

YACHTUPSTREAM

BY



SUPPLEMENTO DI WWW.SUPERYACHT24 | 1/2025

EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AND THE WINNERS ARE...



FOCUS

- PARDO GT75
- FERRETTI SUSTAINABLE ENHANCED ARCHITECTURE
- ITALIA YACHTS IY 43 VELOCE
- DIEGO MICHELE DEPRATI - BAGLIETTO
- METSTRADAM AMSTERDAM
- 5° FORUM SUPER YACHT 24

CALENDARIO EVENTI

2025

LE DATE INDICATE POTREBBERO SUBIRE VARIAZIONI

7 MARZO

FORUM ANNUALE DI
AIR CARGO ITALY

11 APRILE

FORUM DI
SUPER YACHT 24

9 MAGGIO

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
TRAGHETTI E RO-RO

30 AGOSTO

#3 SHIPPING ITALY
TENNIS TOURNAMENT

24 OTTOBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
BREAK BULK ITALY

21 NOVEMBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
CONTAINER ITALY



BUSINESS



NETWORKING



AGGIORNAMENTO

EDITORIALE

EDITORIAL

- ✍ ALBERTO MARIOTTI -

BUON VENTO YACHT UPSTREAM!

Cari lettori, ben trovati tra le pagine di Yacht Upstream, il nuovo supplemento di SUPER YACHT 24 dedicato all'indotto produttivo e professionale che opera per e con le navi da diporto. Quello che avete tra le mani o che state sfogliando su un dispositivo digitale è il numero "zero" di un NUOVO prodotto editoriale che molla gli ormeggi per navigare nel grande mare dell'industria nautica. Con l'Italia sempre più ai vertici mondiali per la progettazione e produzione di imbarcazioni, componenti e accessori è nata l'esigenza di integrare il formato di SUPER YACHT 24 per soddisfare esigenze diverse dei protagonisti del mondo dello yachting. Se SY24 rimane il riferimento nel mondo oltre 24 metri, con Yacht Upstream vogliamo ampliare questo raggio d'azione uscendo dai confini dimensionali.

L'Italia è leader anche nella vela e nelle imbarcazioni sotto ai 24 metri, dove non siamo secondi a nessuno: serviva un media con lo stesso Dna professionale anche per questo settore. Al momento ha cadenza trimestrale e un formato A3, grande e visibile, con uno sfogliatore digitale per poterlo leggere comodamente ovunque vi troviate. Rimane fedele al mondo Web nel quale è nato e si è sviluppato in questi tre anni di vita il nostro quotidiano online SUPER YACHT 24, ma si affaccia anche a quello della carta: nelle occasioni speciali come saloni nautici, eventi di settore e ai forum di SY24 lo troverete stampato per un'esperienza di fruizione ancora più diretta e coinvolgente.

Le novità non finiscono qui, Yacht Upstream dà il benvenuto all'European Yacht of the Year, di cui diventa il magazine italiano di riferimento in mezzo alle undici più importanti riviste europee. Per chi non lo conoscesse, l'EYOTY è uno dei premi più riconosciuti nel mondo della vela. È stato fondato nel 2003 dal magazine tedesco Yacht, che ringraziamo per aver accolto Yacht Upstream tra le fila della giuria, e deve la sua autorevolezza al sistema di regole che determinano i vincitori: tutti i componenti della giuria devono infatti navigare con tutte le imbarcazioni selezionate durante due sessioni di prove, una in Mediterraneo e una in Nord Europa per facilitare i cantieri nella logistica. L'edizione di quest'anno ha visto 144 test in mare tra Kiel, in Germania, e Palma di Maiorca, in Spagna, con un'organizzazione mastodontica. Siamo orgogliosi di esserne parte.

FAIR WINDS, YACHT UPSTREAM!

Dear readers, welcome to the pages of Yacht Upstream, the new supplement of SUPER YACHT 24 dedicated to the production and professional sectors that work for and with pleasure craft. What you have in your hands, or are leafing through on a digital device, is issue "zero" of a new editorial product that casts off its moorings to sail the great sea of the yachting industry. With Italy increasingly leading the world in the design and production of boats, components and accessories, there was a need to integrate the SUPER YACHT 24 format with an editorial product capable of meeting the diverse needs of key players in the yachting world. While SY24 remains the benchmark for yachts over 24 meters, with Yacht Upstream we aim to broaden this scope, moving beyond dimensional boundaries.

Italy is also a leader in sailing and boats under 24 meters, where we stand second to none: this sector required a media outlet with the same professional DNA. Currently published quarterly in a large, visible A3 format, Yacht Upstream also features a digital flipbook, allowing you to read it conveniently wherever you are.

It remains faithful to the web world where our online daily SUPER YACHT 24 was born and developed over these three years, but it also steps into print. On special occasions, such as boat shows, industry events, and SY24 forums, you will find it in print for an even more direct and engaging reading experience.

The news doesn't stop there. Yacht Upstream proudly welcomes the European Yacht of the Year, becoming the Italian reference magazine among the eleven most important European publications. For those unfamiliar, EYOTY is one of the most prestigious awards in the sailing world. Founded in 2003 by the German magazine Yacht, whom we thank for welcoming Yacht Upstream into the jury, its authority stems from the rigorous rules that determine the winners: all jury members must sail on all selected boats during two test sessions—one in the Mediterranean and one in Northern Europe—to facilitate shipyards' logistics. This year's edition involved 144 sea trials between Kiel, Germany, and Palma de Mallorca, Spain, with a massive organizational effort. We are proud to be part of it.

INDICE DEI CONTENUTI

TABLE OF CONTENTS

<u>04</u>	FOCUS Ferretti Sustainable enhanced architecture
<u>08</u>	FOCUS Diego Michele Deprati Baglietto
<u>10</u>	FOCUS Metstrade Amsterdam
<u>14</u>	NEWS Vari Launches
<u>16</u>	NEWS Barche & Yachts
<u>18</u>	FOCUS European Yacht of the Year
<u>20</u>	TEST Contest 63 CS
<u>24</u>	TEST J Boats J/40
<u>28</u>	TEST Hanse 360
<u>32</u>	TEST Nautitech 48 Open
<u>36</u>	TEST Swallow BayCruiser 21
<u>40</u>	TEST Pardo GT75
<u>44</u>	TEST Italia Yachts IY 43 Veloce
<u>48</u>	FOCUS 5° Forum Super Yacht 24
<u>51</u>	PEOPLE Interviste Interviews

SUPER YACHT 24 - ALOCIN MEDIA - Piazza Roberto Baldini 4/66, 16149 Genova

☎ +39 010 9703071 | ✉ info@alocinmedia.it

EDITOR IN CHIEF: Nicola Capuzzo | ✉ capuzzo.nicola@gmail.com

☎ +39 334.788.9863

CO-EDITOR IN CHIEF: Alberto Mariotti | ✉ mariotti@superyacht24.it

☎ + 39 328.29.37133

PROGETTO GRAFICO: Claudia Giorgini

CONTRIBUTORS: Cinzia Garofoli, Giuseppe Orrù

COVER PHOTO: Contest 63 CS, photo by Andreas Lindlahr

ADVERTISING & MARKETING:

Per informazioni sulle opportunità di marketing, pubblicità e visibilità
For information on marketing, advertising and visibility opportunities

Sabrina Carozzino | ✉ marketing@alocinmedia.it | ☎ + 39 350.071.6304

Emanuele Buffa di Perrero | ✉ ebuffa@link-media.com | ☎ + 39 335.649.4152



FERRETTI INFYNITO 80: LA TECN FERRETTI INFYNITO 80: THE IM

MATERIALI GREEN ED EFFICIENZA ENERGETICA. ALLA SCOPERTA DELLA NUOVA TECNOLOGIA FSEA
GREEN MATERIALS AND ENERGY EFFICIENCY. DISCOVERING THE NEW FSEA TECHNOLOGY DEVELOPED

Con una lunghezza fuori tutto di 23,70 metri e un baglio massimo di 6,32, Infynito 80 è il secondo modello della nuova gamma di Ferretti Yachts sviluppato con la tecnologia Fsea (Ferretti sustainable enhanced architecture), un pacchetto di soluzioni sviluppato da Ferretti Group mirate alla riduzione dell'impatto ambientale. Tra di esse, uno scafo fast displacement che migliora l'efficienza dei consumi di carburante mantenendo eccellenti prestazioni; impiego di materiali green (tessuti naturali, pelli rigenerate e materiali riciclabili, vernici ecologiche a base d'acqua e un teak

lamellare con certificazione Fsc5); un sistema integrato (nella versione opzionale) che combina l'energia solare accumulata dai pannelli fotovoltaici e un energy bank che permette rimanere fino a otto ore in rada in modalità "hotel mode". La gamma Infynito, composta oggi dai modelli 80 e 90 e che prevede altri modelli in futuro, è stata sviluppata attorno alla sostenibilità fin dal principio e ha comportato un lungo lavoro di ricerca. SUPER YACHT 24 ha incontrato il Dipartimento engineering di Ferretti Group, per un approfondimento sulle innovazioni presenti a bordo di Infynito 80.

With an overall length of 23.70 meters and a maximum beam of 6.32 meters, the Infynito 80 is the second model in Ferretti Yachts' new range, developed with Fsea technology (Ferretti Sustainable Enhanced Architecture), a package of solutions created by Ferretti Group aimed at reducing environmental impact. Specifically, innovations include a fast displacement hull that improves fuel efficiency while maintaining excellent performance; the use of green materials (natural fabrics, regenerated leathers, recyclable materials, eco-friendly water-

based paints, and FSC-certified laminated teak); and an integrated system (available as an option) that combines energy from photovoltaic panels with an energy bank, allowing for up to 8 hours of anchorage in "hotel mode". The Infynito range, currently consisting of the 80 and 90 models, with additional models planned in the future, has been developed with sustainability at its core from the outset, involving extensive research and development. SUPER YACHT 24 met with the Ferretti Group Engineering Department for an in-depth discussion on the innovations aboard the



TECNOLOGIA CHE RIDUCE L'IMPATTO PACT-REDUCING TECHNOLOGY

SVILUPPATA DAL CANTIERE PER AUMENTARE LA SOSTENIBILITÀ DELLA NUOVA GAMMA DI YACHT
BY THE SHIPYARD TO INCREASE SUSTAINABILITY IN THE NEW YACHT RANGE

Delle quattro soluzioni che compongono la tecnologia Fsea i materiali esulano dal tema energetico.

“Sì, i materiali sono fondamentali perché hanno un impatto diretto sulla sostenibilità. L'80 ha un ponte ricoperto con un teak dalla struttura di tipo lamellare che abbatte la quantità di scarti. Abbiamo testato sistematicamente sette tipologie di rivestimenti, completando oltre 200 prove di performance, durabilità, grip, grip in condizioni bagnate, resistenza agli agenti atmosferici, trasmissione del calore sulla pelle e molto altro. L'obiettivo era capire pro e contro rispet-

to al teak standard, che rimane un ottimo materiale. In ottica green abbiamo voluto cercare soluzioni alternative che si avvicinassero al teak classico in termini di proprietà ed estetica del materiale e questo lamellare è un ottimo candidato”.
Come incide lo scafo sui consumi?

“Lo scafo ha un impatto diretto sui consumi e la sua efficienza condiziona la quantità di combustibile utilizzato per vincere la resistenza all'avanzamento. Al riguardo, il nostro punto di forza è svolgere internamente le analisi fluidodinamiche sulla carena per arrivare a quello che riteniamo

Infynito 80.

Of the four solutions that make up the Fsea technology, do materials go beyond the energy theme?

“Yes, materials are crucial because they have a direct impact on sustainability. The 80 features a deck covered with laminated teak, which reduces waste. We systematically tested seven types of decking, completing over 200 performance, durability, grip, wet grip, weather resistance, heat transfer on skin, and other tests. The goal was to understand the pros and cons compared to standard teak, which

remains an excellent material. From a green perspective, we wanted to explore alternative solutions that approached classic teak in terms of properties and aesthetics, and this laminated version is a great candidate”.

How does the hull affect fuel consumption?

“The hull has a direct impact on fuel consumption, and its efficiency influences the amount of fuel used to overcome resistance to forward motion. In this regard, our strength lies in performing internal fluid dynamic analyses on the hull to achieve what we consider the best



essere il miglior compromesso".
Cosa vi distingue in questo processo?

"Non rivolgerci ad entità esterne ci permette di essere rapidi nel leggere e modificare lo scafo in funzione delle evoluzioni del progetto e dei risultati delle prime analisi. Tutto inizia con la consegna all'architetto navale di una carena preliminare su cui abbiamo già lavorato in termini di efficienza. Riusciamo quindi a seguire le evoluzioni delle geometrie fino al momento di congelarle per lanciare la fase di fresatura dello stampo. Possiamo quindi sfruttare tutto il tempo a disposizione fino all'ultimo giorno e questo è più facile operando dall'interno".

Qual è il contributo dei pannelli solari?

"Se andiamo quantificare si parla di 2-3 kilowatt di picco, ma il loro utilizzo è studiato fin dall'inizio del progetto, sono integrati nella costruzione e si armonizzano con il design della barca. I pannelli fan-

no parte di un aspetto energetico generale, il cliente può scegliere un pacchetto optional di batterie al litio e avere a disposizione circa 100 kW. Per uno yacht di questa taglia significa poter trascorrere tutta la notte, quando il consumo di energia è minimo, senza accendere i generatori, e quindi senza rumori, vibrazioni o emissioni, per quanto piccole siano".

Chi è il fornitore?

"Lavoriamo con Solbian, ci troviamo bene grazie alla loro flessibilità che ci permette applicazioni personalizzate per il nostro utilizzo. Con loro sviluppiamo anche la parte ingegneristica: i pannelli solari hanno dei cavi e valutiamo ogni singolo attraversamento delle superfici su cui sono montati, così come il percorso dei cavi. Tutto è studiato fin dalle prime fasi di progetto senza rimandare nulla alla fase d'installazione".

Esiste un tema di sicurezza legato alle batterie?

compromise".

What sets you apart in this process?

"Not relying on third entities allows us to be quick in analyzing and modifying the hull based on project developments and the results of the initial analyses. It all begins with delivering a preliminary hull to the naval architect, one that we have already worked on in terms of efficiency. We can then follow the evolution of the geometries until the moment we finalize them to launch the mold milling phase. This way, we can make the most of the time available until the last day, and this is easier when working in-house".

What is the contribution of solar panels?

"If we quantify it, we're talking about 2-3 kilowatts peak, but their use has been considered from the very beginning of the project. They are integrated into the construction and harmonize with the design of

the boat. The panels are part of an overall energy system, and the customer can choose an optional package of lithium batteries, providing around 100 kW. For a yacht of this size, this means being able to spend the entire night, when energy consumption is minimal, without turning on the generators, and therefore without noise, vibrations, or emissions, no matter how small they are".

Your supplier?

