

VISMARA

34

Scafo e coperta in carbonio per l'ultimo esemplare della mini serie dello studio viareggino

Essere un racer e apparire un innocuo cruiser. L'ultimo prodotto dalla Vismara Yacht Design esalta ulteriormente lo spiccato dualismo che ormai da tempo contraddistingue i progetti del vulcanico studio viareggino. Oggetto dell'ultimo disegno firmato da Alessandro Vismara è stata l'impegnativa misura dei dieci metri. Una lunghezza prestazionalmente e proporzionalmente difficile, sulla quale Vismara negli ultimi cinque anni, si era già a più riprese cimentato con alterne fortune. Per realizzare questo sloop di 10,25 metri, la 2 Emme Marine ha utilizzato vetro e carbonio in matrice di resina epossidica, contenendo il dislocamento finale in soli 2600 chilogrammi e consentendo un rapporto superficie velica/dislocamento pari a 1/42. Un risultato notevole, che assicura prestazioni di livello assoluto. Il Vismara 34 è quindi un progetto evoluto, intrigante e divertente, ricco di soluzioni originali che ca-

ratterizzano inequivocabilmente questo yacht. L'armo, interamente in carbonio con crocette acquartierate di 28°, la coperta, con i passavanti decisamente angolati e persino gli interni nel loro insieme, sono significativamente diversi da qualsiasi altro Cruiser-Racer oggi reperibile sul mercato, conferendo a questo 34 piedi quell'unicità di cui va giustamente fiero lo studio viareggino. Pur essendo oggettivamente una barca piccola, il Vismara 34 è un autentico semicustom, uno yacht insomma, parzialmente modificabile a seconda delle esigenze dell'armatore, per di più, concettualmente svincolato da qualsiasi restrizione o forzatura di stazza. Una scelta azzeccata, che si riflette esteticamente sui tratti salienti della carena, regalandole una pulizia di linee e un bilanciamento dinamico sorprendente. Liberata dai costrittivi dettami delle formule di compenso, le sezioni di prua sono state prima disegnate e quindi realizzate per ot-

SEGUE A PAG. 100 >>



A destra, il pozzetto caratterizzato dalla poppa aperta e dalla timoneria a barra. Sotto, l'estrema prua, dotata di gavone dell'ancora, dalla buona profondità e dal rollafiocco integrato.





>>
anteprima
di Pietro Fiammenghi



Sopra, le lande delle sartie, attaccate direttamente sulla murata, permettono di lasciare libero il passaggio verso prua.



Sopra, il sistema del wang a paranco, fornito di aste flessibili. A sinistra, il passavanti libero da ingombri e la tuga, molto pulita.

>>
anteprima

Ben illuminata dalla finestratura della tuga, la dinette può contare su due ampi divani a sviluppo lineare che offrono una comoda seduta.

<< SEGUE DA PAG. 98

tenere il miglior passaggio sull'onda possibile, privilegiando sezioni fini e moderatamente stellate, introdotte da uno slancio di prua decisamente ridotto. Il baglio massimo, generoso e marcatamente arretrato, si protende verso poppa caratterizzando l'insieme delle sezioni che rimangono potenti sino al-

l'estrema poppa. Una scelta che regala volumi significativi unitamente a una notevole stabilità direzionale anche nelle andature portanti con vento teso. Una peculiarità, che però penalizzerebbe la conduzione con vento leggero a causa della notevole superficie bagnata che sezioni tanto generose imporrebbero. Per ovviare a questo inconveniente, lo stu-

dio ha sapientemente svasato le sezioni poppiere in prossimità del galleggiamento, un'astuzia che ha ridotto drasticamente la superficie bagnata esaltando le prestazioni nelle arie leggere. Al timone, il Vismara 34 risulta essere una barca estremamente rigida, reattiva e sensibile, caratteristiche tipiche di un

SEGUE A PAG. 102 >>

GLI ALTRI QUATTRO MODELLI DEL PICCOLO SEMI CUSTOM

Cinque esemplari varati e tutti diversi tra di loro fanno del Vismara 34 una piccola serie semi custom. Visto il buon successo e le sempre più numerose offerte sul mercato di questo tipo di imbarcazioni abbiamo chiesto al progettista viareggino di

analizzare questa tendenza.

Il Giornale della Vela - Quali sono le esigenze di un armatore che sceglie un 10 metri personalizzabile?

Alessandro Vismara - *In effetti le richieste sono le stesse degli armatori di barche più grosse, ovvero realizzare*

un'imbarcazione più tecnologica, con migliori prestazioni e sicurezza di navigazione, più facile da condurre e chiaramente personalizzata nelle scelte estetiche e nel layout degli interni. La costruzione semicustom ci consente di

realizzare barche molto diverse da loro tenendo buono lo scafo e le parti principali del progetto, ma siamo molto flessibili nella riprogettazione della coperta e degli interni.
GdV - Gli esemplari varati in che cosa si differenziano?
A.V. - *Delle cinque*



A sinistra, Asele: è uno dei due modelli del Vismara 34 ottimizzati per il regolamento IMS. A lato, Manida, pensato come un classico regata crociera.



