to rudders not directly in the propeller flow, is entrusted to the differentiated variation of left and right throttle; for the less experienced, it is easy to use the propeller and stern propellers (standard in the 55S series, optional in the 55).

Aldo Drudi's mark is clear to see: the lines are racing, yet streamlined and soft, the exterior appearance is original and aesthetics are matched with function. The integrated air intake in the roof, for example, gives an aggressive line while also being designed to improve functional features. The internal sections of the structure are designed with CAT, respecting the m3/h required, avoiding excessive increases in speed and consequent pressure drops. The air flow then passes through the auxiliary room, which acts as an "anteroom", bringing air with a relative absence of saltwater to the engine filters, ensuring long-term efficiency and

performance of the engines and all auxiliary equipment in the engine room.

The tubes in Orca fabric material by PRC, even if not part of the structure itself, are an excellent aid for keeping the deck dry even when performing sharp tacks against the wind. The tubes are rigid at the terraces and prow.

The feeling at the helm is instinctive and gives free rein to have fun safely: you can swing at the maximum speed with the entire bar without any problems, obtaining a curve radius of about 70-80 meters, completing the 360 turn at 37 knots, then returning immediately to 45 at the end of the turn. If you want to turn even tighter than that, if used correctly, the flaps act as a pivot, bringing the radius to about 50 meters.

The flaps are also used up to 20 knots when beginning to plane, and then you can easily do without. The trim of the transmission is less important here, but can be regulated to optimise the propeller thrust, increasing speed by around one knot.

The Anvera 55 deserves to be enjoyed with its open spaces, large deck and 6.5 m² bow sun deck, and above all its very generous aft area: a real beach area with part of the walls that collapse and turn into **two terraces**, bringing the hull width to 5.65 m and contributing to stability, making the vessel more comfortable at anchor. The whole area can be covered with a carbon cover that comes with the boat. Floating armchairs/loungers are an interesting find because they leave even more indoor space when placed in the water: access to the sea is guaranteed by a large and comfortable hydraulic ladder. ■