"We work with Solbian, and we have a good relationship with them thanks to their flexibility, which allows us to create customized applications for our use. We also develop the engineering part with them: the solar panels have cables, and we evaluate each individual crossing of the surfaces where they are mounted, as well as the cable routing. Everything is planned from the early stages of the project, with nothing left to the installation phase".

“Sì, l’innesco di un thermal runaway della batteria è il fattore di rischio da monitorare per questo tipo di tecnologia, è un processo che sviluppa altissime temperature in poco tempo pertanto serve prevenirlo e, nel caso remoto che si innesci, neutralizzarlo. Per aumentare i livelli di sicurezza abbiamo inglobato le batterie in casse strutturali di acciaio da 3 mm ventilate e allagabili. Al momento utilizziamo l'acciaio perché offre una maggiore resistenza al calore, il prossimo passo sarà utilizzare pannelli in composito estremamente avanzati di derivazione aeronautica”.

Quali sono i segnali dell'innesco di un evento del genere?

“Temperature elevate o emissioni di gas sono i due segnali da monitorare attraverso appositi sensori. Ma ripeto, la tecnologia ci viene in aiuto grazie al Battery management system (Bms) di cui è dotato ogni pacco batterie e che è in grado di monitorare e nel caso staccare le batterie e intervenire in caso di temperature elevate o parametri al di fuori degli standard”.

Cosa o quale evento può causare un thermal runaway?

“Il thermal runaway si verifica in pochissimi casi di malfunzionamento delle batterie al litio, solitamente connessi all'utilizzo improprio delle batterie, o alla difettosità di una cella. Tuttavia i nostri pacchi batterie sono dotati dei sistemi di gestione e monitoraggio Bms che riducono di molto il rischio. E nel caso remoto si verifici, appunto è stato studiato un sistema di allagamento delle casse contenitive. L'unico modo di fermare il thermal runaway è allagare in acqua le batterie.

Come funziona il processo di allagamento?

“Si attiva una pompa che inizia a portare acqua salata all'interno delle casse che sono dotate di tubolature che scaricano all'esterno. L'allagamento è un'operazione estrema, una cosiddetta “ultima spiaggia” per evitare situazioni più catastrofiche. Bisogna informare il cliente che non è un'operazione che va fatta a cuor leggero, si fa quando si è certi che, a causa delle temperature elevate e dei gas emessi il Bms non è riuscito a gestire il malfunzionamento”.

L'attivazione dell'allagamento è un'operazione manuale o automatica?

“Abbiamo previsto entrambe le opzioni, sia automatica che manuale. Il rischio dell'opzione automatica è l'attivazione senza che ci sia un vero e proprio difetto o a causa di un falso allarme. L'opzione manuale è utile quando la barca è presidiata o quando non lo è ma le batterie sono abbastanza scariche da non rappresentare un pericolo, e qui entrano in gioco preparazione e formazione degli equipaggi. Questo apre ad ulteriori sviluppi grazie ai sistemi di controllo remo-

to tramite i quali è possibile gestire da lontano il sistema e capire se c'è un falso allarme o serve invece attivare il sistema di allagamento”.

Quali sono le modalità di ricarica delle batterie?

“Possono essere ricaricate dai generatori dalla presa di banchina e, come per le auto, dall'alternatore dei motori durante un regime di crociera economica. Quando le eliche non chiedono troppo ai motori è possibile “caricarli” di 5 kW ciascuno migliorandone così anche l'efficienza. I due motori sviluppano quindi 10 kW di energia che finiscono nelle batterie aumentando la capacità di fornitura: per un utilizzo classico che si fa in navigazione possono dare circa 20 kWh, si riesce quindi a gestire diverse utenze e al tempo stesso ricaricarle, navigare e trascorrere una notte senza usare i generatori. Questo vale in situazioni senza picchi di carico.

Comandanti ed equipaggi sono pronti a gestire i rischi di queste tecnologie?

“È un punto fondamentale e come produttori cerchiamo di rendere il sistema il più facile possibile da utilizzare. Sarebbe un errore studiare e fornire un sistema così ben fatto ma cadere nella complessità di utilizzo. Un altro aspetto a cui teniamo è la sicurezza, non vogliamo fornire un sistema e nascondere gli eventuali rischi, cerchiamo il confronto con i clienti, gli utilizzatori e la parte tecnica. Il confronto è diretto e serve non solo a capire i rischi ma anche i mezzi e le soluzioni per contrastare i pericoli che possono verificarsi. Ferretti organizza incontri annuali in cui raduna oltre 100 comandanti sia di imbarcazioni sotto ai 24 metri sia di navi da diporto. Infine, alla consegna dello yacht dedichiamo diversi giorni per la formazione dell'equipaggio”.

La formazione è gestita direttamente da voi?

“Sì, lo facciamo con iniziative dedicate. Questi sono i primi sistemi che escono sul mercato e la formazione dobbiamo seguirla noi, non ci sono ancora normative o corsi di formazione disponibili. Lo stesso sistema di allagamento delle batterie al litio è stato studiato da Engineering Ferretti Group in accordo con Rina ed è l'unico certificato CE ad oggi”.

Come è stata la collaborazione con Rina?

“Lo scambio è utile perché c'è un attore esterno fa delle richieste. E questo serve a sviluppare riflessioni, a fare più analisi, a mettere per iscritto procedure, parametri di progetto o a formalizzare, per esempio, i rischi. Un conto è fare delle considerazioni in una riunione, un altro è produrre un documento di “risk assesment” in cui si assegnano dei numeri, probabilità che si manifesti o meno un certo pericolo e la gravità di quel pericolo”.

Is there a safety issue related to the batteries?

“Yes, the risk factor to monitor for this type of technology is the potential for a thermal runaway of the battery. This is a process that generates extremely high temperatures in a short amount of time, so it needs to be prevented and, in the remote case that it occurs, neutralized. To increase safety levels, we have enclosed the batteries in 3mm steel structural enclosures that are ventilated and floodable. Currently, we use steel because it offers better heat resistance. The next step will be to use highly advanced composite panels derived from aerospace technology”.

What are the onset signs of such an event?

“High temperatures or gas emissions are the two signs to monitor through dedicated sensors. But I repeat, technology helps us through the Battery Management System (BMS) that is installed on every battery pack. This system is capable of monitoring the batteries and, in case of high temperatures or parameters outside the standard, it can disconnect the batteries and intervene”.

What event can cause a thermal runaway?

“Thermal runaway occurs in very rare cases of lithium battery malfunctions, usually linked to improper use of the batteries or a defective cell. However, our battery packs are equipped with BMS management and monitoring systems that significantly reduce the risk. And in the remote case it happens, we've designed a system for flooding the containment enclosures. The only way to stop thermal runaway is to flood the batteries with water”.

How does the flooding process work?

“A pump is activated to start bringing saltwater into the enclosures, which are equipped with pipes that discharge the water outside. Flooding is an extreme operation, a so-called 'last resort' to avoid more catastrophic situations. We must inform the customer that it is not a procedure to be taken lightly; it's done when we're certain that, due to high temperatures and gas emissions, the BMS has been unable to manage the malfunction”.

Is the activation of flooding a manual or automatic operation?

“We've planned both options, automatic and manual. The risk with the automatic option is that it could be activated without a true defect or due to a false alarm. The manual option is useful when the boat is attended or, when it's not, the batteries are sufficiently discharged not to pose a danger. This is where crew preparation and training come into play. This opens up further developments with remote control

systems, which allow us to manage the system from afar and determine whether it's a false alarm or if the flooding system needs to be activated”.

What are the battery charging modes?

“They can be charged by the generators, the shore power connection, and, like with cars, by the alternator of the engines during an economic cruising regime. When the propellers don't demand too much from the engines, it's possible to 'charge' them by 5 kW each, thereby improving their efficiency. The two engines then generate 10 kW of energy, which goes into the batteries, increasing the supply capacity. For typical use during navigation, they can provide about 20 kWh, allowing for the management of various systems while simultaneously recharging the batteries, navigating, and spending a night without using the generators. This is true in situations without load peaks”.

Are captains and crews prepared to manage the risks of these technologies?

“This is a key point, and as manufacturers, we aim to make the system as user-friendly as possible. It would be a mistake to develop and provide a well-designed system but fall into the complexity of usage. Another aspect we care about is safety—we don't want to provide a system and hide potential risks. We seek direct feedback from customers, users, and the technical team. This dialogue is crucial not only to understand the risks but also to find ways and solutions to counteract any dangers that might arise. Ferretti organizes annual meetings where over 100 captains of vessels both under 24 meters and larger yachts come together. Additionally, we dedicate several days for crew training during yacht delivery”.

Is the training directly managed by you?

“Yes, we conduct it through dedicated initiatives. These are the first systems to hit the market, and we must oversee the training ourselves as there are currently no standards or training courses available. The lithium battery flooding system was designed by Ferretti Group Engineering in collaboration with Rina and is the only CE-certified one to date”.

How was the collaboration with Rina?

“The exchange is valuable because an external party makes specific requests. This helps us develop reflections, conduct more analyses, and formalize procedures, design parameters, or even risks. It's one thing to make considerations in a meeting, and another to produce a 'risk assessment' document where we assign numbers, probabilities of a certain danger occurring, and its potential severity”.



“IL CONFRONTO MILITARE - YACHT “THE MILITARY-YACHTING EXCHANGE

IL NUMERO UNO DEL CANTIERE SPIEGA A SUPER YACHT 24 COME LE DUE DIVISIONI, SEPPUR DISTINTE,
THE CEO OF THE SHIPYARD EXPLAINS TO SUPER YACHT 24 HOW THE TWO DIVISIONS, WHILE DISTINCT,

In 170 anni di storia e di yacht, Baglietto è diventato un simbolo del made in Italy e della nautica mondiale. A fianco a modelli entrati nella leggenda, e raccolti in un libro edito da Rizzoli, Baglietto vanta anche una produzione di unità militari, destinate alla Difesa.

SUPER YACHT 24 ha intervistato l'amministratore delegato Diego Deprati, che ha anticipato i prossimi progetti del cantiere.

Deprati, in che modo la consolidata attività di Baglietto nel settore Difesa ha contribuito a migliorare la divisione yachting?

“Tra i due settori ci sono stati e ci sono diversi scambi, tra cui sicuramente una tematica come quella del comfort. Dal settore yacht a

quello della Difesa arrivano indicazioni in tema di comfort, quindi sistemi di stabilizzazione, sistemi di insonorizzazione per rendere la navigazione sempre più confortevole. Invece, per quanto riguarda la tecnologia, lo scambio è al contrario, in modo che la progettazione dei nostri yacht raggiunga un livello molto più spinto, per quanto riguarda le caratteristiche, le performance e l'affidabilità dei sistemi”.

I progettisti sono gli stessi?

“C'è una sinergia forte, abbiamo due uffici tecnici separati. Quello dello Yachting non si sovrappone mai con quello della Difesa. Però c'è un forte interscambio. Abbiamo due uffici tecnici rigidamente separati, proprio come tipo di ap-

With 170 years of history and yacht-building expertise, Baglietto has become a symbol of Italian craftsmanship and global nautical excellence. Alongside its legendary models, celebrated in a Rizzoli-published book, Baglietto also produces military vessels for defense purposes.

SUPER YACHT 24 interviewed CEO Diego Deprati, who shared insights into the shipyard's upcoming projects.

Mr. Deprati, how has Baglietto's extensive experience in the defense sector contributed to improvements in the yachting division?

“There have been, and continue to be, various exchanges between the

two sectors. One notable example is comfort. From the yachting sector to defense, we've introduced advancements in comfort-related areas such as stabilization systems and soundproofing technologies, enhancing navigation comfort. On the other hand, in terms of technology, the exchange flows in the opposite direction, enabling us to push the boundaries of yacht design, particularly in terms of features, performance, and system reliability”.

Are the designers the same?

“There's strong synergy, but we have two separate technical offices. The Yachting division never overlaps with the Defense division. However, there is significant exchange between



ING TRA COMFORT E SICUREZZA" BETWEEN COMFORT AND SAFETY"

DIALOGHINO PER MIGLIORARE I RISPETTIVI PROGETTI
COLLABORATE TO ENHANCE THEIR RESPECTIVE PROJECTS

proccio mentale, però impegnati in un dialogo sempre più sempre più fitto, che porta sempre a portare migliorie i nostri prodotti".

Avete appena consegnato due unità da sbarco...

"Sono due combat boat propedeutiche a un nuovo progetto, che si chiamano 'The landing craft', sulla quale stiamo lavorando. Sarà un nuovo progetto che stiamo proponendo alla Marina Militare per tutte le navi di nuova generazione. Saranno unità landing craft, per il trasporto di personale e grosse attrezzature, come un carro armato o una ruspa di 50-60 tonnellate, e con performance molto alte, fino a 30-35 nodi. Di fatto saranno dei trimarani veloci per il tra-

sporto di carichi importanti".

Quindi saranno differenti dalle due unità che avete realizzato per Nave Trieste...

"Questa è una tipologia nuova, mentre quelle di Nave Trieste sono progetti passati che abbiamo in produzione. È una piattaforma multiruolo, che può essere utilizzata dalla nave madre, per lo sbarco dei Fanti di Marina, ma anche dall'ambulanza o dai vigili del fuoco. Quindi piattaforma unica per dare anche vantaggi a livello logistico nella gestione degli equipaggi e delle scorte di magazzino. Anche le nuove unità saranno una tipologia di imbarcazione medio-grande, da 30-35 metri, a elevatissimo contenuto tecnologico".

them. While the two teams maintain distinct approaches, they engage in increasingly frequent dialogue, consistently leading to improvements in our products".

You've recently delivered two landing craft units, haven't you?

"Yes, these are two combat boats that serve as a precursor to a new project called The Landing Craft, which we are currently developing. It's a new concept we're proposing to the Italian Navy for their next-generation vessels. These landing craft are designed for transporting personnel and heavy equipment, such as a tank or a 50-60-ton bulldozer, with very high performance—reaching speeds of 30-35 knots. Essentially, they will be fast

trimarans capable of carrying substantial loads".

So they will be different from the two units you built for Nave Trieste?

"This is a new type of craft, while those designed for Nave Trieste are earlier projects we still have in production. The latter is a multipurpose platform that can be deployed by the mothership for tasks such as landing Marines or used as an ambulance or by firefighters. It's a single platform offering logistical advantages in managing crews and supply inventories. The new units, however, will be medium-to-large vessels, about 30-35 meters long, with an extremely high level of technology".

METSTRADE AMSTERDAM

Besenzoni Manta Comfort



Finalista al Dame Award nella categoria Comfort & Entertainment Afloat, la nuova poltrona fa parte della collezione Manta che include anche le versioni Class, Smart, Mini e Sport. È progettata per offrire un'esperienza su misura, con un design sofisticato e funzioni avanzate per la massima comodità. Ha uno schienale alto e avvolgente, imbottito e rivestito in pelle, dotato di regolazioni automatiche per inclinazione e scorrimento sia verticale sia orizzontale, tutte gestibili con comandi touch. Il profilo è impreziosito da Led che ne esaltano le linee e garantiscono un tocco di classe anche in condizioni di luce soffusa. Inoltre, sono previste opzioni di ricarica wireless e Usb per dispositivi mobili. Il supporto è realizzato con un sistema di movimentazione elettrica studiato per essere stabile e adattabile offrendo una soluzione di design che non rinuncia alla funzionalità.

