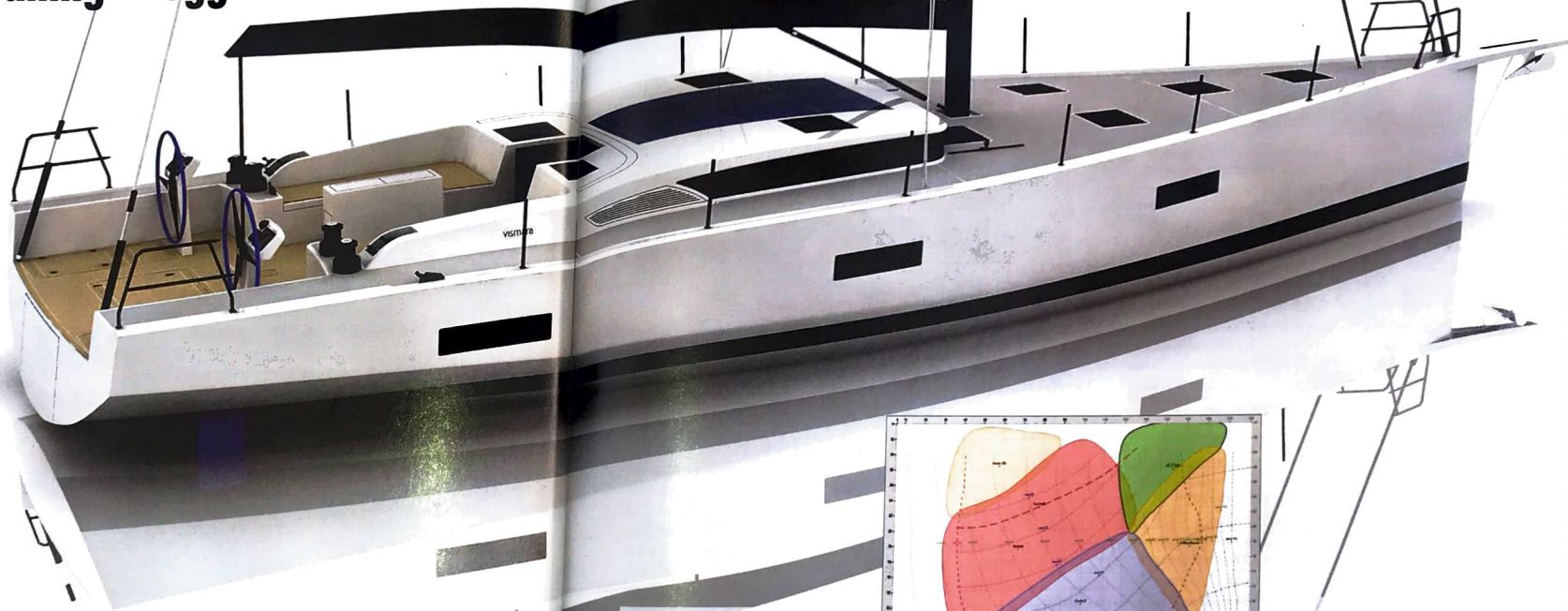


La barca perfetta

per navigare easy sailing oggi si fa così

Ci sono tante scelte da fare per tentare di realizzare la barca da crociera ideale, che navighi veloce come un racer ma con equipaggio ridotto, a pescaggio moderato senza rinunciare alle prestazioni, confortevole e ad autonomia energetica. In più, con un design che appaghi l'occhio e sia facile da condurre. Come nasce una barca "su misura", il Vismara V56, che mira alla perfezione, raccontata direttamente dal suo armatore



Easy&ecologica
Il rendering del nuovo Vismara V 56, una delle barche più interessanti e innovative che saranno presentati al VELAFestival, dal 5 all'8 maggio a Santa Margherita Ligure. Progettato da Mark Mills e da Vismara è studiato per lunghe navigazioni in equipaggio ridotto con autonoma energetica.

È la prima volta nella sua lunga storia che il *Giornale della Vela* pubblica gli appunti di un velista/armatore di lunga esperienza che racconta con parole chiare e semplici e dovizia di precisazioni tecniche come sta nascendo la sua barca. Stiamo parlando del nuovo Vismara V56 Mills, che sarà varato tra breve, una delle barche più prestigiose presenti al VELAFestival dal 5 all'8 maggio a Santa Margherita Ligure. Questi appunti, ricchi di consigli, che ci ha scritto l'armatore Aldo Paravicini Crespi sono preziosi perché la descrizione delle scelte effettuate fa capire come si arriva a far nascere una barca che possiamo definire perfetta, per chi vuole navigare e viverci davvero. Ecco gli appunti che ci ha inviato. "L'idea è quella di un blue cruiser performante, costruito tutto in carbonio nel solito stile Vismara, le prerogative sono quelle dell'easy sailing, della lunga

Più veloce del vento reale

La tabella delle velocità teoriche (VPP) che è in grado di raggiungere il Vismara V56 con condizioni di vento reale di 10 e 24 nodi. Prestazioni di rilievo, già in bolina - a 40° gradi rispetto alla direzione del vento da 8,08 a 9,49 nodi di velocità - che esplodono a 120° quando raggiunge da 10,69 a 15,16 nodi.

