

L'equilibrio di un funambolo

Balancing like a **TIGHTROPE** walker

Ottimo rapporto peso/potenza per garantire prestazioni esaltanti senza consumare troppo. Merito del carbonio, della carena, dei motori e di una lavorazione fatta tutta all'interno del cantiere

A great weight/power ratio for exciting performance levels without using too much fuel. Thanks to the use of carbon, the hull, the engines and work that was done entirely at the shipyard

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello



14.50 m

“

Le **terrazze** collocate nella parte poppiera dei tubolari, insieme alla **piattaforma bagno**, regalano un pozzetto che è davvero una SUPERFICIE A PELO D'ACQUA.

*The foldable **platforms** in the rear part of the tubing, together with the **bathing platform**, produce a cockpit which is REALLY AT WATER LEVEL.*

”

L

Le sfide sono avvincenti se si prova a fare qualcosa di nuovo. E il team che ha dato vita ad Anvera, si sa, è abituato alle sfide. Non solo quelle industriali, ma anche quelle delle gare di motonautica. Che cosa ha quindi *Anvera 48* di diverso dai tanti altri maxi rib che affollano il mercato? È in carbonio, ma non nel senso che il rollbar o un pezzettino di qualcosa montato sulla coperta è fatto con questo materiale. Questa è davvero tutta in carbonio. «*Non riesci mica a fare un quattordici metri e mezzo che pesa solo nove tonnellate, se non usi il carbonio*», afferma Luca Ferrari. E quello del peso è stato sicuramente un'ossessione per il cantiere. Poco peso per ottenere ottime prestazioni in velocità senza consumare un intero giacimento di petrolio ogni volta che si affonda la manetta. Per verificare il risultato di questo sforzo produttivo e progettuale, le location non potevano essere più invitanti: Ibiza e Formentera. A poppa ci sono due Mercury Diesel da 550 cv ciascuno con eliche di superficie Radice a cinque pale brandeggiabili e il sistema Top System che consente di facilitare la conduzione grazie alla regolazione automatica di trim e flap. Appena usciti dal porto incontriamo un po' di onda proveniente da Sud. Ci divertiamo ad affrontarla sia in prua, sia in diagonale. La carena, disegnata da Andrea Frabetti, si comporta sempre bene. Ha un angolo di deadrise di 15,5° e i redan. Affronta l'onda senza salti particolari e senza buchi. Ti puoi permettere di entrare a tutta velocità dentro un'onda di mezzo metro senza correre il rischio di far sobbalzare fuori bordo il resto dell'equipaggio. In rotta verso Formentera, apprezzo che cosa significhi avere la potenza giusta per un determinato peso d'imbarcazione. Centodieci cavalli in



tutto non sono tantissimi, ma la velocità che raggiungiamo è di ben 50 nodi. Quella più confortevole, a mio avviso, è intorno ai 40 e mi sorprende vedendo il dato dei litri/miglio. Ne bastano tre e mezzo circa per navigare a questa velocità. Più o meno lo stesso valore che il flussometro indica a 30 nodi di velocità. Anche da questi dettagli si capisce l'efficienza della carena. A 30 o a 40 nodi il consumo litri/miglio è pressoché invariato. Solo mezzo litro di differenza. A 50, ovviamente, è maggiore, ma rimane comunque contenuto visto che si arriva a quattro litri. Tutto grazie al carbonio, alle linee d'acqua e ai due motori, potenti, ma non troppo. *Anvera 48* sembra un funambolo che non perde mai l'equilibrio. La sua rotta è come una corda tesa da attraversare. Da una parte c'è la velocità e dall'altra i consumi, ma si riesce a camminare senza cadere da una parte o dall'altra. Appena raggiungiamo Formentera, le lingue di sabbia delle bianche spiagge ci proteggono dalle onde e allora diamo sfogo alla voglia di evoluzioni. Il sistema Top System, non solo aiuta a regolare flap e trim e quindi consente di navigare sempre con il giusto assetto, ma permette anche di effettuare una virata in tutta sicurezza. Regola, infatti, anche i giri dell'elica così si ha un maxi rib molto maneggevole e sempre sicuro, anche in virata stretta. Passiamo ora all'allestimento totalmente custom. Su questo modello, sottocoperta c'è una grande cabina matrimoniale, un bagno ampio e confortevole e un locale tecnico. Poca ventilazione perché l'aria entra solo dal tambuccio, ma c'è, ovviamente, l'aria condizionata. In coperta, il segno distintivo sono le terrazze laterali a poppa che aprendosi regalano uno spazio ancora maggiore durante le soste in rada.