A finalist in the DAME Awards for the Comfort & Entertainment Afloat category, the latest armchair from the Manta collection embodies luxury and advanced functionality. The collection also includes the Class, Smart, Mini, and Sport versions. Designed to deliver a personalized experience, the armchair features a sophisticated design with high-tech adjustments for ultimate comfort. Its tall, enveloping backrest, padded and upholstered in leather, offers automatic adjustments for tilt and vertical/horizontal positioning, all managed via intuitive touch controls. The armchair's profile is enhanced by integrated LED lighting, accentuating its lines and adding a touch of elegance in dim lighting conditions. It also includes wireless charging and USB ports for mobile devices, ensuring seamless connectivity. The support system, equipped with electric motion mechanisms, is engineered for stability and adaptability, providing a stylish yet highly functional solution.



Presa a mare Goccia Guidi Goccia Sea Inlet by Guidi



Tra le novità presentate al Mets da Guidi, uno dei prodotti più interessanti, con tanto di brevetto in fase di approvazione, è la nuova serie Goccia di prese a mare. Super Yacht 24 ne ha parlato con Alessandro Guidi, responsabile tecnico operativo dell'azienda. "Analizzando le problematiche delle prese a mare abbiamo deciso di sviluppare questa nuova forma idrodinamica che migliora la performance ed è particolarmente indicata per yacht e superyacht veloci. La serie si chiama Goccia proprio per la sua forma e ha la capacità di ridurre le turbolenze e aumentare la portata dell'acqua, le due caratteristiche principali di una presa a mare. Non solo, con la riduzione delle turbolenze abbiamo ridotto anche la rumorosità. Il prodotto nasce grazie alla collaborazione con l'Università di Genova per le analisi Cfd (computational fluid dynamics). La serie Goccia è disponibile con tre possibilità d'installazione: la prima, e anche la più semplice, ha i tre classici attacchi per avvitarsi allo scafo; la seconda ha una flangia da annegare e orientare e infine la terza, per la quale ci siamo spinti oltre, eliminando completamente gli attacchi e utilizzando un passascafo con adattatore per la massima pulizia di forma e quindi efficienza idrodinamica. Questa è la soluzione più performante ma anche più complessa. Il prodotto è pensato per imbarcazioni veloci ma nulla vieta di installarlo anche su quelle più lente perché comunque risolve una serie di problemi delle prese a mare tradizionali".

Among the innovations showcased by Guidi at the METS, one of the standout products, currently awaiting patent approval, is the new Goccia series of sea inlets. Super Yacht 24 spoke with Alessandro Guidi, the company's Technical Operations Manager, about this exciting development. "By analyzing the common issues with sea inlets, we decided to develop this new hydrodynamic shape that enhances performance and is particularly suited for fast yachts and superyachts. The series is called Goccia because of its droplet-like shape, which reduces turbulence and increases water flow—two key characteristics of a sea inlet. Additionally, by minimizing turbulence, we've also reduced noise. The product was developed in collaboration with the University of Genoa, leveraging CFD (computational fluid dynamics) analysis. The Goccia series offers three installation options: the first, and simplest, features three classic mounts for screwing the inlet to the hull; the second includes a recessed flange that can be adjusted and oriented; the third option, which pushes boundaries further, eliminates mounts entirely by using a through-hull fitting with an adapter, ensuring the cleanest form and maximum hydrodynamic efficiency. While this is the most high-performing solution, it is also the most complex. This product is designed for fast boats, but there's no reason it can't be installed on slower vessels, as it still addresses several issues found in traditional sea inlets."



Veleria San Giorgio Safety Drone



Il salvagente arriva dal cielo con il Safety Drone di Veleria San Giorgio, un drone che è in grado di individuare il naufrago e lanciargli un giubbotto salvagente autogonfiabile da 150N e un kit di sicurezza per comunicare con i soccorritori. Grazie alla telecamera termica opzionale, il drone è in grado di identificare le persone in difficoltà anche in condizioni di scarsa visibilità, aumentando la probabilità di intervento tempestivo. Il drone è in grado di trasmettere immagini in 4K fino a una distanza di 5 km e operare anche in caso di pioggia, neve e vento fino a 60 km/h, con un'autonomia di 28 minuti. Se dovesse cadere in acqua, galleggia (certificato IP67) per essere recuperato. Il Safety Drone ha ottenuto la nomination al Dame Design Awards nella categoria Security & safety aboard.

Lifejacket comes from the sky with the Safety Drone by Veleria San Giorgio, a drone capable of locating a person in distress and dropping a 150N self-inflating life jacket along with a safety kit for communicating with rescuers. Equipped with an optional thermal camera, the drone can identify individuals in distress even in low-visibility conditions, significantly improving the chances of a timely intervention. It transmits 4K video up to a distance of 5 km and operates in challenging weather, including rain, snow, and winds of up to 60 km/h, with a flight time of 28 minutes. Should the drone fall into the water, its IP67 certification ensures buoyancy for easy recovery. The Safety Drone has earned a nomination for the prestigious DAME Design Awards in the Security & Safety Aboard category.



Douglas Marine E-step



Azienda fondata nel 1976, produce dispositivi d'ormeggio e una gamma di ammortizzatori per barche da 1 a 900 tonnellate, oltre ad attacchi ancora e profili bottaccio in acciaio inox distribuiti in 95 Paesi. Al Metstrade di Amsterdam ha ricevuto la nomination al Dame Award nella categoria Deck equipment con E-step, la nuova scala elettrica che consente un facile accesso per entrare e uscire dall'acqua. Realizzata interamente in alluminio, è ideale per imbarcazioni da 30 a 60 piedi. Elegante, compatta e resistente, ha i gradini che si richiudono a pantografo per essere alloggiati in poco spazio e creare una salita agevole dopo un tuffo in mare. Per estrarla e ritrarla basta premere un pulsante.

Founded in 1976, the company produces docking devices and a range of shock absorbers for boats from 1 to 900 tons, along with anchor fittings and stainless-steel gunwale profiles distributed in 95 countries. At the METSTRADE in Amsterdam, it received a nomination for the DAME Award in the Deck Equipment category with E-step, the new electric ladder that provides easy access for entering and exiting the water. Made entirely of aluminum, it is ideal for boats ranging from 30 to 60 feet. Elegant, compact, and durable, its steps fold in a pantograph style to be stored in minimal space, offering a convenient ascent after a swim. To deploy and retract it, simply press a button.

Elica di manovra e stabilizzatore Lr250 Cmc Marine Manoeuvring Thruster and stabilizer LR250 by CMC Marine



Il thruster elettrico TP75EA fa parte della serie Dualis Electra risponde alla domanda di propulsori ultracompati più silenziosi e potenti grazie anche all'adozione di nuove eliche controrotanti. È progettato per garantire un alto rapporto spinta/potenza in dimensioni contenute e utilizza una nuova generazione di mo-



tori elettrici ad alta efficienza, riducendo peso e volume dell'intero sistema senza compromettere le prestazioni. Al Mets Cmc Marine ha esposto anche lo stabilizzatore elettrico Lr250, il più grande oggi disponibile sul mercato, progettato per garantire un comfort superiore a bordo di super e megayacht.

The TP75EA electric thruster is part of the Dualis Electra series, answering the demand for ultracompact, quieter, and more powerful propulsion systems, thanks to the adoption of new contra-rotating propellers. It is designed to offer a high thrust-to-power ratio in a compact size, utilizing a new generation of high-efficiency electric motors that reduce both weight and volume of the entire system without compromising performance. At the METS, CMC Marine also showcased the LR250 electric stabilizer, the largest currently available on the market, engineered to provide superior comfort aboard super and megayachts.

**Hp Watermakers
Dissalatore Sca Double
Hp Watermakers
Sca Double Watermaker**



Hp Watermakers ha presentato la nuova serie Hp Sca Double, costituita da due dissalatori indipendenti allestiti nello stesso box. La serie è composta da cinque modelli con una produzione di acqua dolce da 240 a 1.200 l/h. Il modello 400 (gli altri sono il 320, 540, 660 e 880) è l'unico a montare le membrane all'interno del box, mentre gli altri le hanno separate e i cantieri le possono installare dove ritengono più opportuno. Inoltre lo

spostamento delle pompe a bassa pressione ha permesso anche una riduzione delle dimensioni del box da 1.100 mm a 800 mm di larghezza, mentre altezza e profondità restano invariate (590 e 480 mm). Grazie alla completa automazione garantita dal sistema Rp Tronic i dissalatori Hp eliminano la necessità sia di regolazioni continue della pressione in sala macchine sia del periodico lavaggio delle membrane.

Hp Watermakers presented the new Hp Sca Double series, consisting of two independent desalination units housed in the same box. The series includes five models, with freshwater production ranging from 240 to 1,200 l/h. The 400 model (along with the 320, 540, 660, and 880 models) is the only one to have the membranes inside the box, while the others have them separated, allowing shipyards to install them wherever they deem most suitable. Furthermore, the relocation of the low-pressure pumps has also resulted in a reduction of the box width from 1,100 mm to 800 mm, while the height and depth remain unchanged (590 mm and 480 mm, respectively). Thanks to the complete automation provided by the Rp Tronic system, the Hp desalination units eliminate the need for continuous pressure adjustments in the engine room and the periodic cleaning of the membranes.



**Antal
Maniglia Speedylight
Antal
Speedylight Handle**



Speedylight di Antal è la nuova maniglia per winch dotata di luce a Led integrata nella struttura della maniglia stessa. L'accessorio luminoso è anche integrabile in tutte le maniglie Speedylock di Antal già presenti a bordo. La luce è nei colori rosso e bianco con un fascio di luce fissa o con diverse modalità di intermittenza. In navigazione la maniglia è progettata per orientare un fascio luminoso rosso fisso in

direzione del tamburo del winch, adatto nelle ore notturne a monitorare le spire delle cime in forza prima, durante o dopo l'utilizzo del verricello. In porto o in rada, posizionandola sul classico alloggiamento sulla testa dei winch, può essere impiegata la luce bianca fissa come fonte luminosa utile alla zona del pozzetto. Entrambe le tonalità sono disponibili anche in modalità lampeggiante. La luce ha una durata di 5/6 ore e la ricarica avviene con una porta universale Usb-c.

Speedylight by Antal is a new winch handle featuring an integrated LED light within the handle's structure. This lighting accessory can also be integrated into all existing Speedylock handles already on board. The light is available in red and white with a steady beam or multiple flashing modes. While sailing, the handle is designed to direct a steady red light towards the winch drum, ideal for monitoring the lines at night before, during, or after using the winch. In port or at anchor, placing it in the standard slot on the winch head allows the white light to illuminate the cockpit area. Both colors are also available in flashing mode. The light lasts for 5 to 6 hours, and it charges via a universal USB-C port.

**Generatore Coelmo DMV20
DMV20 Coelmo Generator**



Coelmo ha presentato DMV20, il nuovo generatore marino a giri variabili da 20 kW, progettato ridurre consumi e rumorosità. Il generatore utilizza un motore a giri variabili per operare a velocità ridotte, adattandosi alla potenza di bordo richiesta per ridurre al minimo le emissioni di gas e il consumo di carburante. Il generatore è basato su un motore Yanmar 4TNV88 e le sue dimensioni sono 1.020x600x730 mm per un peso di 300 kg. "Il DMV20 rappresenta un ulteriore passo avanti nella realizzazione di soluzioni sostenibili e tecnologicamente avanzate per il settore marino - ha dichiarato Vincenzo Candido di Coelmo -. Lo abbiamo progettato per offrire ai clienti un prodotto che non solo migliora l'efficienza operativa, ma rispetta anche i più severi standard ambientali".

Coelmo introduced the DMV20, a new variable-speed marine generator rated at 20 kW, designed to reduce fuel consumption and noise levels. The generator uses a variable-speed engine to operate at lower speeds, adjusting to the onboard power demand to minimize gas emissions and fuel consumption. It is based on a Yanmar 4TNV88 engine and has dimensions of 1,020x600x730 mm, weighing 300 kg. "The DMV20 represents another step forward in creating sustainable and technologically advanced solutions for the marine sector," said Vincenzo Candido of Coelmo. "We designed it to offer customers a product that not only enhances operational efficiency but also meets the strictest environmental standards."



**Rubinetteria e docce Elka Design
Elka Design faucets and showers**



Elka Design è un'azienda specializzata nella produzione di rubinetteria e docce di design per la nautica. Fondata da Katia Paracchini, l'azienda sviluppa accessori esteticamente piacevoli e funzionalmente superiori, progettati per resistere agli ambienti marini e da viaggio, con un'attenzione particolare alle esigenze di spazio e stile. I prodotti sono di facile installazione, come il miscelatore che si aggancia alla parete grazie a una levetta o la doccia da esterno che si collega all'impianto idrico semplicemente incassandola in un bicchiere in cui provengono le tubature di acqua calda e fredda. Con una rete globale di distribuzione che copre tutto il mondo, Elka Design è presente a bordo di molti yacht e megayacht, che possono contare su un rapido servizio di vendita e assistenza.

Elka Design is a company specializing in the production of design faucets and showers for the yachting industry. Founded by Katia Paracchini, the company creates aesthetically pleasing and functionally superior accessories, designed to withstand marine environments and the demands of travel, with particular attention to space and style. The products are easy to install, such as the mixer that attaches to the wall with a lever or the outdoor shower that connects to the water system by simply slotting it into a cup that houses the hot and cold water pipes. With a global distribution network, Elka Design is present on many yachts and megayachts, offering fast sales and support services.

Karver Stopper KJS12



Distribuita in Italia SpecialRig, brand di Armare Ropes, Karver Sailing ha presentato lo stopper KJS12. Con una capacità di carico di 1,2 tonnellate per cime fino a 12 mm, un peso di 0,557 kg e un carico di rottura di 2,4 tonnellate, lo stopper è adatto alla maggior parte delle imbarcazioni da crociera e regata tra 30 e 110 piedi. KJS12 ha inoltre vinto il Dame Award 2024 al Metstrade di Amsterdam nella categoria Attrezzature di coperta grazie alla sua capacità di garantire maggiore durata delle cime, e facilità di manutenzione e uso, il sistema di codifica dei colori per una maggiore praticità e l'innovativo pulsante di sgancio. Lo stopper è realizzato in pressofusione di acciaio inossidabile per ridurre la quantità di materie prime, scarti, impatto ambientale e prolungare la durata del prodotto. Inoltre, l'assenza della maniglia superiore permette di adattarsi a spazi ristretti e di essere azionato a distanza.

