

The Crossover Boat

Un maxi rib con caratteristiche sorprendenti in termini di soluzioni abitative. La parte di poppa si trasforma in una grande beach area grazie ai tubolari che si abbattano. Costruita interamente in carbonio supera i 46 nodi di velocità massima

A maxi rib with amazing living solutions. Thanks to the folding tubs, the stern area can turn into a wide beach area. Entirely built in carbon it exceeds 46 knots of top speed

by Francesco Michienzi



► CI TROVIAMO A CATTOLICA PRONTI PER USCIRE, I PASSANTI CI GUARDANO DALLA BANCHINA DEL PORTO CON UN CERTO STUPORE. Siamo con Giancarlo Galeone, Luca Ferrari e Gilberto Grassi di LG. LUCA nel 1994 è stato Campione Mondiale Classe Uno come pilota e nel 1997 come team manager, risultati di prestigio condivisi con Gilberto Grassi, manager del Team Italia Offshore dal 1989 al 1997. Per me è sempre un'emozione fare una prova di una barca con persone che hanno scritto belle pagine di storia nel Campionato del Mondo di Classe Uno Offshore. Non si finisce mai di imparare e le acute osservazioni di Luca Ferrari ti fanno comprendere il significato delle scelte progettuali del team di LG. Afferma Ferrari: «Innovare vuol dire conquistare nuovi obiettivi mai raggiunti da altri: Anvera è un'ottimizzazione senza precedenti per dimensione e prestazioni, un vero e proprio concentrato di alta tecnologia Made in Italy». Siamo pronti per uscire,

dopo un minimo warm up dei motori a bassi regimi, ecco crescere gradualmente il numero dei giri dei **due Cat, a 1450 giri** si sgancia la turbina meccanica ed entra in funzione il compressore volumetrico. La planata è praticamente istantanea, sette secondi con i motori a 2000 giri. Spingiamo a fine corsa le manette elettroniche microcommander e raggiungiamo la velocità massima di **46,3 nodi**. Montiamo eliche con un passo di 850 mm e trasmissioni Top System con timoni separati. Si potrebbe impostare anche l'autotrim, che può essere regolato su tre condizioni di mare differenti, per lasciar trovare al computer l'assetto migliore. Ma noi, durante il nostro test, facciamo tutto manualmente. Ci diamo da fare per calibrare i vari settaggi e per cercare la massima efficienza: giù il trim fino al 50 per cento, navighiamo a 29,6 e consumiamo 61 litri per motore a 1850 giri, spostiamo il trim in basso fino al 70 per cento, guadagniamo mezzo nodo e il consumo sale di circa 4 litri.

Tantissimi i piccoli particolari che fanno comprendere come ogni cosa non sia stata lasciata al caso, ma sia frutto di una lunga esperienza maturata in tanti anni tra i campi di gara di offshore e cantieri nautici prestigiosi. Luca è stato un Campione del mondo in Classe 1.



There are many details which make you realize that nothing has been left to chance, but is the result of long experience gained over many years in the offshore races field and in prestigious yards. Luca was a world Champion in Class 1.



Poca cosa se si considera che stimo navigando su 11 tonnellate di barca con un rapporto peso potenza di 8,5 chilogrammi per ogni cavallo disponibile. Cerchiamo il minimo di planata: a 1281 giri navighiamo a 20 nodi con i trim tutti giù, il limite lo troviamo a 1178 giri al minuto navigando a 16,3 nodi e consumiamo solamente 34 litri per motore.

La posizione del timoniere e del passeggero a lui affiancato è eretta, con appoggio della schiena ben contenuto fra cuscini che ammortizzano anche gli impatti più duri. Le mani sono sul volante o su un tientibene angolare posto sulla consolle per cui si è ben solidi anche ai movimenti più repentini e improvvisi. La ricerca della precisione nella fase progettuale e costruttiva è evidente. La plancia, ha un sistema elettronico realizzato dalla Naviop, è provvista di tutti i comandi necessari in posizioni facilmente accessibili per consentirne l'utilizzo anche in condizioni meteomarine difficili e la presenza degli indicatori della posizione dei flap conferisce una connotazione decisamente sportiva. L'obiettivo è chiaro: **pochi fronzoli e presenza di strumenti/comandi necessari, funzionali e ben raggiungibili.** L'avvolgente parabrezza è molto inclinato e integrato con il resto del cockpit come la presa per i motori che convoglia l'aria nei condotti integrati nell'unica leggera colonna di sostegno della sovrastruttura sulla parte superiore. Con la posizione del corpo ben assicurata alla barca, le rapide evoluzioni e

