

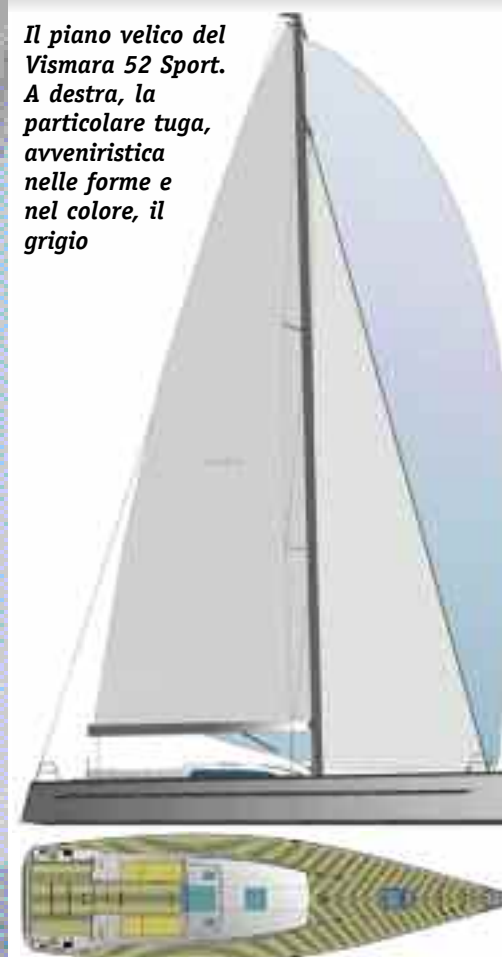
Vismara 52 Sport

Obiettivo: correre

Un custom di classe, innovativo e capace di prestazioni ad alto livello. Lo abbiamo provato nella Malta-Siracusa, scoprendo tante virtù e qualche peccato



Il piano velico del Vismara 52 Sport. A destra, la particolare tuga, avveniristica nelle forme e nel colore, il grigio



maggiore lunghezza dinamica al galleggiamento - consentono una conduzione nel complesso agevole e un passaggio sull'onda morbido. Risultato notevole per un sedici metri in grado di importanti, e talvolta adrenalinici, spunti prestazionali. Il peso contenuto e l'alto rapporto tra dislocamento e zavorra in chiglia (4,8 t divise tra l'acciaio della lama e il piombo del siluro) sono frutto di una realizzazione interamente in carbonio, pregevole sinonimo di leggerezza e solidità strutturale, dello scafo. Materiale ripreso anche per la realizzazione di albero e crocette. In chiaroscuro lo specchio di poppa, dotato di un'apertura sull'ampio gavone in grado di accogliere il tender. Purtroppo, abbiamo notato come, in caso di mare non perfettamente calmo, il livello dell'apertura sia un po' troppo basso sull'acqua, consentendo così a qualche spruzzo di troppo di entrare (l'inconveniente è stato risolto con un pannello amovibile aggiuntivo alto una decina di centimetri).

ai colori utilizzati, ogni dettaglio è stato pensato per appagare le richieste degli armatori più esigenti. La geometria della tuga, di un grigio che finisce con l'accentuarne il carattere avanguardistico, sembra quasi come voler avvolgere il pozzetto, le cui sedute laterali, comode e ampie, accolgono un tavolo centrale a scomparsa.

COPERTA

A bordo del Vismara 52 Sport la parola d'ordine è "pulizia". La coperta in teak, infatti, eccezion fatta per il carrello genoa, non conosce ostacoli di sorta e accompagna l'ospite a bordo, da poppa a prua, con una continuità visiva all'insegna di linee, tutto sommato, armoniose.

Di classico, a bordo, c'è ben poco. Dentro e fuori, dai materiali

IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 16
Lunghezza gall.	m. n.r.
Larghezza	m. 4,40
Pescaggio	m. 3,20
Dislocamento	kg. 10.600
Zavorra	kg. 4.800
Sup. velica (r+g)	mq. 154
Cabine	3
Bagni	3
Riserva acqua	L. 2 x 250
Riserva carburante	L. 2 x 300
Motore	75 Hp Volvo Penta
Categoria Ce	A
Progetto	Vismara
Cantiere	Vismara
Prezzo (Iva esclusa)	n.c.

La coperta risulta estremamente pulita. Il pozzetto è allestito con sedute comode e ampie, e con tavolo centrale a scomparsa



di **Stefano Pipitone**

A poco più di un anno dalla presentazione ufficiale del Vismara 52, SoloVela, accogliendo l'invito dell'armatore Massimo Savoca, è volata a Malta per salire a bordo di "Dreamer Tech", primo scafo della serie, in occasione della regata Malta-Siracusa. Passeggiando lungo la banchina del porto Grand Harbour, quando lo sguardo è caduto per la prima volta sul Vismara 52 Sport è stato davvero difficile non rimanerne colpiti. Premiata quest'anno, in occasione del XXV Trofeo Accademia di Livorno, quale migliore progetto per la vela, il 52'S di casa Vismara rappresenta senza dubbio uno dei più innovativi elaborati progettuali made in Italy nel settore nautico. A differenza dei suoi precursori concettuali, V52 e V62 easy sailing, il nuovo progetto è caratterizzato da un'anima più marca-

tamente corsaioia. L'obiettivo dichiarato da cantiere e progettisti era quello di cercare di avvicinare le esigenze di lineare semplicità della filosofia easy sailing alle prestazioni di un cruiser-racing. Un custom hi-tech di classe in grado di regalare anche e soprattutto "velocità".