Distributed in Italy by SpecialRig, a brand of Armare Ropes, Karver Sailing has introduced the KJS12 stopper. With a load capacity of 1.2 tons for ropes up to 12 mm, a weight of 0.557 kg, and a breaking load of 2.4 tons, the stopper is suitable for most cruising and racing yachts between 30 and 110 feet. The KJS12 also won the 2024 Dame Award at Metstrade in Amsterdam in the Deck Equipment category, thanks to its ability to en-



sure longer rope lifespan, ease of maintenance and use, a color-coding system for added convenience, and the innovative release button. The stopper is made from stainless steel die-casting to reduce raw material usage, waste, environmental impact, and to extend the product's lifespan. Additionally, the absence of a top handle allows it to fit in tight spaces and be operated remotely.



F.Lli Razeto & Casareto Maniglia Nauta Soft Nauta Soft handle



La maniglia Nauta Soft realizzata in Sunbrella Heritage segna l'inizio della collaborazione con Sunbrella e Rancati Srl. È una maniglia realizzata in un tessuto sostenibile prodotto da Sunbrella, composto al 50% da fibre riciclate, resistente ai raggi Uv per mantenere la sua bellezza anche dopo una lunga esposizione al sole. Si caratterizza per essere morbida per evitare che a barca sbandata o in condizioni meteo avverse possa diventare un potenziale pericolo per chi si trovi a bordo, ma al contempo sufficientemente

rigida per essere azionata, è ideale anche per le barche da regata. Sulla scia della nuova partnership con Sunbrella, al è stata presentata anche la Flush Lock per esterni, una chiusura universale adatta a cassetti e mobili di ogni genere, che resta quasi a filo del pannello dove viene installata. Si apre con un movimento dolce (basta premere il pulsante su un'estremità o tirare dall'altra) e offre un buon appiglio per cassetti o ante più pesanti.

The Nauta Soft handle, made from Sunbrella Heritage fabric, marks the beginning of a collaboration between Sunbrella and Rancati Srl. This handle is crafted from a sustainable fabric produced by Sunbrella, made up of 50% recycled fibers, and is UV-resistant, maintaining its beauty even after prolonged sun exposure. It is designed to be soft to avoid becoming a potential hazard on a listing boat or in adverse weather conditions, while still being rigid enough to be operated easily, making it ideal for racing boats as well. In line with the new partnership with Sunbrella, the Flush Lock for outdoor use was also presented. This universal lock is suitable for drawers and furniture of all kinds and remains almost flush with the panel where it is installed. It opens with a smooth motion (simply press the button on one end or pull from the other) and provides a good grip for heavier drawers or doors.



Posidonia Panama Chock apribile Openable Panama Chock



Posidonia è un'azienda che si è evoluta insieme al mondo della nautica e oggi progetta e produce ancore su misura fino a 20 tonnellate (quella in foto è da 1.440 kg), catene e materiale di coperta. Le ancore e il deck equipment vengono realizzati per lo più da lamiera saldata. I prodotti sono certificati dai maggiori registri come American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Rina, anche grazie a un banco prova cer-

tificato e riconosciuto dagli enti IACS. Al Metstrade di Amsterdam ha presentato Posidonia Openable Panama Chock, un panama apribile ideato per navi militari e da soccorso (ma troverà applicazione anche in ambito civile), che in caso di rimorchio si trovano alle prese con cavi e socket di varie dimensioni, in modo da far passare la cima dall'apertura.

Posidonia is a company that has evolved alongside the world of yachting, and today it designs and manufactures custom anchors up to 20 tons (the one in the photo weighs 1,440 kg), chains, and deck equipment. The anchors and deck equipment are mainly made from welded sheet metal. The products are certified by major registries such as American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, and Rina, thanks to a certified testing bench recognized by IACS entities. At Metstrade in Amsterdam, Posidonia presented the Posidonia Openable Panama Chock, an openable panama designed for military and rescue vessels (though it will also find applications in the civil sector), which is designed to handle towing situations involving cables and sockets of various sizes, allowing the rope to pass through the opening.



Propspeed a bordo di Swan Propspeed aboard Swan



Propspeed, azienda leader nell'innovazione dei rivestimenti antivegetativi subacquei privi di biocidi, ha annunciato che Nautor Swan ha scelto i suoi prodotti come standard per tutte le unità Swan Arrow. Il cantiere li applicherà su eliche e ingranaggi di tutte le nuove imbarcazioni e ne raccomanda l'uso ai proprietari esistenti per proteggere dalle incrostazioni e dalla corrosione degli ingranaggi e dei metalli subacquei. Nautor Swan ha scelto Propspeed per i vantaggi sostenibili della sua antivegetativa che fornisce una protezione di lunga durata, riduce il consumo di carburante e le emissioni e prolunga la durata degli anodi per ridurre l'impatto dei metalli pesanti, garantendo la massima efficienza dell'imbarcazione con un impatto ambientale minimo.

Propspeed, a leader in the innovation of biocide-free underwater antifouling coatings, has announced that Nautor Swan has selected its products as the standard for all Swan Arrow units. The shipyard will apply Propspeed to the propellers and gear systems of all new vessels and recommends its use to existing owners to protect against fouling and corrosion of underwater gears and metals. Nautor Swan chose Propspeed for the sustainable benefits of its antifouling coating, which provides long-lasting protection, reduces fuel consumption and emissions, and extends the lifespan of anodes to minimize the impact of heavy metals, ensuring maximum efficiency with minimal environmental impact.



Musoni ancora Osculati Osculati anchor roller



Oltre a un catalogo che contempla dalla vite al tender, Osculati si rivolge direttamente ai cantieri con soluzioni e novità che ritroviamo a bordo dei nuovi modelli. È il caso di "Mr. Fantastic extendable roller", musoni estensibili da installare su quelle barche a prua dritta o a cavallino rovesciato, per distanziare l'ancora dallo scafo durante la calata in acqua. Grazie a un sistema di molle, non appena si attiva il salpancora, il musone si estende, allontanando l'ancora dalla prua e lasciandola cadere in acqua. Durante la salpata, invece, finita la catena, il musone si ritrae alloggiando l'ancora in sicurezza, grazie alla forza del barbotin che comprime le molle. Una soluzione che è piaciuta anche ad Azimut Yachts, tanto che Osculati ha realizzato un modello custom per il cantiere di Avigliana, che si aggiunge ai modelli da 7, 15 e 30 kg.

In addition to a catalog that includes everything from screws to tenders, Osculati also directly addresses shipyards with solutions and innovations that are featured on new models. One example is the "Mr. Fantastic extendable roller," a retractable bow roller designed for boats with a straight bow or reverse-rake bow, intended to distance the anchor from the hull during launch. Thanks to a spring system, once the windlass is activated, the roller extends, moving the anchor away from the bow and allowing it to drop into the water. During retrieval, when the chain is finished, the roller retracts, safely stowing the anchor, aided by the capstan that compresses the springs. This solution has also been well-received by Azimut Yachts, prompting Osculati to create a custom model for the Avigliana shipyard, complementing the standard 7, 15, and 30 kg models.

Climatizzatori Webasto BlueCool VX Webasto BlueCool VX Air Conditioners



Bcool Engineering ha presentato la serie di climatizzatori Webasto BlueCool VX, disponibile in modelli da 36 a 120 kBtu/h. I punti di forza sono efficienza energetica e sostenibilità grazie all'uso del refrigerante ecologico R32. Grazie al design compatto e alla struttura modulare l'impianto può essere configurato in diverse combinazioni per soddisfare le esigenze di ogni imbarcazione.

Il refrigerante R32 riduce le emissioni di gas serra senza sacrificare la capacità di raffreddamento del sistema. Inoltre, l'elevata efficienza energetica del VX contribuisce a ridurre i costi operativi, consentendo un risparmio a lungo termine. Oltre a garantire il massimo comfort a bordo, il sistema di controllo intelligente della BlueCool VX permette una gestione semplice e intuitiva della temperatura, migliorando l'esperienza di navigazione. Per Gabriele Brivio di Bcool "con questo prodotto a giri variabili, 230 V monofase copriamo la gamma tra quindici metri fino a 30".

Bcool Engineering has introduced the Webasto BlueCool VX series of air conditioners, available in models from 36 to 120 kBtu/h. The strengths are energy efficiency and sustainability through the use of environmentally friendly R32 refrigerant. With its compact design and modular structure, the system can be configured in different combinations to meet the needs of each vessel. R32 refrigerant reduces greenhouse gas



emissions without sacrificing the cooling capacity of the system. In addition, the VX's high energy efficiency helps reduce operating costs, resulting in long-term savings. In addition to ensuring maximum comfort on board, the BlueCool VX's intelligent control system enables simple and intuitive temperature management, enhancing the sailing experience. For Gabriele Brivio of Bcool, "with this variable-speed, 230 V single-phase product we cover the range between fifteen meters up to 30".



**AS Labruna
Generators Hevolution
Hevolution
Generators**



AS Labruna ha presentato Hevolution 80-37, il primo modello della nuova gamma di generatori e range extender ibridi. Si tratta di generatori a giri variabili alimentabili anche a carburante Hvo (hydrotreated vegetable oil) capace di ridurre le emissioni del 90% in combinazione con una batteria integrata capace di gestire elevate correnti di scarica continua. I generatori Hevolution possono operare in modalità ibrida seriale per la propulsione elettrica, alimentare i servizi di bordo, op-

pure svolgere entrambi i compiti contemporaneamente. Il modello 80-37 è progettato per erogare una potenza continua di 80 kW in modo silenzioso ed efficiente, grazie alla batteria con tecnologia Nmc 811 da 37 kWh. Uno dei suoi punti di forza è la capacità di ricarica rapida: la batteria può essere ricaricata dal 20% all'80% in soli 17 minuti tramite il generatore, oppure in circa un'ora utilizzando fonti rinnovabili come pannelli solari o generatori eolici.

AS Labruna has introduced the Hevolution 80-37, the first model in its new range of hybrid generators and range extenders. These variable-speed generators can also be fueled with HVO (hydrotreated vegetable oil), reducing emissions by 90%. They are paired with an integrated battery capable of handling high continuous discharge currents. The Hevolution generators can operate in serial hybrid mode for electric propulsion, supply onboard services, or perform both tasks simultaneously. The 80-37 model is designed to provide 80 kW of continuous power in a quiet and efficient manner, thanks to its NMC 811 battery technology with a capacity of 37 kWh. One of its key features is rapid recharging: the battery can be charged from 20% to 80% in just 17 minutes via the generator, or in about an hour using renewable sources such as solar panels or wind generators.

**Mob Wamblee
W422**



Un dispositivo Mob di sicurezza personale compatto e progettato per essere facilmente applicato a un giubbotto di salvataggio gonfiabile. In caso di caduta in acqua, W422 si attiva automaticamente grazie ai sensori e trasmette un segnale radio per localizzare il membro dell'equipaggio. Il dispositivo è dotato di una manopola di attivazione/disattivazione e di un blocco di sicurezza per evitare attivazioni accidentali. Include anche un segnale luminoso ad alte prestazioni per facilitare la localizzazione in condizioni di scarsa visibilità e un pulsante di attivazione manuale.

Il sistema emette un segnale radio sulle frequenze marittime internazionali Amrd Gruppo B, recepito tramite l'apposito ricevitore W406 installato a bordo; un Gps integrato fornisce la posizione del membro dell'equipaggio. Le batterie hanno una durata garantita di due anni e possono essere sostituite dall'utente. Il modello W480, più indicato ad attività professionali, è dotato anche di tecnologie Ais e Dsc.

The W422 Mob personal safety device is compact and designed to be easily attached to an inflatable life jacket. In the event of a fall into the water, the W422 is automatically activated by sensors and transmits a radio signal to locate the crew member. The device includes an activation/deactivation knob and a safety lock to prevent accidental activation. It also features a high-performance light signal to aid visibility in low-light conditions, as well as a manual activation button. The system emits a radio signal on international maritime frequencies, received by the dedicated W406 receiver installed on board. An integrated GPS provides the crew member's location. The device's batteries have a guaranteed two-year lifespan and can be replaced by the user. The W480 model, more suited for professional activities, also includes Ais and Dsc technologies.

**Salpa ancore Maxwell SY38
Maxwell SY38 anchor windlass**



L'SY38 è il più grande verricello Maxwell attualmente in produzione in grado di fornire un sistema di ancoraggio per navi commerciali e megayacht da 80 metri a 120 metri e oltre ed è in grado di generare oltre 10 tonnellate di tiro per un sistema con catena fino a 38mm. La costruzione e la funzionalità dell'SY38 sono personalizzabili per soddisfare le esigenze specifiche di ogni imbarcazione con il reparto engineering di Maxwell a fornire un supporto diretto dalla fase iniziale di progettazione fino alle prove in mare. A seconda del tipo di motore (potenza 30 cv), verticale o orizzontale, il salpa ancore ha un peso di 1.200/1.230 kg.

The SY38 is the largest Maxwell winch currently in production capable of providing an anchor system for commercial vessels and megayachts from 80 meters to 120 meters and beyond, and is capable of generating over 10 tons of pull for a system with chain up to 38mm. The construction and functionality of the SY38 can be customized to meet the specific needs of each vessel with Maxwell's engineering department providing direct support from the initial design phase through to sea trials. Depending on engine type (30 hp power), vertical or horizontal, the windlass has a weight of 1,200/1,230 kg.

**Anodo green Martyr Scp
Green Anode Martyr Scp**



Basta anodi sacrificali che si consumano con il tempo rilasciando in mare sostanze nocive. Da oggi è disponibile infatti il nuovo anodo green Smartyr Scp, un dispositivo autosufficiente grazie al suo pannello solare integrato che trasforma l'energia del sole in protezione. È dotato di batterie di riserva e circuito di protezione per lo scaricamento delle batterie e offre un monitoraggio attivo e comunicazione in tempo reale grazie ai Led e all'app dedicata. Utilizza inoltre sonar e Bluetooth per trasmettere informazioni sullo stato degli anodi attraverso acqua e aria garantendo così una gestione semplice ed efficiente. È privo di zinco, cadmio, mercurio, indio, manganese e silicio ed è riciclabile al 100%.

No more sacrificial anodes that wear out over time while releasing harmful substances into the sea. In fact, the new Smartyr Scp green anode, a self-sufficient device thanks to its integrated solar panel that turns the sun's energy into protection, is now available. It features battery backup and battery-discharge protection circuitry and offers active monitoring and real-time communication thanks to Leds and a dedicated app. It also uses sonar and Bluetooth to transmit anode status information through water and air thus ensuring easy and efficient management. It is free of zinc, cadmium, mercury, indium, manganese, and silicon and is 100% recyclable.