i cambi di direzione non suscitano timore grazie anche a una carena davvero ben studiata da **Brunello Acampora di Victory Design:** V profondo a prua e un angolo di 22 gradi a poppa con due leggere ali di gabbiano sui fianchi. Si intuisce chiaramente che è uno scafo pensato per correre. Anche gli impatti più duri sull'acqua non fanno mai perdere la direzione, così la rotta rimane stabile anche in condizioni estreme; i cambi di linea sono simultanei alla manovra, si vira senza elevati angoli di inclinazione trasversale con gli schizzi d'acqua tenuti a bada dai tubolari laterali.

La barca è stata costruita interamente utilizzando carbonio con fibre biassiali e unidirezionali, resina epossidica e particolari attrezzature, appositamente realizzate presso lo stabilimento LG, per essere leggera e particolarmente resistente. I tubolari sono in neoprene della Prc di Lecco e sono dello stesso tipo usato anche su barche militari. La sala macchine, per simbianza e cura del dettaglio, è simile a quella degli scafi offshore. Aldo Drudi autore delle linee ha detto: «Ho pensato a un delfino e ho disegnato Anvera». Molto lo spazio a disposizione degli ospiti che possono utilizzare oltre 20 metri quadrati di beach area, un grande prendisole a prua e una tavola da pranzo con 10 posti a sedere. Gli interni sono completamente customizzabili secondo le esigenze dell'armatore. Le finiture sono eccellenti come si conviene a una barca senza compromessi.



Giancarlo Galeone, Luca Ferrari e Gilberto Grassi hanno sempre avuto il pallino delle barche veloci e per questa ragione hanno fondato LG Technology Hub.

Giancarlo Galeone, Luca Ferrari and Gilberto Grassi have always been enthusiasts of fast boats. For this reason they founded the LG Technology Hub.



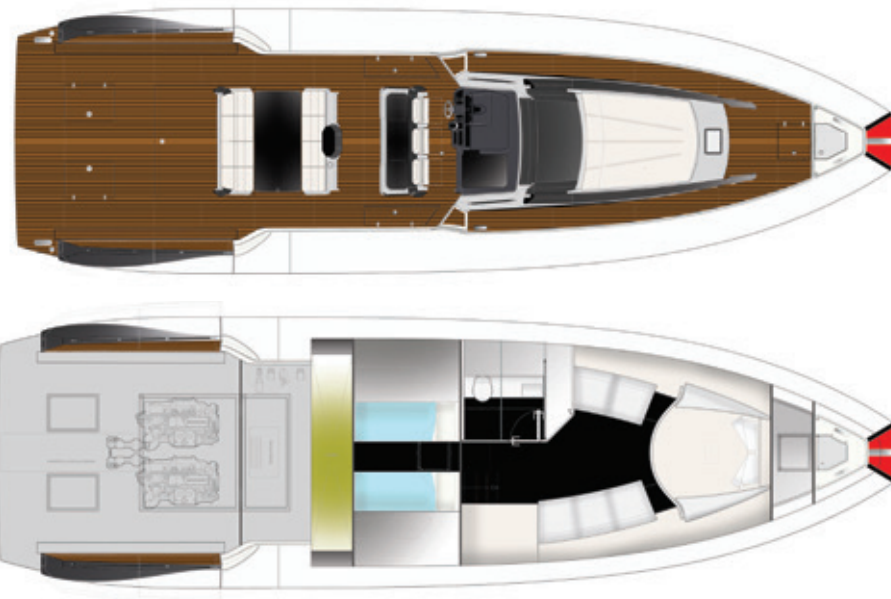
SCHEDA TECNICA//PERFORMANCES AND DETAILS