Grande abitabilità, sia nella cabina matrimoniale, sia in bagno. Volendo, si possono fare crociere a corto e medio raggio senza rinunciare al comfort.

It has lots of living areas, both in the double cabin, and in the bathroom. You can do short and medium range cruises without losing comfort.



Facile da condurre anche grazie alle regolazioni automatiche di assetto del sistema Top System. Grande equilibrio tra la potenza dei motori e il dislocamento leggero garantito dal carbonio.

It is easy to handle, not least because of the way the Top System transmissions automatically manages the trim. There is great balance between the strength of the engines and the boat's limited weight thanks to the use of carbon fibre.



Confesso che non sempre le terrazze mi entusiasmano. Oggi vanno di moda e sembra che non se ne possa fare a meno. Queste però si fanno apprezzare, non solo per il volume che acquista il pozzetto, ma anche perché il contatto con l'acqua è molto ravvicinato. Merito anche della poppa e della piattaforma che ricopre eliche e trasmissioni. Sta di fatto che, mentre abbassano con il telecomando le terrazze, mi sembra di essere su un materassino in mezzo a una piscina. Ho apprezzato molto la postazione di guida. L'ergonomia dei sedili fa immediatamente capire che il progetto è stato seguito da chi ha corso in motonautica. Si può stare in piedi e si ha un bel poggia schiena, sempre avvolgente. In alternativa, si può alzare la seduta e, anche in questo caso, non è penalizzata la visibilità. Merito anche di un parabrezza in un pezzo unico, senza montanti o altri ostacoli alla visuale nel vetro centrale. Al termine di tutte queste considerazioni, il tempo è scaduto e anche il sole sta per tramontare. Va bene che i consumi sono contenuti, ma sono comunque più di quattro ore che navighiamo. La voglia non mi è comunque passata perché è un mezzo divertente e facile da condurre. Ci rimane un'ultima cavalcata fino al porto di Ibiza. Chiedo a Luca Ferrari se posso continuare a stare al timone e lui si mostra molto disponibile. Anzi, mi affianca e inizia a smanettare sulla leva gas, così mi posso concentrare sul volante. Non capita tutti i giorni di avere come copilota un campione di Offshore. Mi sembra di essere sugli autoscontri al luna park, quando uno schiaccia il pedale e l'altro guida. In mare aperto tra le due isole c'è un po' d'onda e soprattutto, ci sono le tante scie delle barche che rientrano in porto. Proseguiamo alla velocità di 50 nodi fino al porto ed è proprio quando riduciamo la velocità che dalla cabina esce Massimo Papini. Dopo una giornata di lavoro iniziata al mattino presto, forse sperava in un rientro più soft, per questo si era rintanato in cabina. Ci guarda, ci sorride e ci dice: «*allora patacca, vi siete divertiti abbastanza?*».

Challenges are compelling if you try to do something new. And we know that the team which produced the Anvera is used to challenges. Not just in the world of business and production, but also in speedboat racing. So how is Anvera 48 different from all the many other maxi RIBs on the market? It is made of carbon fibre, but not in the sense that the rollbar and a bit of something on the deck are made from it. It is truly entirely made in carbon fibre. «*You really can't make a fourteen and a half metre boat which only weighs nine tonnes if you don't use carbon fibre*», states Luca Ferrari. And the weight issue was certainly an obsession for the yard. Limited weight to obtain excellent performance levels at speed, without consuming a whole oil field every time that you open up the throttle. We couldn't have more inviting locations to see the results of the production and design work: Ibiza and Formentera. At the stern there are two Mercury Diesel engines, each producing 550 hp, with adjustable, five-blade Radice surface propellers and the Top System transmissions, which gives steering