**Armareropes cime da ormeggio galleggianti
Armareropes floating mooring ropes**



Anche le cime da ormeggio hanno beneficiato nel corso degli anni del progresso tecnologico legato all'impiego di fibre sintetiche ad alte performance, come ad esempio il Dyneema®, per la loro costruzione. L'utilizzo di materiali come il polipropilene o il polietilene, con una densità inferiore a quella dell'acqua, consentono a questa tipologia di cime di restare a galla, diminuendo la possibilità di incastrarsi nell'elica o di impigliarsi e rendendo di conseguenza più agevoli e sicure le manovre di ormeggio. Queste cime, sono più resistenti e leggere delle convenzionali, divenendo la scelta ideale per l'utilizzo sui Super Yacht, sia a motore che a vela, dove sono richiesti alti carichi di rottura, basso allungamento e minimo assorbimento di acqua. In termini di carico di rottura, le cime realizzate con fibre tecniche possono raggiungere valori anche di 3 volte superiori rispetto alle convenzionali, con uguale diametro e un peso complessivo comparabile. Tutte le cime vengono proposte con colori ad alta visibilità, a tutto vantaggio della praticità e sicurezza durante l'uso, e possono essere completate con finiture e protezioni in acciaio, pelle o altri materiali tecnici.

Mooring lines have also benefited over the years from technological advances related to the use of high-performance synthetic fibers, such as Dyneema®, in their construction. The use of materials such as polypropylene or polyethylene, with a density lower



than that of water, allow these types of lines to stay afloat, decreasing the possibility of getting caught in the propeller or snagging and consequently making mooring maneuvers easier and safer.

These ropes, are stronger and lighter than conventional ones, becoming the ideal choice for use on Super Yachts, both motor and sail, where high breaking loads, low elongation and minimal water absorption are required. In terms of breaking strength, ropes made with technical fibers can reach values as much as 3 times higher than conventional ones, with equal diameter and comparable overall weight. All ropes are offered in high-visibility colors, benefiting convenience and safety during use, and can be complemented with steel, leather or other technical material finishes and guards.

SOUTHERN WIND 108 KIBOKO 4



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



BENETTI CLASS44M JUNO



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



QUATTRO VARI DI YACHT CUSTOM LINE IN POCO PIÙ DI DUE MESI AD ANCONA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



AB YACHTS AB130



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



PERSICO MARINE 100' MAGIC CARPET



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



CANTIERE DELLE MARCHE TREMENDA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



ITALIAN VESSEL 38M CHEYENNE



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



CODECASA GIOIA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



CANTIERE DELLE MARCHE EXPLORER PROJECT B2



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

THE ITALIAN SEA GROUP ADMIRAL 67M



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

VARATO A TRIESTE DA CARTUBI UN NUOVO SCAFO DI 67 METRI PER BENETTI



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

ROSSINAVI SEAWOLF X



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

BENETTI B.YOND CONNECTED



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

AZIMUT GRANDE TRIDECK MY TYME/ADAMAR



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

MANGUSTA 104REV GILDA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

APREAMARE MAESTRO 88



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

Otam 90 HT/T-Top



Dopo il successo del 90 Gts il cantiere Otam presenta le altre due versioni della sua serie di 28 metri: Hard-Top e T-Top. La serie 90 è nata dalla collaborazione con Giuseppe Bagnardi dello studio BG Design Firm, Umberto Tagliavini e Aldo Scorzoni di Marine Design & Services che hanno disegnato le linee d'acqua. In tutte le versioni la parola chiave è sempre personalizzazione ed esclusività, a conferma dell'altissima specializzazione del cantiere italiano che si misura con le richieste sempre diverse e sfidanti di ogni singolo armatore. La versione T-Top è ideale non solo come chaseboat per megayacht, ma anche per gite giornaliere o il trasporto di ospiti e per gli armatori che amano il feeling di un open, ma con soluzioni versatili che lo rendono adatto anche a navigazioni più lunghe. La versione Hard Top offre invece un ampio volume chiuso sul main deck mediante l'utilizzo di una porta automatica scorrevole e rotante. Permette quindi di avere una formal dining interna e offre la flessibilità e privacy di un salone riparato da sguardi indiscreti.

Following the success of the 90 GTS, Otam shipyard is unveiling two additional versions of its 28-meter series: the Hard-Top and T-Top. The 90 series was developed in collaboration with Giuseppe Bagnardi of BG Design Firm, alongside Umberto Tagliavini and Aldo Scorzoni of Marine Design & Services, who crafted the hull lines. Across all versions, the key concepts remain customization and exclusivity, underscoring the Italian shipyard's exceptional expertise in meeting the unique and challenging demands of every owner. The T-Top version is ideal not only as a chase boat for megayachts but also for day trips, guest transport, or for owners who appreciate the open-yacht experience while enjoying versatile solutions that make it suitable for longer cruises. Meanwhile, the Hard-Top version features a large enclosed main deck, achieved with an automatic sliding and rotating door. This layout offers an indoor formal dining area, along with the flexibility and privacy of a protected salon shielded from prying eyes.

Ab Yachts 95/Maiora Exuma 36



Ab Yachts e Maiora, marchi di Next Yachts Group, hanno presentato tre nuovi progetti. L'Ab 95 (28,45 metri) sarà disponibile in due versioni, la prima segue la scia della sua gemella più grande, unendo eleganti e generose aree conviviali con la distintiva tecnologia sportiva del marchio per ottenere il perfetto connubio tra comfort e avventura. La seconda, Ab 95 S, è dedicata ad armatori alla ricerca del brivido e dell'euforia di una navigazione veloce, sicura ed elegante. Lo yacht ha linee sinuose e sportive, il tetto convertibile integrato nel profilo aerodinamico, un sistema di propulsione all'avanguardia che garantisce prestazioni elevate in termini di velocità, manovrabilità ed efficienza. Per la linea Maiora, invece, il nuovo modello è l'Exuma 36 metri, un progetto firmato Quartostile per gli esterni e Acube Design per gli interni. Lo yacht raggiunge i 35 nodi di velocità massima e il suo pescaggio di 1,45 metri permette di avvicinarsi alla costa senza costrizioni.

AB Yachts and Maiora, brands of the Next Yachts Group, have unveiled three new projects. The AB 95 (28.45 meters) will be available in two versions. The first follows in the footsteps of its larger sibling, combining elegant and spacious social areas with the brand's signature sporty technology to achieve the perfect balance of comfort and adventure. The second version, the AB 95 S, is tailored for owners seeking the thrill and exhilaration of fast, safe, and stylish cruising. This yacht features sleek, sporty lines, a convertible roof seamlessly integrated into its aerodynamic profile, and cutting-edge propulsion systems that deliver outstanding speed, maneuverability, and efficiency. As for the Maiora line, the new model is the Exuma 36-meter, a project with exterior design by Quartostile and interiors by Acube Design. The yacht reaches a top speed of 35 knots, and its 1.45-meter draft allows it to approach the coastline with ease.

Ferretti Yachts 670



Con una lunghezza di 20,24 metri e un baglio di 5,38, il 670 è frutto della collaborazione tra il cantiere, l'architetto Filippo Salvetti, e Ideaeitalia per gli interni. Lo yacht mantiene le caratteristiche della versione precedente introducendo nuovi elementi. La plancia di comando del main deck ha il parabrezza senza montante centrale con poltrone guida firmate da Poltrona Frau. Nel lower deck l'accessibilità e l'ergonomia delle porte e dei passaggi è stata ottimizzata, offrendo più spazi e comfort. Le sedute dell'area "al-fresco dining" sono state ampliate e rese ancora più confortevoli, ed è disponibile un ampio prendisole per arredare la terrazza di poppa. Infine, l'hard top è stato riprogettato con linee più fluide ed è ora dotato di una sezione centrale apribile. Il 670 è spinto da una coppia di motori Man V8 da 1.000 cv con cui raggiunge i 28 nodi di massima e i 25 nodi di crociera (dati preliminari) ed è possibile montare due stabilizzatori giroscopici Seakeeper NG6.

Measuring 20.24 meters in length with a beam of 5.38 meters, the 670 is the result of collaboration between the shipyard, architect Filippo Salvetti, and Ideaeitalia for the interiors. The yacht retains the features of its predecessor while introducing new enhancements. The helm station on the main deck features a windshield without a central pillar and Poltrona Frau-designed pilot seats. On the lower deck, door and passage ergonomics have been optimized to improve accessibility, creating more spacious and comfortable interiors. The "al-fresco dining" area seating has been expanded for added comfort, and a large sun pad is available to furnish the aft terrace. The hard top has been redesigned with smoother lines and now includes an openable central section. Powered by a pair of MAN V8 engines delivering 1,000 hp each, the 670 reaches a top speed of 28 knots and a cruising speed of 25 knots (preliminary data). Additionally, two Seakeeper NG6 gyroscopic stabilizers can be installed for improved stability.

Grand Soleil Blue



Con Grand Soleil Blue, Cantiere del Pardo non solo ridefinisce il concetto di sostenibilità nella nautica, ma stabilisce un nuovo standard per la progettazione delle imbarcazioni del futuro.

Al termine del suo ciclo di vita Blue sarà infatti riciclabile: ogni componente è stato infatti selezionato per poter essere riutilizzato.

La barca nasce dalla collaborazione tra il cantiere, Matteo Polli, Nauta Design e NL Comp per i materiali e con i suoi 10 metri di lunghezza è capace di ospitare fino a quattro persone per la notte. Resina termoplastica, propulsione elettrica con motore Pod Drive di E-propulsion da 6 kW, batterie al litio da 8 kW, pannelli solario Solbian da 340W, vele OneSails, 4T Forte riciclabili e approccio progettuale che facilita lo smontaggio di ogni componente dell'imbarcazione sono alla base di questo nuovo modello di Cantiere del Pardo.

With the Grand Soleil Blue, Cantiere del Pardo not only redefines sustainability in the nautical world but also sets a new standard for the design of future boats. At the end of its life cycle, Blue will be fully recyclable, as every component has been chosen to allow for reuse.

This 10-meter vessel is the result of a collaboration between the shipyard, Matteo Polli, Nauta Design, and NL Comp for materials. It can accommodate up to four people overnight. Key features include thermoplastic resin, electric propulsion with a 6 kW E-Propulsion Pod Drive motor, 8 kW lithium batteries, 340W Solbian solar panels, recyclable 4T Forte sails from OneSails, and a design approach that facilitates disassembly of every component.

This innovative model represents a forward-thinking commitment to sustainability and efficiency by Cantiere del Pardo.

Comar Yachts Maxi



Spinta dal crescente interesse del mercato per le imbarcazioni a vela di grandi dimensioni e dalle richieste degli armatori più affezionati, Comar Yachts si rinnova con la linea Comet Maxi. Progettata in collaborazione tra lo Studio Amadio & Partners e lo studio tecnico interno, la gamma include modelli da 24 a 30 metri. I nuovi modelli garantiscono sicurezza, stabilità e facilità di gestione. Il pozzetto è progettato per il massimo comfort e funzionalità: dai doppi timoni, posizionati per ottimizzare lo spazio di manovra e la vivibilità a poppa, ai tavoli pieghevoli e alle sedute generose. Non mancano tender garage, ingresso separato per l'equipaggio mentre il particolare design della poppa permette una plancetta di design integrata, ideale per l'accesso diretto al mare. Gli interni riflettono l'attenzione del cantiere al comfort e alla personalizzazione, con layout studiati per ottimizzare la distribuzione degli spazi e possibilità di configurazione su misura per rispondere ai desideri degli armatori.

Driven by the growing market interest in large sailing yachts and the demands of its most loyal owners, Comar Yachts is evolving with the Comet Maxi range.

Designed in collaboration between Studio Amadio & Partners and the shipyard's in-house technical team, the range includes models from 24 to 30 meters. The new models offer safety, stability, and ease of handling. The cockpit is designed for maximum comfort and functionality, with dual steering wheels positioned to optimize maneuvering space and aft livability, foldable tables, and generous seating. The yachts feature a tender garage, a separate crew entrance, and a specially designed stern that allows for an integrated swim platform, ideal for direct sea access. The interiors reflect the shipyard's focus on comfort and customization, with layouts designed to optimize space distribution and the possibility of bespoke configurations to meet the owner's desires.

Ice Yacht 80 Blue Water Sport



Con una lunghezza fuori tutto di 24 metri e un baglio massimo di 6,52 l'Ice 80 segna l'ingresso del cantiere italiano nel segmento delle barche a vela di lusso di grandi dimensioni. L'ammiraglia nasce dalla partnership tra il cantiere e lo studio Felci Yacht Design, che ha curato ogni aspetto della progettazione. Scafo, coperta e strutture saranno realizzate in fibra carbonica con infusione sottovuoto "one shot", una procedura che garantisce leggerezza e massima resistenza per prestazioni elevate. La coperta ha un layout con doppio pozzetto che separa l'area manovra dalla zona ospiti, passavanti ampi, tuga ribassata e filante mentre la poppa è attrezzata con una plancetta e un garage dove stivare un tender da 3,50 metri. Gli interni si sviluppano con un salone centrale, cabina armatoriale e due Vip per gli ospiti, oltre a una zona separata per l'equipaggio con due cabine doppie separate, cucina, carteggio e ingresso indipendente. Grazie alla chiglia telescopica il pescaggio varia tra 3,20 3 4,60 metri e il dislocamento è di circa 37.600 kg (dati preliminari).

With an overall length of 24 meters and a maximum beam of 6.52 meters, the Ice 80 marks the entry of the Italian shipyard into the large luxury sailing yacht segment. The flagship is the result of a partnership between the shipyard and Felci Yacht Design, which handled every aspect of its design. The hull, deck, and structures will be made from carbon fiber using a "one-shot" vacuum infusion process, ensuring lightness and maximum strength for high performance. The deck layout features twin cockpits, separating the maneuvering area from the guest zone, with wide side decks, a lowered and sleek coachroof, while the stern is equipped with a swim platform and a garage to store a 3.50-meter tender. The interiors include a central salon, an owner's suite, and two VIP guest cabins, along with a separate crew area featuring two double cabins, a galley, a navigation station, and an independent entrance. Thanks to a telescopic keel, the draft ranges from 3.20 to 4.60 meters, with a displacement of approximately 37,600 kg (preliminary data).



BAYCRUISER 21



HANSE 360



NAUTITECH



CONTEST 63CS



J BOATS J40



EUROPEAN YACHT

SONO CINQUE LE IMBARCAZIONI CHE HANNO VINTO L'EUROPEAN YACHT OF THE YEAR IN UN' EDITION FEATURING FIVE BOATS HAVE CLAIMED THE EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AWARD IN AN EDITION FEATURING

Dopo oltre 140 test in mare tra Germania e Spagna, Contest 63 CS, J/40, Hanse 360, Nautitech 48 Open e BayCruiser 21 hanno vinto il premio European Yacht of the Year nelle categorie Luxury, Performance, Family, Multihull e Special Yachts.