Velocità max //Top speed kn **46.3**

Autonomia mn //Range nm **320**

Rapporto peso potenza kg/cv //Weight/power ratio kg/hp **10**

Rapporto lung./larg. // L/W Ratio **3**

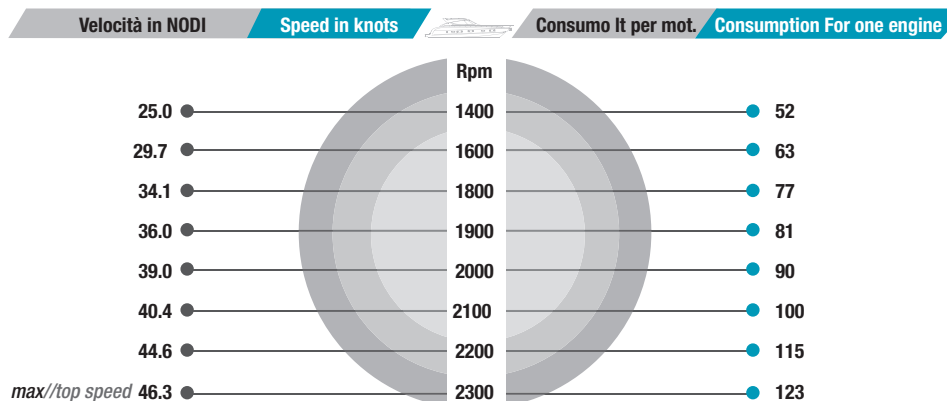


CON DUE MOTORI CAT DI 650 CIASCUNO NAVIGA A OLTRE 46 NODI DI VELOCITÀ MASSIMA. WITH TWIN CAT ENGINES OF 650 HP EACH IT EXCEEDS 46 KNOTS OF TOP SPEED.

CONDIZIONI DELLA PROVA//Conditions on test

Località//Place	Cattolica
Vento//Wind	5/6 nodi//kn
Mare//Sea	calmo//calm
Persone a bordo//People on board	5
Gasolio imbarcato//Fuel on board	750 l
Acqua imbarcata//Water on board	100 l

Giri RPM	nodi Knots	Consumo lt per mot. Consumption For one engine	L/miglio L/nm	db db
1400	25.0	52	-	85.0
1600	29.7	63	-	84.0
1800	34.1	77	4.61	88.0
1900	36.0	81	4.61	87.0
2000	39.0	90	4.9	88.0
2100	40.4	100	5.3	89.0
2200	44.6	115	5.1	90.8
2300	46.3	123	5.3	92.0



Note: 25 secondi dal minimo di planata alla velocità massima • Plana in 7 secondi a 2000 giri
 Note: Min to top speed in 25 sec • From 0 to plane in 7 sec at 2000 rpm

LG TECHNOLOGY HUB

Misano Adriatico Rimini
 www.anvera.it
 Tel e Fax
 +39 0541 613932

Concept: LG Technology Hub
 Designer: Aldo Drudi

Progetto navale

//Naval project: Brunello Acampora Victory Design
 Strutture//Structures:
 Luca Olivari

Scafo Lunghezza ft 16.8m
 • Linea al galleggiamento 15.2m • Altezza massima

di costruzione 3.52m
 • Larghezza massima 5.06m • Baglio terrazze scoperte 5.65m • Pescaggio 0.85m • Dislocamento a vuoto 11 ton • Dislocamento a pieno carico 13 ton • Capacità serbatoio

combustibile 1600 l • Capacità serbatoio acqua 400 l • Numero massimo di persone a bordo 16
 Motori Cat C 8.7 2x650 cv • Propulsione Top System TT45S
 Categoria di omologazione CE B

Hull LOA 16.8m • Waterline length 15.2m • Max building High 3.52m • Max beam 5.06m • Open terrace beam 5.65m • Draft 0.85m • Unload displacement 11 ton • Full load displacement 13 ton • Fuel tank capacity 1600 l

Water tank capacity 400 l • Max people on board 16
 Engine 2X650 hp each CAT C 8.7 • TT45S Top System Propulsion
 CE Category B