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place: Ibiza/Formentera (Spain)
Mare//Sea state: calmo/calm
Vento//Wind speed: brezza/breeze
Persone a bordo//Number of people on board: 3
Carburante imbarcato//Fuel volume on board: 609 l
Acqua imbarcata//Water volume on board: 400 l
Motore//Main propulsion: 2xMercury Diesel 6.7

Velocità max nodi
//Top speed knots

50

Autonomia mn
//Range nm

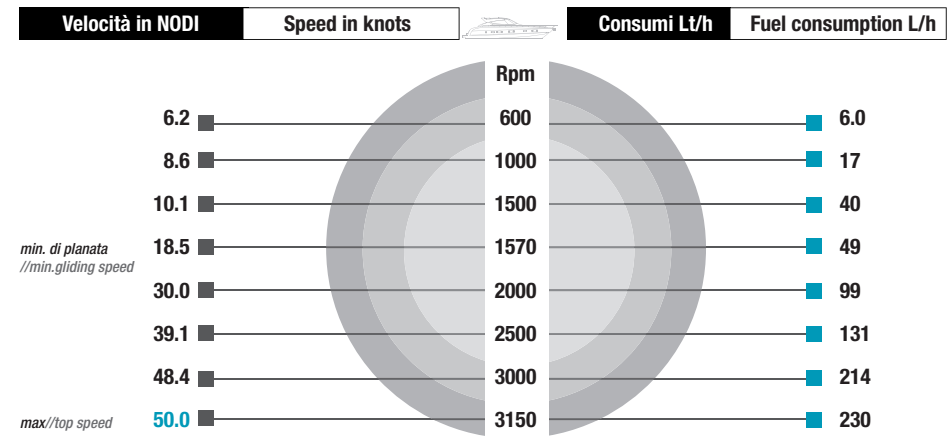
528

Rapporto peso potenza
//Mass kg/kW
/outlet power

13

Rapporto lung./larg.
//L/W

2.9



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	6.2	6.0	1.0	1446	72
1000	8.6	17	2.0	708	75
1500	10.1	40	4.0	353	74
1570	18.5	49	3.0	528	75
2000	30.0	99	3.0	424	77
2500	39.1	131	3.5	417	82
3000	48.4	214	4.0	316	85
3150	50.0	230	4.0	304	90

LG-YACHT
Via Tazio Nuvolari 74
I-47843 Misano
Adriatico (RM)
T. +39 0541 613932
info@anvera.it
www.anvera.it

Progetto: Andrea Frabetti e Anvera
Scafo: Lunghezza fuori tutto 14,50m • lunghezza scafo 12,90m • lunghezza al galleggiamento 11,85m • larghezza massima 4,91m • larghezza massima con terrazze aperte 5,51m • pescaggio 0,80m • diametro tubolari 0,57/0,80m • dislocamento a secco 9.000 kg • dislocamento a pieno carico 10.500 kg • serbatoio carburante 1.400 l • serbatoio acqua 400 l
Motori: 2xMercury Diesel 6.7 • potenza 404 kW (505 cv) • cilindrata 6,7 l • 6 cilindri in linea • alesaggio per corsa 104mm X132mm • regime di rotazione massimo 3.280 giri/minuto • trasmissioni Top System TT45 S con eliche di superficie
Certificazione CE: CAT B per 12 persone
Prezzo: 795.000 €, Iva esclusa (versione base)

Project: Andrea Frabetti and Anvera
Hull: LOA 14.50m • Length 12.90m • Waterline length 11.85m • Maximum beam 4.91m • Maximum beam with opened terraces 5.51m • Draft 0.80m • Tube diameter 0.57/0.80m • Ligh mass displacement 9.000 kg • Full mass displacement 10.500 kg • Fuel tank volume 1.400 l • Water tank volume 400 l
Main Propulsion: 2xMercury Diesel 6.7 • Outlet mechanical power 404 kW (505 hp) • cilindrata swept volume 6.7 l • 6 cylinders in line • Bore & Stroke 104mm X132mm • Maximal rotational speed 3.280/min • Transmission Top System TT45 S with surface propellers
EC Certification: CAT B 12 people
Price: 795.000 €, Excl. VAT (as standard)