Con dodici imbarcazioni che hanno preso parte alle prove in mare, quella del 2025 è stata l'edizione con meno partecipazione in assoluto. Delle sedici barche selezionate per le nomination infatti - un numero già inferiore agli scorsi anni, quando si toccavano punte di oltre 20 unità - ben quattro sono state costrette al ritiro a causa di ritardi nella produzione o noie tecniche. A saltare il giro sono state il Wauquiez 55, il Moody DS48 e i catamarani Vaan R5 e Seawind 1170. Per i modelli presenti, le prove si sono svolte a Kiel, in Germania, presso l'Olympiahafen Schilksee e a Palma di Maiorca, in Spagna, presso il Club de Mar per un totale di 144 prove: tutti i dodici giornalisti hanno navigato con le dodici imbarcazioni in condizioni di vento e mare molto variabili. Dal vento forte e onda di Kiel a quel-

lo più stabile e dolce di Palma, dove però ha anche piovuto. Ma perché così pochi modelli? Dopo la grande abbuffata post pandemia il settore della nautica, e in particolare quello della vela, sta vivendo una normalizzazione che ha portato sul mercato meno novità e qualche complicazione in più da gestire. Di conseguenza anche il numero di barche disponibili per la selezione è stato inferiore ai recenti anni passati. Ma in questo caso vale davvero il motto "poche ma buone", perché le dodici imbarcazioni presenti hanno tutte dimostrato ottime qualità, costruttive e marine, e di poter quindi ambire alla vittoria. Negli anni la tecnologia evolve ed è interessante notare come sia aumentata la percentuale dei modelli che propongono in optional la propulsione elettrica o, addirittura, quelle che la offrono come dotazione standard.

Il premio è stato fondato nel 2003 dalla rivista tedesca Yacht e grazie alla sua autorevolezza è diventato uno dei più importanti del mercato europeo delle imbarcazioni a vela. È assegnato da una giuria composta da dodici giornalisti delle più impor-

After more than 140 sea trials carried out in Germany and Spain, the Contest 63 CS, J/40, Hanse 360, Nautitech 48 Open, and BayCruiser 21 emerged victorious in the Luxury, Performance, Family, Multihull, and Special Yachts categories, respectively. The 2025 edition saw the lowest participation ever, with just twelve yachts taking part in the sea trials. Of the sixteen boats initially nominated—a number already lower than in previous years, which often saw over 20 contenders—four had to withdraw due to production delays or technical issues. The absentees included the Wauquiez 55, Moody DS48, and the catamarans Vaan R5 and Seawind 1170. The trials were held in Kiel, Germany, at the Olympiahafen Schilksee, and in Palma de Mallorca, Spain, at the Club de Mar. Across 144 tests, all twelve journalists sailed each of the twelve boats, encountering highly variable wind and sea conditions. These ranged from strong winds and rough seas in Kiel to the

steadier, calmer winds of Palma—though rain made an occasional appearance there as well. Why so few models this year? After the post-pandemic boom, the nautical sector—particularly the sailing segment—is experiencing a period of normalization. This has resulted in fewer new launches and some additional challenges in production. Consequently, the number of boats available for selection was lower than in recent years. Still, this year's motto could well be "fewer but better," as all twelve participating boats demonstrated outstanding build quality and seaworthiness, making them worthy contenders for the title. Technological advancements continue to shape the industry, with a growing number of models offering electric propulsion as an option—or even as a standard feature.

The award was established in 2003 by the German magazine Yacht and has become one of the most prestigious accolades in the European sailing market, thanks to its credibility. It is decided by



TECH 48 OPEN



OF THE YEAR



EDIZIONE CON MENO IMBARCAZIONI DEL SOLITO MA DI GRANDE QUALITÀ
 FEWER PARTICIPANTS THAN USUAL BUT MARKED BY EXCEPTIONAL QUALITY

VIDEO&GALLERY

tanti riviste europee e quest'anno è arrivato alla sua ventiduesima edizione e fonda la sua autorevolezza proprio sulle prove in mare. È infatti uno dei pochi premi al mondo a eleggere i vincitori dopo aver testato tutte le imbarcazioni nominate con lo scopo di premiare i modelli che raggiungono meglio gli obiettivi per i quali sono stati progettati e costruiti. Di solite le prove di svolgono in due tappe, una nel Mediterraneo e una al nord, per consentire ai cantieri di scegliere la località più facile e vicina da raggiungere. Tra le regole fondamentali su cui si fonda il premio c'è quella che disciplina la votazione: i giornalisti non possono votare per le barche della propria nazione. I criteri con cui vengono nominate sono: prestazioni, vivibilità e comfort, caratteristiche costruttive, rapporto qualità/prezzo, estetica e innovazione. Inquadrando il Qr code presente in questa pagina potrete leggere tutte le motivazioni della giuria, guardare i video e tutte le foto delle barche vincitrici. Nelle prossime pagine troverete le prove delle cinque barche vincitrici.

a jury of twelve journalists from the most prominent European sailing magazines. Now in its 22nd edition, the award's authority lies in its thorough sea trials. It is one of the few awards globally that selects winners only after testing all nominated boats, aiming to honor models that best achieve the objectives for which they were designed and built. The trials typically take place in two stages—one in the Mediterranean and one in northern Europe—to make it easier for shipyards to participate by choosing the most convenient location. One of the key rules governing the award is the voting process: journalists are not allowed to vote for boats from their own country. The nomination criteria include performance, livability and comfort, build quality, value for money, aesthetics, and innovation. By scanning the QR code on this page, you can read the jury's full rationale, watch videos, and view all the photos of the winning boats. On the following pages, you'll find detailed tests of the five winners.

GIORNALISTI E RIVISTE JOURNALISTS AND MAGAZINES

- Morten Brandt-Rasmussen Bådmagasinet | Den
- Joakim Hermansson Praktist Båtägande | Swe
- Toby Hodges | Yachting World | Gbr
- Sébastien Mainguet Voiles & Voiliers | Fra
- Alberto Mariotti Super Yacht 24 | Ita
- Axel Nissen-Lie Seilmagasinet | Nor
- Pasi Nuutinen | Vene | Fin
- Roland Regnemer YachtRevue | Aut
- Jochen Rieker Yacht | Ger
- Lori Schüpbach Marina.Ch | Sui
- Marinus van Sijdenborgh de Jong | Zeilen | Ned
- Diego Yriarte
- Nautica y Yates | Esp



NOMINATION

- ClubSwan 43
- Contest 63CS winner
- Dufour 44
- Hanse 360 winner
- Heyman 42 PPH
- J Boats J/40 winner
- Jeanneau Sun Odyssey 350
- Lagoon 43
- Moody DS48 – no show
- Nautitech 48 Open winner
- Seawind 1170 – no show
- Sunbeam 29.1
- Swallow BayCruiser 21 winner
- Tofinou 7.9
- Vaan R5 – no show
- Wauquiez 55 – no show

CONTEST

63 CS

IL NUOVO 18 METRI DEL CANTIERE OLANDESE HA VINTO IL PREMIO EUROPEAN YACHT OF THE YEAR NELLA CATEGORIA LUXURY CRUISER

THE NEW 18-METER YACHT FROM THE DUTCH SHIPYARD HAS WON THE EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AWARD IN THE LUXURY CRUISER CATEGORY

Con una storia di oltre 65 anni, Contest Yachts ha guadagnato una solida reputazione in tutto il mondo. Fondato nel 1959 da Ed Conijn e oggi guidato dai fratelli Arjen e Annick Conijn, il cantiere olandese realizza una gamma di nove modelli a vela tra 42 e 85 piedi (più un 52 a motore disponibile in varie configurazioni) e una produzione annuale di circa 10/15 imbarcazioni, tutte costruite secondo le specifiche del Lloyd's Register, uno dei migliori punti di forza del cantiere.

Affidarsi ad uno dei più antichi e importanti nomi in tema di sicurezza è una scelta volontaria che Contest ha fatto 48 anni fa con l'obiettivo di prevenire errori di progettazione e costruzione e consegnare ai propri armatori la sicurezza di uno yacht in cui sono stati fatti tutti gli sforzi possibili per evitare difetti. Il registro prevede ispezioni e indagini complete e continue di calcoli, disegni, piani, materiali e metodi di ogni singolo yacht da certificare. I periti devono infatti prima approvare e timbrare tutti i piani di costruzione per scafo, coperta, paratie, com-

prese quelle di collisione e compartimenti stagni, rinforzi, area della chiglia, supporto dell'albero, area del timone, lande e base del motore. La costruzione di ogni yacht successivo viene verificata in loco da un perito del Lloyd's Register in diverse fasi significative della costruzione. Tutti i materiali devono essere approvati e annotati, mentre un registro di costruzione registra dati critici come umidità e temperatura e i nomi individuali dei lavoratori, ciascuno approvato da Lloyd's Register, responsabile degli aspetti chiave della costruzione. Vengono inoltre eseguiti test distruttivi per controllare i componenti, in particolare i compositi, per garantire la conformità ai requisiti. Ogni yacht che viene messo in acqua è quindi dotato dell'Hull construction certificate (HCC) che assicura il rispetto delle specifiche imposte dal registro e permette all'armatore di essere sicuro della qualità del suo yacht. Scafo e coperta sono costruiti in sandwich con infusione di resina vinilestere e lo stesso sistema è utilizzato per le paratie strutturali in composito e in rinforzi longitudinali;

With a history spanning over 65 years, Contest Yachts has earned a solid reputation worldwide. Founded in 1959 by Ed Conijn and now led by siblings Arjen and Annick Conijn, the Dutch shipyard produces a range of nine sailing models between 42 and 85 feet (plus a 52-foot motor yacht available in various configurations) with an annual output of approximately 10 to 15 boats. All are built to the specifications of Lloyd's Register, one of the shipyard's greatest strengths.

Relying on one of the oldest and most renowned names in safety is a deliberate choice Contest made 48 years ago, with the goal of preventing design and construction errors and delivering yachts to their owners with the guarantee that every effort has been made to avoid defects. The certification process involves thorough and continuous inspections and evaluations of calculations, drawings, plans, materials, and methods for each yacht. Surveyors must first approve and stamp all construction plans,

including those for the hull, deck, bulkheads—collision and watertight compartments included—reinforcements, keel area, mast support, rudder area, chainplates, and engine base. The construction of each subsequent yacht is inspected on-site by a Lloyd's Register surveyor at several critical stages. All materials must be approved and recorded, and a construction log meticulously tracks key data such as moisture levels, temperature, and the names of individual workers, each approved by Lloyd's Register and responsible for specific construction aspects. Destructive testing is also carried out to verify components, particularly composites, ensuring compliance with requirements. Each yacht launched is equipped with a Hull Construction Certificate (HCC), certifying adherence to Lloyd's Register specifications and guaranteeing the owner a vessel of the highest quality. The hull and deck are built using a resin-infused vinylester sandwich, with the same technique applied to the composite structural bulkheads and longitudi-



nelle aree che ospitano chiglia e attrezzature di coperta la laminazione è in laminato solido. Per il 63 CS – un disegno di judel/vrolijk & co – servono circa due anni di costruzione e lo scafo nominato per l'European Yacht of the Year è il numero 1. Si tratta di un luxury bluewater cruiser di serie ma con diverse possibilità di personalizzazione, soprattutto negli interni dove layout e materiali sono a scelta dell'armatore. Per questa unità è stato preferito il teak come materiale per gli arredi, sono disponibili anche il rovere e il rovere affumicato. La cabina dell'armatore rimane a poppa, sfrutta tutta la larghezza dello scafo e dispone di un bagno privato con accesso alla sala macchine nella zona della doccia. La zona custom dello yacht è quella di prua, che può essere adattata a diverse esigenze, ma rimanendo sempre dentro ai limiti imposti dalle paratie strutturali. In questa unità sono state scelte due cabine gemelle con letti alla francese, ma è possibile avere anche una zona lounge, ufficio o storage. A estrema prua si trova la cabina del marinaio, utile anche come cala vele; i

materassi del letto si trasformano nei cuscini del prendisole esterno. Il salone può essere adattato con una configurazione diversa di tavolo e tavolino basso. Noto la qualità delle lavorazioni: tutti gli angoli tondeggianti dei mobili e i gradini della scala d'ingresso sono realizzati strato per strato, senza inserti o scorciatoie produttive. Navighiamo in una giornata di sole con mare calmo e vento che varia tra 6 e 13 nodi e il Contest dimostra subito le sue performance. Il piano velico è affidato ad albero e V-Boom di carbonio di Hall Spars (lo scafo n° 2 avrà invece la randa avvolgibile nell'albero). Come ci racconta Arjen Conijn durante il test "per le vele lavoriamo sempre con North Sails, mentre riguardo alle appendici abbiamo una chiglia a T performante con lama in acciaio e bulbo in piombo dal pescaggio di 2,90 metri". Chiediamo ad Arjen se esiste la possibilità di avere una chiglia lifting o telescopica in optional. La sua risposta è chiara: "Non abbiamo mai fatto chiglie del genere, di solito non mi piacciono le cose che si muovono in acqua. Ma

nal reinforcements. In areas housing the keel and deck equipment, solid laminate is used. The construction of the 63 CS, designed by judel/vrolijk & co, takes approximately two years, and the hull nominated for the European Yacht of the Year is hull number one. This is a luxury bluewater cruiser available as a series model but with numerous customization options, especially for the interior, where the layout and materials can be tailored to the owner's tastes. For this unit, teak was chosen for the furnishings, though oak and smoked oak are also available. The owner's cabin, located aft, is full-beam and features an ensuite bathroom with access to the engine room through the shower area. The custom section of the yacht is the forward area, which can be adapted to various needs while remaining within the limits imposed by the structural bulkheads. In this unit, two twin cabins with French beds were selected, though options include a lounge area, office, or storage space. At the very bow is the crew cabin, which also serves

as a sail locker; the mattresses on the beds can double as cushions for the external sunpad. The saloon is versatile, allowing for different configurations of dining and coffee tables. The craftsmanship is exceptional: all rounded corners on the furniture and the steps of the entry staircase are crafted layer by layer, without inserts or shortcuts in production. We're sailing on a sunny day with calm seas and winds ranging between 6 and 13 knots, and the Contest immediately demonstrates its performance capabilities. The sail plan is supported by a carbon mast and V-Boom by Hall Spars (hull no. 2 will instead feature an in-mast furling mainsail). During the test, Arjen Conijn explains: "We always work with North Sails for the sails, while for the appendages, we use a performance T-shaped keel with a steel fin and a lead bulb with a draft of 2.90 meters". We ask Arjen whether a lifting or telescopic keel is available as an option. His response is clear: "We've never made such keels; I usually don't like



se un cliente la richiedesse, lavorerei con il produttore italiano APM Keels". A bordo di questo Contest 63 CS sono diversi i fornitori italiani presenti: Bamar per i due avvolgitori di prua (fiocco e Code 0), Besenzoni per la passerella e Cantalupi per l'illuminazione interna. Iniziamo a navigare con randa e Gennaker e un vento che varia tra 6 e 8 nodi e velocità che arrivano fino a 8,3 nodi. Con una lunghezza fuori tutto di 20,54 metri e un dislocamento di 31.900 kg il Contest 63CS si muove in arie leggere con disinvoltura e agilità, regalando al timoniere un ottimo feeling e una sensazione di solidità che è parte integrante del piacere di navigare su uno yacht di tale qualità. E un giro negli interni lo conferma ancora una volta: nessun rumore

se non quello dell'acqua, nessuno scricchiolio né vibrazioni. E lo stesso vale con il motore acceso, uno Yanmar 4LV-170 da 170 cavalli a 3.500 rpm perfettamente isolato. Parlare di "difetti" non è facile: la cala vele di prua quando è adibita a cabina marinaio perde parte del suo volume e funzione e l'accesso al motore dalla doccia del bagno armatoriale non è il massimo della praticità (bisogna arrivare fino a lì invece che fermarsi in salone). Infine una nota sull'estetica generale, che rimane conservativa ma che su questo 63 piedi introduce due piccole novità, tutte per la cabina armatoriale: la doppia vetrata panoramica e delle sottili finestre in bagno e cucina che si riflettono all'esterno con una banda nera che alleggerisce il look della tuga.