► WE ARE AT CATTOLICA AND READY TO SET OFF, WITH PASSERS-BY LOOKING AT US SOMEWHAT AMAZED FROM THE HARBOUR QUAY. With us are Giancarlo Galeone, Luca Ferrari and Gilberto Grassi from LG. Luca was 1994 Class 1 Powerboat World Champion as driver and in 1997 as team manager. These prestigious titles were shared with Gilberto Grassi, who was manager of Team Italia Offshore from 1989 to 1997. For me it is always very exciting to try out a boat with people who have written part of the history of the Class 1 Offshore World Championship. You never stop learning and the sharp observations made by Luca Ferrari make you understand the importance of the planning choices made by the LG team. Ferrari says: «Innovation means achieving new goals which others have never reached: Anvera is an optimisation which is unprecedented in terms of size and performance – it really is a concentration of Italian-made high technology». We are ready to set off, after a short warm up of the engines at a low rate, the revs of the two Cats rise gradually, and at 1450 revs the turbine cuts out and the displacement compressor takes over. She begins to plane almost immediately, seven seconds with the engines at 2000 revs. We push the MicroCommander electronic engine controls as far as they will go and reach top speed of 46.3 knots. We have the propeller pitch set at 850 mm and Top System transmissions with separate rudders. We could also use the autotrim, that can be set to three different sea conditions, so that the computer finds the best set-up. But during

the test we do everything manually. We get on with it and calibrate the various settings to maximise efficiency: if the trim goes down to 50 per cent, we make 29.6 knots and use 61 litres per engine at 1850 revs, we take the trim down to 70 per cent, and gain half a knot but the fuel consumption increases by around 4 litres. Not a lot if you consider that we are travelling on 11 tonnes of boat, with a weight-power ratio of 8.5 kilos per horsepower available. We try to find the minimum planing speed: at 1281 revs we do 20 knots with the trim right down, and we find the limit at 1178 rpm doing 16.3 knots, with fuel consumption down at just 34 litres per engine. The position of the helmsman and the passenger sitting alongside is upright, with plenty of back support from cushions that soften even the heaviest impacts. We keep our hands on the wheel or on an angular grab-bar on the dashboard, so it has a solid feel even when there are sudden or unexpected movements. The search for precision in the planning and building phase is clear to see. The bridge has an electronic system made by Naviop which has all the necessary controls within easy reach so they can be used even in difficult sea conditions and the presence of the flap position indicators gives a distinctly sporty feel. The aim is clear: there are no frills, and the instruments and controls that are needed are functional and easily accessible. The wrap-around windscreen is steeply pitched and integrated with the rest of the cockpit, as is the engine intake which takes the air to ducts which are integrated in the only light superstructure column in the upper section.



With one's body position fully secured inside the boat, quick acceleration and changes of direction aren't scary, which is in part because of a hull which has been really well researched by Brunello Acampora at Victory Design: a deep-V prow, and 22-degree angle in the stern with two light gull wings on the sides. You can immediately tell that it is a boat that is designed to go fast. Even the hardest knocks on the water never make you lose direction, so your course stays stable even in extreme conditions; she responds immediately to steering adjustments and turns without tilting very much, with the spray kept under control by the tubes. The boat was built entirely in unidirectional, biaxial carbon fibre, epoxy resin and with special fittings which are specially made to be light and very resistant at the LG facility. The tubes are made in neoprene by PRC of Lecco and they are of the same type as used in military vessels. Judging by appearances and the attention to detail, the engine room is similar to that of offshore powerboats. Aldo Drudi, who designed her, said: «I thought of a dolphin and I designed Anvera». There is a lot of space available to guests, who can use a swim platform over 20 square metres, a large sun area in the bow and a dinner table which seats ten. The interiors can be completely customised to the wishes of the owner. The finish is excellent, as is fitting in the case of this uncompromising boat.

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

The technical project, including both the waterline and hull shape design, is by Brunello Acampora of Victory Design. The structure is by Luca Olivari. The design is by Aldo Drudi who is also responsible for most of the colorations of the helmets worn by Valentino Rossi.