A sinistra, il tavolo da pranzo ubicato in posizione centrale è dotato di ante abbattibili che, una volta aperte, sono in grado di offrire un'ampia superficie.

A destra, la cucina a sviluppo lineare posizionata sulla murata di sinistra si presenta con un look moderno ed essenziale. È Completa di tutto il necessario.



A sinistra, l'armatoriale dotata di ampio letto matrimoniale. Sopra, la cabina matrimoniale di poppa ha un letto dalle buone dimensioni. Un po' sacrificata l'altezza della cuccetta situata sotto il calpestio del pozzetto.



A sinistra, l'unico bagno presente ha una buona aerazione garantita dall'ampio oblò. Si trova a centro barca, su lato destro.

Sotto, Quantum: il quarto esemplare concepito come crociera veloce tecnologico con interni di stile minimalista e realizzati in carbonio.



Sotto, Vlag (gemello di Asell) ha lo scafo con le linee ottimizzate per essere vincente nelle regate IMS. Buoni i risultati ottenuti.



imbarcazioni naviganti le prime due, Asell e Vlag sono più tirate per la regata; Manida è un regata/crociera; Quantum un crociera veloce tecnologico con interni minimalisti realizzati in composito; mentre

Ganzuria è il più completo, realizzato interamente in carbonio per un uso crociera/regata IRC. GdV - In che modo l'armatore interagisce nelle vostre scelte per realizzare la barca?

A.V. - è il nostro maggior collaboratore, il progetto è realmente fatto a quattro mani con lui che spesso, grazie alla sua esperienza, ci fornisce idee che poi vengono adottate anche su altri nostri disegni.

GdV - Qual è la filosofia che ha ispirato questo progetto? A.V. - Semplicità di gestione, performance e comodità. Il tutto in chiave 34' per avere tutto ciò che è appannaggio di barche più grandi.

<<
anteprima

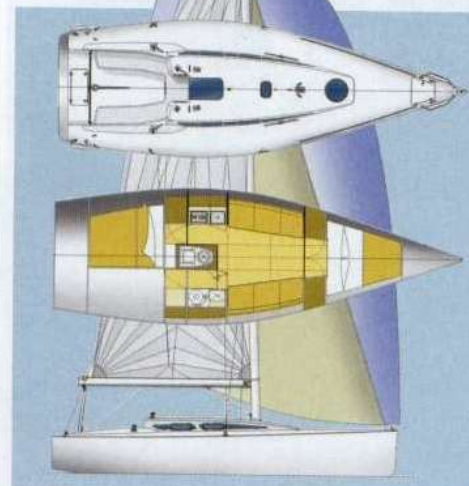
Le sezioni poppiere
leggermente svasate
riducono la superficie
bagnata e aumentano
le prestazioni con
venti leggeri.



<< SEGUE DA PAG. 100

racer. Tanta sensibilità impone però una conduzione attenta e precisa, pretendendo dal timoniere di agire sempre in leggero anticipo per evitare di imprimere alla pala angoli eccessivi. Una peculiarità spesso presente sui progetti di Vismara. Funzionale il piano di coperta corredato di quattro classici verricelli, mentre ottima risulta essere la modulabilità della scotta randa, dotata anche di regolazione fine. Eccellente sia l'escursione del trasto della randa che la ma-

A sinistra, il vano motore che ospita un Lombardini da 28 cavalli, risulta ben insonorizzato e facilmente ispezionabile.



SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto	(m)	9,95
Larghezza	(m)	3,40
Pescaggio	(m)	2,20
Dislocamento a vuoto	(t)	3,50
Sup. velica	(mq)	74,50
Motore	(cv)	18
Progetto	Vismara Yacht Design	
Cantiere	2EMME MARINE	
Vismara Marine Group, Via C. Colombo		
12, 55049 Viareggio (LU), tel. +39 0584		
564719, fax +39 0584 407798,		
www.vismaramarinegroup.it,		
info@vismaramarinegroup.it		

novrabilità del paterazzo. Regolazioni che, associate a un piano velico fortemente sbilanciato a favore della randa, rendono la conduzione tecnica ma efficace. Superflua, a nostro avviso, la presenza delle sartie volanti non strutturali armate sull'esemplare da noi provato. Gli interni, luminosi e funzionali, mantengono la pratica sobrietà cui la Vismara Yacht Design ci ha abituato. Appena scesi sottocoperta sorprende la praticità dei due divani, trasformabili in letti e l'ampiezza della dinette. A prua si trova una cabina dotata di letto matrimoniale che risente solo parzialmente delle filanti sezioni prodire, mentre a poppa si trova la seconda e più ampia cabina matrimoniale posta a murata sul lato sinistro. La cucina è anch'essa sul lato sinistro, opposta all'ampio bagno dal quale si accede al locale cerate. Da notare l'ampiezza dell'unico bagno presente che grazie alle sue misure superiori alla concorrenza e alla sua ergonomia permette di muoversi comodamente senza trovare nessun intralcio. Ottimo il livello delle finiture sia interne che esterne con grande cura dei particolari, attenzioni che si ritrovano nella meticolosa realizzazione degli impianti. Buona l'insonorizzazione del motore, un Lombardini da 18 cavalli, che risulta eccessivo visto l'esiguo dislocamento dell'imbarcazione. ■