Da 0 a planata 13 secondi
Gliding time span of 13s from 0 to glide
Da 0 a massima 33 secondi
Gliding time of 33s for a speed change from 0 to 50 knots (top speed)



assistance using automatic trim and flap adjustment. When we had only just left the harbour, we found some waves that were coming from the south. We had fun taking them both straight and side on. The hull, which was designed by Andrea Frabetti, handles well. It has a 15.5 degree deadrise angle, and a redan. It tackles the waves without jumping around much, or without plunging into troughs. You can let yourself go into a half metre wave at full speed without being in danger of flipping the rest of the crew out of the boat. Heading towards Formentera, I appreciate what it means to have the right power for a given weight of boat. A hundred and ten horsepower isn't a huge amount, but we get up to a full 50 knots. I think I'm more comfortable at around 40 knots, and I am surprised to see the fuel consumption figures. We just needed 3.5 litres a mile to go at that speed. More or less the same figure that the flowmeter shows when we were doing 30. This is another detail, which allows us to understand the efficiency

of the hull. There was nearly no change in litre per mile figures at 30 and 40 knots. Just half a litre's difference. At 50, obviously, that figure rises, but is still not a lot, given that it only gets to four litres. That is all thanks to carbon fibre, to the water lines and two engines, which are powerful, but not too much. *Anvera 48* feels like a tightrope walker who never loses his balance. The route it takes is like a stretched rope to cross. On one side there is speed, and on the other fuel consumption, but it manages to move forward without falling to one side or the other. Just as soon as we reach Formentera, the tongues of sand from the white beaches protect us from the waves and so we unleash our desire to do manoeuvres. The Top System doesn't just help to adjust the flaps and the trim, and thus to sail with the right trim at all times, but also means that you can turn in complete safety. It actually also adjusts propeller revs, so you get a maxi RIB that is very easy to handle and always safe, even when doing tight turns. Now let's move over on to the completely customised setup. On this model, below decks there is a big double cabin, a large, comfortable bathroom and a technical room. There isn't much ventilation because the air only comes from the companionway, but there is of course air conditioning. On deck, the distinctive element are the lateral terrace platforms which open up to provide a still larger area when at anchor. I confess that platforms don't always do very much for me. They are fashionable at the moment, and it looks as if nobody can do without them. But these I can appreciate, not just because of how much they extend the cockpit, but also because the water is brought into very close contact. That is also thanks to the design of the stern, and the platform that

covers propellers and transmission. In fact when we use the remote control to lower the platforms, it feels as if I were floating around on an inflatable mattress in a swimming pool. I really appreciated the driving position. The ergonomics of the seat immediately prove that the project has been designed by somebody who has real experience of speedboat. You can stand up, and there is a good backrest, which gives wrap-round support. Alternatively, you can raise the seat and still enjoy excellent visibility. That is also because of a windscreen, which is made in a single piece, without brackets or other elements to block the view in the middle of the glass. When we have finished looking at all these features, time is up and the sun is about to go down. It is a good thing that the fuel consumption is good, as we have been out for over four hours. But I'm still hungry for more, because this is a fun boat which is easy to steer. We have one last ride left into Ibiza harbour. I asked Luca Ferrari if I can stay at the helm, and he was happy to let me. He came alongside and started tinkering with the throttle, so I could concentrate on the wheel. It is not every day that you get to have an offshore racing champion as co-pilot. It feels as if we were on the bumper cars in the fairground, when one of you presses the pedal and the other steers. In the open sea, between the two islands, there are a few waves and, above all, a lot of wakes left by boats that are going back to harbour. We went at 50 knots to the port and just as we are reducing speed, Massimo Papini emerged from the cabin. After a hard day's work begun early in the morning, perhaps he was hoping for a softer return, which is why he holed up in the cabin. He looked at us, smiled, and said: «*so champs, was that fun enough?*». ■