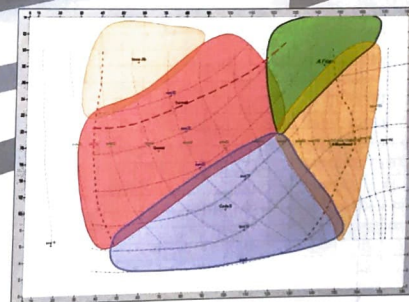
VISMARA V56 - Velocità max raggiungibili

Gradi	10 kn	24 kn
20	3.18	4.02
30	5.89	7.26
40	8.08	9.49
50	9.18	10.80
60	9.79	11.58
70	10.15	12.15
80	10.39	12.68
90	10.65	13.39
100	10.84	14.11
110	10.88	14.73
120	10.69	15.16
130	10.13	15.28
140	9.37	15.13
150	8.46	14.66
160	7.51	13.29
170	6.82	12.01
180	6.55	11.46

autonomia e dell'autosufficienza energetica, una difficile scelta è stata quella relativa alla profondità della chiglia. Si è deciso di non superare i 2,80mt di pescaggio per un compromesso accettabile fra prestazioni e facilità di ormeggio. A poppa ci saranno 2 timoni, che facilitano molto lo stivaggio del tender, un Siner"g" da 2,70mt con specchio di poppa che è abbattibile con fuoribordo montato.

NAVIGAZIONE SEMPLIFICATA

Una prerogativa importante di progetto è stata semplificare la navigazione con venti medi-forti, per cui la prima mano verrà fatta solo sopra ai 20 nodi di reale è stato attentamente studiato l'uso della trinchetta, che sarà montata su uno strallo no-torsion inferito sulla vela, teso da un pistone idraulico Navtec, posto sotto-



La mappa dell'uso delle vele a seconda delle condizioni di velocità vento (ordinata) e direzione (ascissa). La linea tratteggiata rossa indica il punto di riduzione di velatura, posto a 20 nodi circa.

coperta, questa vela avrà una "lock" sull'albero e sarà avvolgibile come tutte le altre vele di prua compreso il Gennaker

che prevede un avvolgitore Ubi Maior top down, tutti gli avvolgitori sono manuali. Le vele sono le Millennium con il nuovo tessuto Monolithic. Non sono vele in laminato, ma in tessuto di carbonio a fibre spretate. Testate con le dure condizioni della Middle Sea Race si sono dimostrate resistenti, performanti e leggere, a parità di prestazioni sono meno costose di altre vele di simile livello. .

IL PROGETTO

Il progetto è stato affidato a Mark Mills e a Vismara Marine ed è derivato dal vincente 62 piedi SuperNikka. Mark per lo studio delle linee d'acqua si è avvalso >>

Per veri velisti

La coperta e gli interni del V56 sono caratterizzati da concetti di semplicità ed efficienza. Una barca per "veri" velisti.

<< del supporto dei ragazzi di Knd Sailing Performance, (www.sailingperformance.com). Il nostro scafo è stato il secondo sul quale hanno usato un nuovo software CFD (simula il comportamento della barca in acqua, ndr) che simula il mare mosso, come sapete fino ad ora tutti i CFD hanno il limite della simulazione in acqua piatta. Mi ha molto impressionato la vista della prua, confrontata con la prua di un recentissimo 76 piedi, quella del VM 56 è nettamente più voluminosa, sono veramente curioso di vederla in azione.