PROGETTO E COSTRUZIONE

Nel far questo il team design, ispirandosi alle linee d'acqua dei nuovi Volvo 70 (gli scafi che han messo in pensione i VOR 60 nelle regate oceaniche in equipaggio), ha realizzato una carena i cui elementi principali possono essere riassunti in una larghezza massima ridotta, linee di prua piuttosto assotigliate e un dislocamento di poco superiore alle dieci tonnellate. Tre caratteristiche che, unite alla scelta di uno "spigolo di planata" per la sezione poppiera - grazie a cui è stato possibile sfruttare una

mente le cose in regata, piuttosto che semplificarle quando, in prossimità dei giri di boa, si sovrappongono in contemporanea le manovre delle vele di prua. Le regolazioni del vang e della scotta randa avvengono attraverso due coppie - per lato - di pulsanti a comando del sistema di idraulica, posizionati vicino alle ruote del timone; mentre base e back - anch'essi mossi da pistoni e olio ad alta pressione - possono essere controllati unicamente dal lato sinistro. Piccolo disappunto per il sistema di trim della randa. Il "magic trim", posizionato dentro l'albero, pare essere sottodimensionato (probabilmente per mancanza di spazio non è stato possibile montarne uno più potente) rispetto al carico della scotta, rendendo così difficile chiudere adeguatamente la balumina con vento superiore ai dodici nodi. Altra nota negativa riguarda i tempi necessari per mollare la scotta randa, troppo lunghi. Questi dettagli, insieme all'assenza di un sistema per regolare il carrello genoa dal pozzetto, se sono sicuramente ininfluenti in crociera, dovrebbero essere migliorati per una barca dotata di tutte le carte per figurar bene anche tra i campi di regata.

INTERNI

Scendendo i gradini della scaletta, il rovere sbiancato degli interni, fuso con la tonalità porpora scelta per la tappezzeria, regala un senso di spaziosa armonia inusuale in una barca di queste dimensioni. I designer, in collaborazione con l'architetto Guido Spadolini, hanno avuto buon gioco nell'accentuare questa sensazione, reinventando il canonico taglio cui siamo abituati pensando agli interni di una barca a vela. La dinette è impostata su due livelli. Il primo, rialzato come avviene per i "raised saloon", accoglie i due divani, al cui centro è posizionato un grande e pratico tavolo. La posizione elevata ha il pregio di offrire, grazie alla lunga finestratura della tuga, un'ampia panoramica sull'esterno che, una volta seduti, viene conservata - in misura ridotta, ovviamente - dagli oblò posti sulle fiancate. Sul livello inferiore, a ridosso della cabina di prua, si trova la cucina. Il vantaggio di uno spazio riservato si paga in termini di limitata aereazione, sacrificata da una linea di tuga con poche aperture a vantaggio dell'omogeneità estetica. Svi-



Sopra e a sinistra, la dinette in rovere sbiancato con tappezzeria porpora. L'ambiente si sviluppa su due livelli: su quello superiore, due lunghi divani con tavolo centrale

luppata sulle due fiancate, i fuochi a destra, e il lavabo a sinistra, si trovano simmetrici rispetto al centrale piano di lavoro posizionato a copertura di un pratico frigo, appena sotto. Scelta "di carattere" dei progettisti è stata posizionare i servizi all'estrema poppa, ai piedi delle cuccette, per centrare il duplice

Sotto, la cucina collocata al livello inferiore. Sviluppata sulle due fiancate, presenta l'angolo cottura a dritta e il lavabo a sinistra. Al centro, il piano di lavoro a copertura del frigo



obiettivo di creare una zona bagni assolutamente riservata, e, al contempo, creare una sorta di "cuscinetto" tra la zona notte e il gavone di poppa. In rada, tra generatore e macchinari di aria condizionata, principale fonte di rumore. Le cuccette di poppa, inoltre, nel conservare un corridoio a servizio dei bagni, consentono un facile accesso ai letti in tutta la loro lunghezza. Sostanzialmente analoga la disposizione scelta per la cabina di prua, divisa da un camminamento che conduce al terzo bagno.

MOTORE E IMPIANTI

Ci limitiamo qui a riportare le scelte essenziali dell'armatore, ricordando che su un custom le variabili sono molteplici. La dinette rialzata, oltre a essere un elemento di pregio estetico, nasconde, al suo interno, un'anima estremamente funzionale.

Lo spazio ricavato è stato infatti sfruttato per inserire, specularmente, un serbatoio di acqua e uno di gasolio, rispettivamente da 300 l e 200 l, per lato. A poppavia del tavolo, si trovano i 170 l delle acque nere. Quattro le batterie (tre gel da 200 A per i servizi e una da 100 A per il motore) posizionate sotto i divani. Infine il motore, un Volvo Penta da 75 hp sail drive con elica a quattro pale abbattibili sagomata sul mozzo. ■

CONTATTI

Vismara
Via Cristoforo Colombo, 12
55049 Viareggio (LU)
Tel. 0584-564719
Fax 0584-407798
www.vismaramarine.it