moving parts in the water. But if a client requested it, I'd work with the Italian manufacturer APM Keels". Several Italian suppliers can be found on this Contest 63 CS: Bamar for the two forward furlers (jib and Code 0), Besenzoni for the gangway, and Cantalupi for interior lighting. We start sailing with the mainsail and gennaker, in winds varying from 6 to 8 knots, reaching speeds of up to 8.3 knots. With an overall length of 20.54 meters and a displacement of 31,900 kg, the Contest 63 CS handles light airs with ease and agility, offering the helmsman excellent feedback and a sense of solidity—an integral part of the pleasure of sailing a yacht of this quality. A tour of the interiors confirms this impression: the only sound is that of water, with no

creaks or vibrations. The same holds true when the engine is running—a Yanmar 4LV-170 delivering 170 horsepower at 3,500 rpm—perfectly isolated. Finding "flaws" isn't easy: the forward sail locker loses some of its volume and functionality when used as a crew cabin, and accessing the engine through the shower in the owner's bathroom is less than ideal (you need to go all the way there instead of stopping in the saloon). Finally, a note on the overall aesthetics: while conservative, the design introduces two small updates for the master cabin—a double panoramic window and slim windows in the bathroom and galley that are reflected externally with a black band, adding a lighter look to the deckhouse.

PREZZO SU RICHIESTA | PRICE ON REQUEST



DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA F.T. | LENGHT O.A. 19,29 M
LUNGHEZZA AL GALL. | WATERLINE LENGHT 17,85 M
BAGLIO | BEAM 5,50
DISLOCAMENTO | DISPLACEMENT 31,9 T
ZAVORRA | BALLAST 12,5 T
PESCAGGIO | DRAFT 2,90 M
CARBURANTE | FUEL 1.560 L
ACQUA | FRESH WATER 1.150 L
OMOLOG. CE | CATEGORY: A
PROGETTISTA | PROJECT JUDEL/VROLIJK & CO



PIANO VELICO | SAIL PLAN

ALBERO E BOMA DI CARBONIO HALL
SPARS | CARBON MAST AND V BOOM
RANDA | MAIN SAIL: 113 MQ
GENOA 106% 99 MQ



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LOCALITÀ | PLACE: PALMA DE MALLORA (SPA)
MARE | SEA STATE: CALMO | CALM
VENTO | WIND: DEBOLE | LIGHT
PERSONA A BORDO | PEOPLE ON BOARD: 5



CANTIERE | SHIPYARD

CONTEST YACHTS, MEDEMBLIK,
OLANDA | THE NETHERLANDS
WWW.CONTESTYACHTS.COM
INFO@CONTESTYACHTS.COM

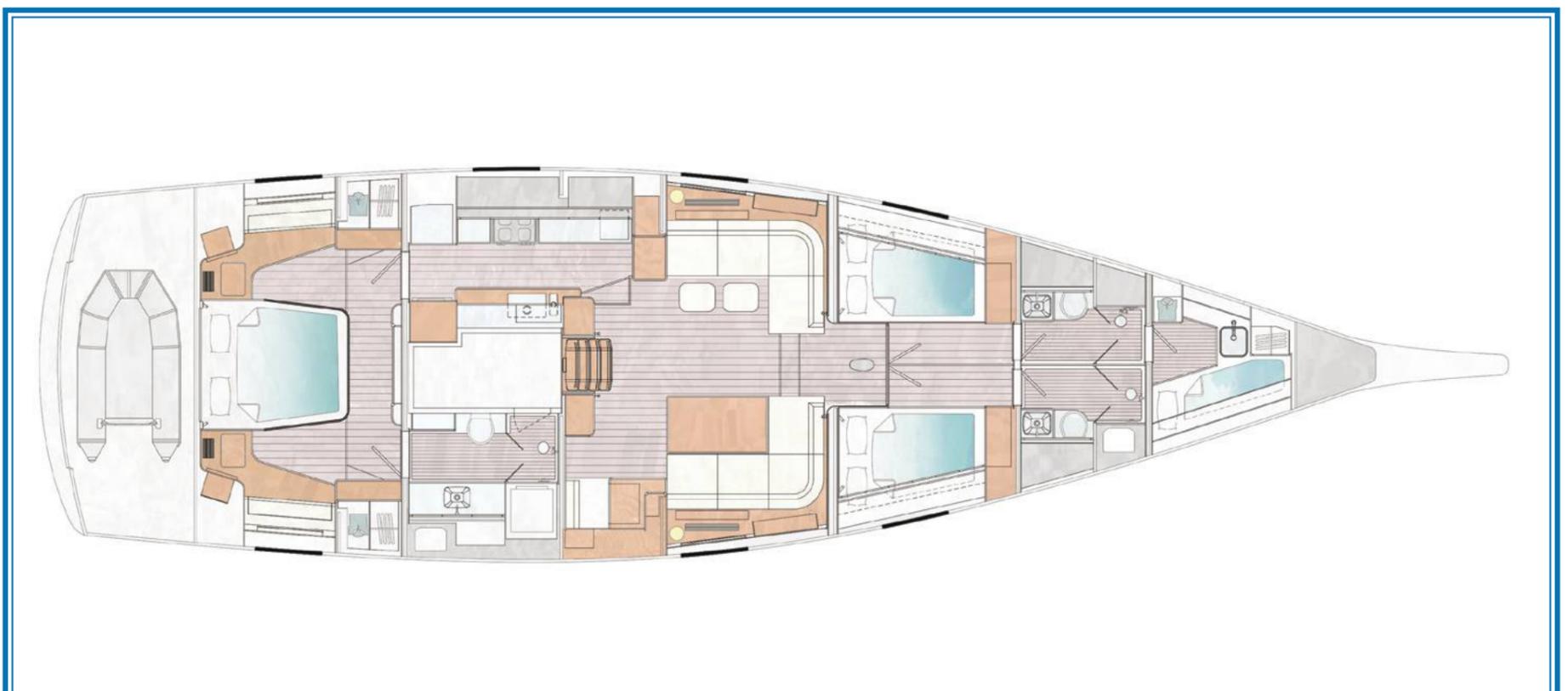


GUARDA
IL VIDEO



PRESTAZIONI | PERFORMANCE

SOG Speed overground	TWS True wind speed	TWA True wind angle	Vele Sails
7,5	6,3	106°	randa/main code 0
8,5	n.d.	150°	randa/main gennaker
9,2	n.d.	150°	randa/main gennaker
10,5	12/13	140°	randa/main gennaker
7	11	30°	randa/main fiocco/jib
7,2	13/14	25°/35°	randa/main fiocco/jib
7,7	13/14	25°/35°	randa/main fiocco/jib
8	13/14	25°/35°	randa/main fiocco/jib
9,5	13	131°	randa/main Code 0
8,1	12	46°	randa/main fiocco/jib
8,1	11	144°	randa/main gennaker



J BOATS

J40

IL NUOVO 12 METRI FRANCESE HA VINTO IL PREMIO EUROPEAN YACHT OF THE YEAR
NELLA CATEGORIA PERFORMANCE CRUISER

THE NEW 12-METER FRENCH YACHT HAS WON THE EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AWARD
IN THE PERFORMANCE CRUISER CATEGORY

Il J40 è l'ultima novità di J Composites, il cantiere basato a Les Sables d'Olonne, in Francia, che sviluppa e costruisce i modelli destinati al mercato europeo per il cantiere statunitense J Boats, fondato da Jeff Johnstone nel 1977. Se il cantiere principale è vicino al traguardo del 50imo anniversario, la "sussidiaria" francese ha festeggiato i 30 anni di attività. Fondato nel 1994 da Didier LeMoal per costruire i modelli J tramite licenza, nel tempo si è trasformato in un vero e proprio cantiere che non solo costruisce i nuovi modelli, ma contribuisce anche a svilupparli e progettarli. Da sempre i J sono un punto di riferimento nel settore degli sport cruiser, imbarcazioni dalle performance elevate, efficaci in regata e divertenti in crociera. La qualità e l'attenzione alla costruzione hanno reso il cantiere famoso in tutto il mondo e seguito da una nutrita stregua di appassionati armatori e velisti. Il J40 arriva dopo i modelli J 112 E e J 45, entrambi nominati per l'European Yacht of the Year (2017, 2022), e come gli altri mostra subito un look

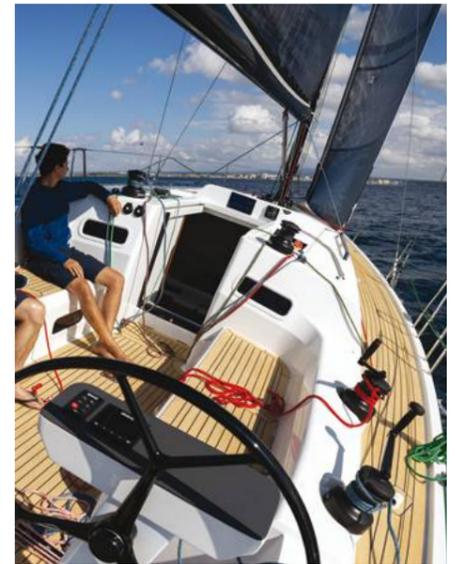
moderno senza esagerazioni estetiche o stilistiche, sia in coperta sia negli interni. Questo 40 piedi è una barca molto concreta, dalle ottime prestazioni veliche (in navigazione non eravamo tanto più lenti del ClubSwan 43, un racer quasi puro). Lo scafo è costruito in sandwich di Pvc a densità variabile e fibre di vetroresina multiassiali con infusione tramite Scrimp, che ottimizza la quantità di resina vinilestere, insieme al gelcoat isoneopentilico rappresenta un'ottima barriera contro l'osmosi per la quale il cantiere fornisce una garanzia di 5 anni. La paratia principale è in composito mentre a prua non manca la paratia anticollisione nel gavone dell'ancora.

Iniziamo a navigare con il sole e vento leggero ma nel giro di mezzora il cielo di Palma di Maiorca si copre e un violento temporale ci tiene bloccati in mezzo al mare sotto a una pioggia torrenziale e senza un filo d'aria. Non possiamo fare altro che aspettare, poi appena smette di piovere e insieme al sole torna il vento ripartiamo con più aria e mare piatto. Il J40 è un

The J40 is the latest addition from J Composites, the shipyard based in Les Sables d'Olonne, France, which develops and builds models for the European market under license from the U.S.-based J Boats, founded by Jeff Johnstone in 1977. While the main company is approaching its 50th anniversary, the French subsidiary recently celebrated 30 years of activity. Established in 1994 by Didier LeMoal to manufacture J models under license, it has evolved into a full-fledged shipyard that not only constructs new models but also contributes to their development and design. J Boats have long been a benchmark in the sport cruiser sector, offering high-performance yachts that excel in racing and are enjoyable for cruising. Their quality and meticulous craftsmanship have earned the brand worldwide recognition and a loyal following among owners and sailors. The J40 follows the J 112 E and J 45, both of which were nominated for European Yacht of the Year (in 2017 and 2022). Like its predecessors, the J40 immedia-

tely showcases a modern yet understated aesthetic, both on deck and in the interiors. This 40-foot yacht is a highly practical boat with impressive sailing performance (during our test sail, we weren't much slower than the ClubSwan 43, a near-pure racer). The hull is constructed using variable-density PVC sandwich with multi-axial fiberglass and infused via SCRIMP, optimizing the use of vinylester resin. Combined with isoneopentyl gelcoat, this process provides excellent osmosis resistance, backed by a 5-year warranty from the yard. The main bulkhead is composite, while the bow includes a collision bulkhead within the anchor locker.

We set sail under sunny skies with a gentle breeze, but within half an hour, the skies over Palma de Mallorca darkened, and a violent storm left us stranded at sea under torrential rain and dead calm winds. All we could do was wait. Eventually, the rain stopped, the sun broke through, and the wind returned, allowing us to resume sailing on flat seas with a steadier breeze. The J40 was



piacere e un vero divertimento da timonare, la ruota è leggera e sensibile e si avverte la barca accelerare subito alle prime raffiche.

L'armatore di questo primo modello è l'italiano Gianluca Lamaro, nome molto conosciuto nella vela italiana con due partecipazioni alle Olimpiadi (Los Angeles 1984 e Seul 1988 con il Soling) e tante regate in giro per il mondo e tra un temporale e l'altro, in attesa del vento, ha raccontato a SUPER YACHT 24 come è nata la scelta di questo J40 "che ho comprato sulla carta, prima ancora di vedere il modello ai saloni nautici. Conosco bene il cantiere, ho già avuto una loro barca e apprezzo il disegno delle linee d'acqua non troppo larghe e non troppo dure. A me piace la barca che naviga bene anche con vento forte e onda, che riesci a governarla ed essere attivo nella tempesta, non passivo. Avevo il J99, una barca più piccola con la quale mi sono divertito molto. Mi ero quindi già avvicinato al cantiere e conosco l'importatore in Italia, Paolo Bodio, da oltre 40 anni. Il cantiere J ha sempre rappresentato per me

l'equilibrio perfetto di una barca performante, capace di navigare bene di bolina ma anche al lasco, con vento forte o debole, con onda o mare piatto e questa è una delle sue caratteristiche fondamentali. In più, da quando progettazione e produzione sono arrivate in Europa il cantiere ha fatto dei gran passi avanti anche negli interni, che oggi sono più gradevoli".

Sottocoperta sono disponibili le versioni a tre o due cabine. Nel primo caso, il modello su cui stiamo navigando, si rinuncia al secondo bagno, la cabina di prua ha quindi una porta spostata in avanti affinché quel bagno sia accessibile anche dagli ospiti delle cabine di poppa. Sei persone e un bagno solo può non essere una scelta adeguata a tutti. Nell'altra versione si guadagna un bagno e tanto volume dedicato allo storage. Cucina a L e vero tavolo da carteggio si fronteggiano, rispettivamente, sulla sinistra e a dritta. Al centro un classico salone con tavolo estensibile e due divani laterali.