PROPULSIONE ED ENERGIA

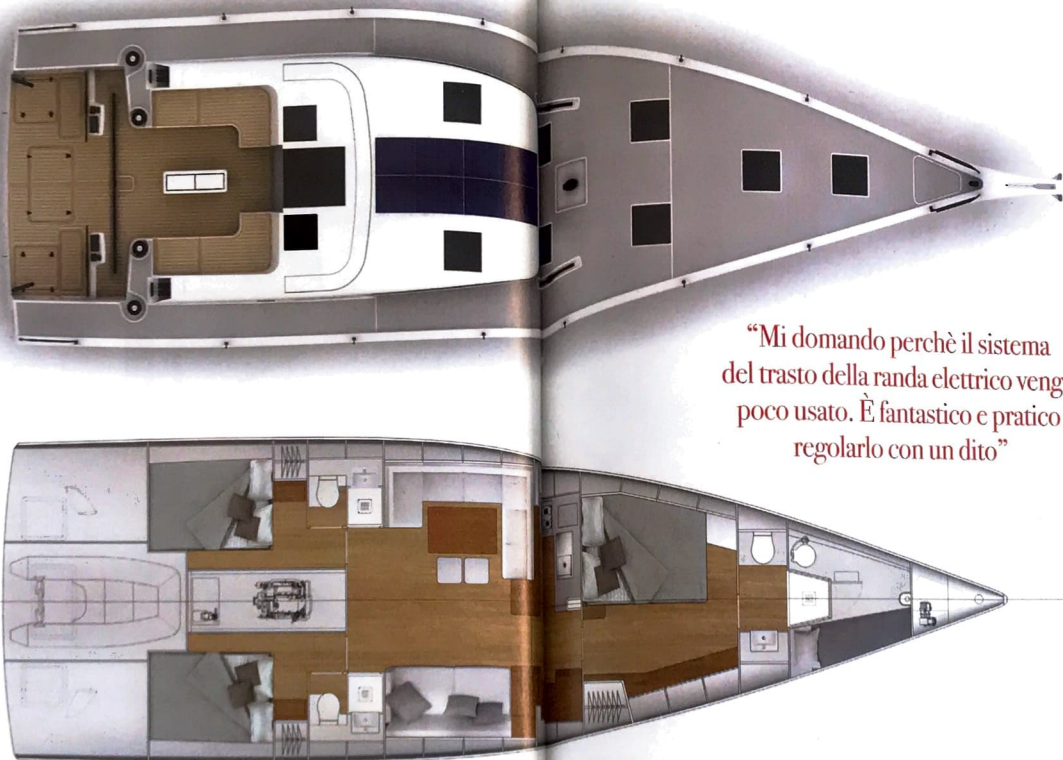
il dislocamento previsto è di 14.000kg, abbiamo scelto un motore Yanmar da 110 cv per garantire ottime prestazioni a motore. Per quanto riguarda l'energia, dopo l'eccellente esperienza con il 47 Vismara (la barca precedente dell'armatore, ndr) con pannelli fotovoltaici Solbian, abbiamo deciso di replicare, con 4 pannelli da 125W l'uno. Oltre a questi ci sarà un alternatore supplementare Mastervolt da 150A, e batterie al Litio sempre Mastervolt, il tutto abbinato ad un impianto elettrico con il sistema Masterbus, implementato con il CZone che consente di monitorare con un tablet qualsiasi utenza elettrica. L'autonomia è garantita da 600lt di carburante e 700 di acqua, ovviamente si prevede un dissalatore Spectra da almeno 100lt ora

PESCAGGIO MODERATO E EASY SAILING

Per compensare il pescaggio moderato della chiglia si è deciso di risparmiare peso in alto, l'albero in carbonio della Axon sarà ad alto modulo ed il V boom (boma a V, ndr) senza controstampo interno. Per le sartie le ormai pluricollaudate ECSIX in carbonio di Southern Spars, inoltre in pozzetto ben 16 stopper - i nuovissimi DV Jammer di Antal - in modo da controllare tutte le manovre senza dover uscire dal pozzetto, sempre in relazione all'easy sailing e dopo l'ottima esperienza del V47, il trasto randa sarà mosso da un motore elettrico Antal comandato dal timoniere con 2 pulsanti. Mi domando come mai questo sistema è poco diffuso, in crociera, è davvero fantastico regolare il trasto con un dito.

SISTEMAZIONI INTERNE, ANCORAGGIO, MANOVRA

Per gli interni ci avvaliamo della consulenza di Lucio Micheletti che ha firmato gli interni degli ultimi Solaris, ci saranno 3 bagni con doccia, 3 cabine con letti molto comodi ed in dinette un grosso divanone a dritta che funge anche da seduta del carteggio, in cucina ci sono 3 frigoriferi ed un freezer con circuito di acqua di mare che raffredda i compressori. Ad estrema prua una comoda cabina marinaio. Per finire, nel gavone ancora, l'irrinunciabile Bow Thruster, e sulla defniera da 1,50mt la super ancora Ultraanchor in acciaio inox. ■



“Mi domando perchè il sistema del trasto della randa elettrico venga poco usato. È fantastico e pratico regolarlo con un dito”

LA BARCA CHE NON C'ERA, ORA C'È

Una sfida difficile

COME REALIZZARE UNA BARCA SU MISURA CHE SI DISTINGUA DALLA PRODUZIONE DI SERIE CON RICHIESTE A PRIMA VISTA INCONCILIABILI. UNA GRANDE SFIDA RACCOLTA DAL DESIGNER MARK MILLS E DA VISMARA MARINE

Una barca di 17 metri, Il Vismara V56, che deve pescare poco, avere buona resistenza allo sbandamento a tal punto da resistere a piena tela, senza terzarolare, sino a 20 nodi di intensità del vento. Tutto questo senza penalizzare però le prestazioni con vento leggero e, dulcis in fundo, che abbia prestazioni da racer, stringa bene la bolina ma che al timone sia dolce e che abbia un passaggio sull'onda morbido. C'è da perdersi la testa per un progettista e un cantiere che accettano degli input così impegnativi da parte di un armatore che vuole una barca con degli standard così precisi ed elevati, tutti concentrati in una barca. Sembra impossibile

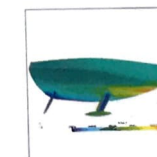
conciliare tutte queste esigenze insieme. Tanto per fare un esempio, se la barca pesca poco allora bisogna ridurre la superficie velica, ma questo va a discapito delle prestazioni con vento leggero. Ma il team che ha raccolto la sfida delle richieste dell'armatore ha trovato le soluzioni per realizzare "la barca da crociera blue water perfetta". Il binomio Mark Mills e cantiere Vismara Marine si era già cimentato lo scorso anno in un'impresa simile, quella del 62 piedi SuperNikka. In quel caso l'obiettivo era quello di un racer puro che vencesse regate ad alto livello ma che consentisse anche alla famiglia di andare in crociera. Quella sfida è stata vinta. SuperNikka ha vinto il campionato del mondo dei Mini Maxi e il suo ar-

matore Roberto Lacorte e la sua famiglia si sono concessi una piacevole crociera estiva. Le soluzioni adottate per raggiungere gli obiettivi ce li ha raccontati l'armatore stesso nell'altro articolo di questo servizio. Ma non ha toccato un altro punto cruciale per una barca su misura, quello di distinguersi dalla produzione di serie per le scelte estetiche, senza penalizzare gli spazi e la comodità a bordo, sopra e sottocoperta. Il Vismara V 56 appaga l'occhio con le sue scelte distintive, all'insegna dell'innovazione e della classicità. Che ne dite di quella piccola tuga con ampie vetrate che finisce prima dell'albero o del semplice ma perfetto layout degli interni? A noi piace. (I. O.)

I segreti del V 56 in 6 mosse

Caratteristiche e attrezzature

- Lung. fuori tutto:** 18,40 m
- Lunghezza al galleggiamento:** 17 m
- Largh. max:** 5 m
- Dislocamento:** 14.000 kg
- Pescaggio:** 2,80 m
- Sup velica:** 168 mq
- Costruzione:** Sandwich di carbonio e resina epossidica
- Motore:** Yanmar 110 cv
- Carburante:** 600 l.
- Acqua:** 700 l.
- Progetto:** Vismara Marine - Mark Mills (interni: Lucio Micheletti)
- Cantiere:** Vismara Marine, www.vismaramarine.it
- Vele:** Millenium Monolithic
- Pannelli fotovoltaici:** Solbian
- Albero e boma in carbonio:** Axon
- Batterie al litio e alternatore:** Mastervolt
- Dissalatore:** Spectra
- Sartie in carbonio:** Southern Spars
- Stopper e trasto elettrico:** Antal
- Avvolgitor gennaker:** Ubi Malor
- Ancora:** Ultra Anchor
- Tender:** Siner"g"



Software
È la 2ª barca che per la progettazione ha utilizzato un nuovo software che simula le prestazioni con onda.

Easy sailing
La barca può essere manovrata anche da una sola persona dalla postazione del timoniere, grazie anche ai due winch con 8 stopper per lato.

Superdefniera
Una defniera lunga m. 1,50 dove è sempre installato l'avvolgitor del gennaker e la linea d'ancoraggio.

Sbandare poco
Linee di carena, piano velico, zavorra per avere una barca dove non si terzarola sino a 20 nodi di vento.

Struttura
Sistemazioni interne strutturali allo scafo per avere più rigidità ed evitare fastidiosi scricchioli con mare.

Garage e spigolo
Una poppa semichiusa con spigolo alto che ospita un garage per un tender con motore installato di m. 2,70.