Grazie alle condizioni meteo molto variabili riusciamo a provare il J40

pure joy to helm—a light, responsive wheel made it easy to feel the boat accelerate with every gust. The owner of this first model is Gianluca Lamaro, a well-known figure in Italian sailing with two Olympic appearances (Los Angeles 1984 and Seoul 1988 in the Soling class) and extensive racing experience worldwide. Between storms, while we waited for the wind to pick up again, he shared with SUPER YACHT 24 how he came to choose the J40: "I bought it on paper before even seeing the model at boat shows. I know the yard well; I've owned one of their boats before and appreciate their designs—hulls that aren't too wide or overly hard-lined. I like a boat that performs well even in strong winds and waves, one you can actively manage in a storm rather than passively endure. I previously had the J99, a smaller boat I had a lot of fun with. That experience brought me closer to the yard, and I've known their Italian importer, Paolo Bodio, for over 40 years. For me, J Boats have always represented the per-

fect balance: a high-performance yacht that sails beautifully upwind, downwind, in strong winds, light airs, waves, or flat seas—that's one of its standout traits. Plus, since the design and production moved to Europe, the yard has made great strides with their interiors, which are much more appealing today". Below deck, the J40 offers two layout options: three cabins or two. The three-cabin version, the one we tested, sacrifices a second bathroom. In this configuration, the forward cabin's door is moved forward, allowing the single bathroom to be accessible to guests in the aft cabins. While one bathroom for six people might not suit everyone, the two-cabin version includes an additional bathroom and more storage space. The galley is L-shaped and located to port, directly opposite a true navigation station on the starboard side. At the center, a classic salon layout features an expandable table and two side sofas, providing ample space and comfort. Thanks to the highly variable weather



con tutte le vele, dal setup di bolina con randa e fiocco al Code 5 fino al grande Gennaker da 167 mq che al lasco ci spinge fino a 7,5 nodi. Non è neanche la velocità più alta che tocchiamo: con il Code 5 e circa 12 nodi di vento arriviamo a 8,7. Il momento più ventoso, che precede il temporale, coincide con una bolina fatta con 16/18 nodi di vento e qualche raffica anche a 19 e velocità tra i 6 e i 6.4 nodi. Qui siamo con randa e fiocco e un paranco per stringere il punto di mura, nonostante il vento e un angolo di sbandamento che inizia farsi sentire il timone rimane sempre leggero e preciso con la barca che avanza veloce e con un comportamento sull'acqua leggero e sempre reattivo.

conditions, we were able to test the J40 with all its sails, from the upwind setup with mainsail and jib, to the Code 5, and finally the large 167 m² Gennaker, which pushed us up to 7.5 knots on a downwind course. That wasn't even the fastest speed we achieved: with the Code 5 and about 12 knots of wind, we reached 8.7 knots. The windiest moment, just before the storm, was during an upwind leg with 16-18 knots of wind, with gusts reaching up to 19 knots. Speed during this stretch varied between 6 and 6.4 knots. We sailed with the mainsail and jib, using a tackle to trim the sheet tighter, and despite the wind and the increasing heel angle, the helm remained light and precise. The boat continued to surge forward quickly, displaying a light and responsive behavior on the water.

[INTERVISTA A | INTERVIEW TO GIANLUCA LAMARO]

- ARMATORE J40 | OWNER OF THE J40 -

Quale modello aveva prima del J40?

"Avevo il J99, una barca più piccola con la quale mi sono divertito molto. Mi ero quindi già avvicinato al cantiere e conosco l'importatore in Italia, Paolo Bodio, da oltre 40 anni. Il cantiere J ha sempre rappresentato per me l'equilibrio perfetto di una barca performante, capace di navigare bene di bolina ma anche al lasco, con vento forte o debole, con onda o mare piatto e questa è una delle sue caratteristiche fondamentali. In più, da quando progettazione e produzione sono arrivate in Europa il cantiere ha fatto dei grandi passi avanti anche negli interni, dove oggi sono più gradevoli".

Quali sono i punti di forza di queste imbarcazioni?

"I J si distinguono per l'ottimo compromesso tra qualità, velocità, performance e marinità, in più sono comunque barche di serie, l'investimento è importante dopo qualche anno devi essere in grado di rivenderla e i J sono riconosciuti dal mercato".

Come è nata l'idea di una nuova barca?

"L'idea del J40 nasce anche perché il Circolo Italia, a Napoli, al quale sono iscritto da sempre, nel 2026 ospiterà il Mondiale Orc e non potevo mancare un'occasione del genere. Non devo vincere per forza, mi piacerebbe partecipare e fare una buona figura. Il J40 è una barca competitiva ma contro un'imbarcazione one off potrebbe soffrire, ma si vedrà. Il motivo vero è che vado in giro da anni con barche in charter ed ero stanco di modelli con la chiglia corta, come si fa a navigare così? Non ne potevo più e il mondiale a Napoli è stato la spinta finale. E poi anche a moglie e figli piacere navigare.

Gli optional ai quali non ha rinunciato?

"Sono sempre molto soggettivi, a me piaceva la coperta in teak sintetico e l'albero di carbonio. La prima è una gran comodità, il secondo ti trasforma la barca, è tutta un'altra cosa. Questi due optional inoltre arricchiscono il valore della barca senza aggravare enormemente sul costo. In coperta invece sono tante le dotazioni che abbiamo concordato di evitare, soprattutto i rimandi in pozzetto per la regolazione del punto di scotta, che oggi in molti hanno. Ho scelto la classica rotaia senza tutti quei paranchi e paranchini che ti costringono ad utilizzare più winch soprattutto quando il carico di lavoro sale".

Ha visto anche altri modelli della gamma J?

"Sì, stavo valutando il J112, che per me sarebbe andato benissimo, è una barca validissima anche da un punto di vista sportivo, però ha un tipo di coperta che non è moderna come quella del J40. Quest'ultimo non solo dispone di tre vele rollabili, trinchetta, genoa e spi asimmetrico, comodissime per navigare da solo o in compagnia aprendole e chiudendole a seconda del vento, ma ha anche due ruote del timone invece che una sola come il 112. Le due ruote in pozzetto liberano uno spazio enorme rispetto alla soluzione con una sola, enorme, ruota che occupa tutto lo spazio disponibile. Sembra che in vacanza ci vada lei, non tu. Non mi convinceva come soluzione e quando è uscito il progetto del J40 non avevo alcun dubbio".

What model did you have before the J40?

"I had the J99, a smaller boat that I really enjoyed. I had already gotten to know the shipyard and I've known the importer in Italy, Paolo Bodio, for over 40 years. The J shipyard has always represented the perfect balance for me—a high-performance boat that sails well both upwind and downwind, in strong or light winds, with waves or calm seas, and this is one of its key characteristics. Plus, since design and production moved to Europe, the shipyard has made great strides in the interiors, which are now more appealing".

What are the main strengths of these boats?

"J boats stand out for their excellent compromise between quality, speed, performance, and seaworthiness. Moreover, they are production boats, which is important because, after a few years, you need to be able to resell it, and J boats are recognized by the market".

How did the idea for a new boat come about?

"The idea for the J40 also came about because the Circolo Italia in Naples, where I've been a member for years, will host the Orc World Championship in 2026, and I couldn't miss such an opportunity. I don't necessarily have to win; I'd just like to participate and make a good impression. The J40 is a competitive boat, but it could struggle against a one-off yacht, but we'll see. The real reason is that I've been sailing on charter boats for years, and I was tired of models with short keels—how can you sail like that? I couldn't take it anymore, and the world championship in Naples was the final push. Plus, my wife and kids also enjoy sailing".

What optional features couldn't you do without?

"Optional features are always very subjective, but I liked the synthetic teak deck and the carbon mast. The first is very practical, and the second completely transforms the boat—it's a whole different experience. These two options also add value to the boat without greatly increasing the cost. On deck, there are many features we decided to avoid, especially the cockpit controls for adjusting the sheet, which many people have nowadays. I chose the classic track without all the blocks and tackle that force you to use more winches, especially when the workload increases".

Have you looked at other models in the J range?

"Yes, I was considering the J112, which would have been perfect for me; it's a very solid boat from a sporting perspective. However, it has a deck layout that's not as modern as the J40's. The J40 not only has three furling sails—jib, genoa, and asymmetric spinnaker—which are very convenient for solo sailing or with company, opening and closing them depending on the wind, but it also has two steering wheels instead of just one like the J112. The two wheels in the cockpit free up a huge amount of space compared to the single, large wheel that takes up all the available room. It feels like you're on vacation, not the boat. I wasn't convinced by that solution, and when the J40 design came out, I had no doubts".



GIANLUCA LAMARO



DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA F.T. | LENGHT O.A. 13,21 M
 LUNGHEZZA SCAFO | HULL LENGHT 12,47 M
 LUNGHEZZA AL GALL. | WATERLINE LENGHT 11,26 M
 BAGLIO | BEAM: 3,86
 DISLOCAMENTO | DISPLACEMENT 7.665 KG
 ZAVORRA | BALLAST 2.900 KG
 PESCAGGIO | DRAFT 2,20 M
 MOTORE | ENGINE VOLVO PENTA D2-50 SAIL DRIVE
 CARBURANTE | FUEL 150 L
 ACQUA | FRESH WATER 230 L
 OMOLOG. CE | CATEGORY: A
 PROGETTO | PROJECT
 PREZZO DA | PRICE FROM
 314.980 EURO + IVA | EX VAT



PIANO VELICO | SAIL PLAN

ALBERO E BOMA DI CARBONIO HALL SPARS.
 RANDA | MAIN SAIL 113 MQ
 GENOA 106% 99 MQ



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LUOGO | PLACE: PALMA DE MALLORA (SPA)
 MARE | SEA: CALMO | CALM
 VENTO | WIND: 10/19 KT
 PERSONE A BORDO | PERSON ON BOARD: 5



CANTIERE SHIPYARD

J COMPOSITES,
 LES SABLES D'OLONNE
 FRANCIA | FRANCE
WWW.JCOMPOSITES.EU
INFO@JCOMPOSITES.EU

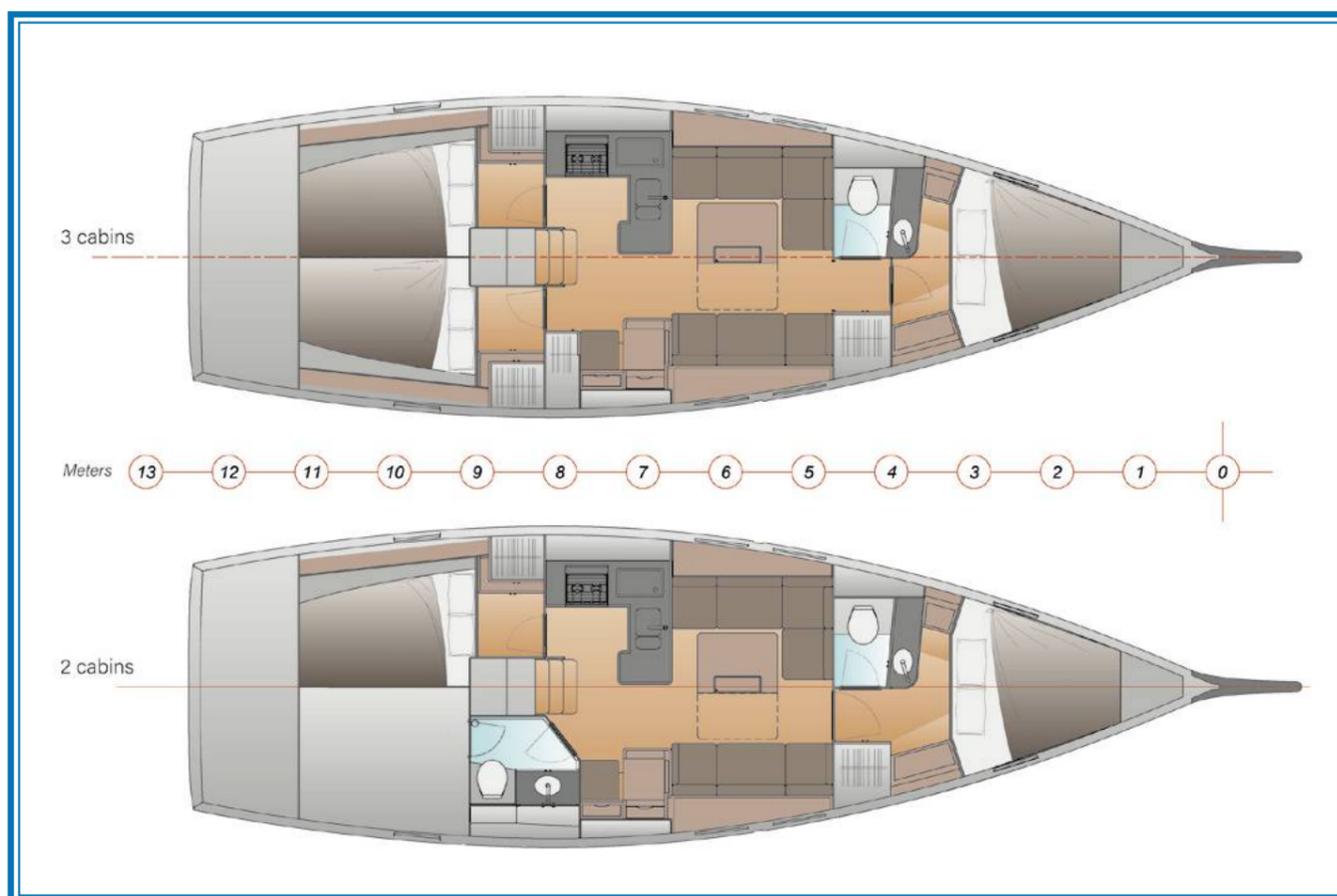


GUARDA
IL VIDEO



PRESTAZIONI | PERFORMANCE

SOG Speed overground	TWS True wind speed	AWA Apparent wing angle	Vele Sails
6	19	23°	randa/main fiocco/jib
6,4	18,3	20°	randa/main fiocco/jib
8,6	11,4	61°	randa/main Code 5
8,7	11,9	68°	randa/main Code 5
7,6	13,6	25°	randa/main fiocco/jib
8,3	12,8	28°	randa/main fiocco/jib
6,2	9,9	109°	randa/main gennaker
6,4	10,8	122°	randa/main gennaker
7,5	11,6	92°	randa/main gennaker



HANSE 360

IL NUOVO 11 METRI TEDESCO DISEGNATO DAI FRANCESI BERRET-RACOUPEAU HA VINTO IL PREMIO EUROPEAN YACHT OF THE YEAR NELLA CATEGORIA FAMILY CRUISER

THE NEW 11-METER GERMAN YACHT DESIGNED BY FRENCH STUDIO BERRET-RACOUPEAU HAS WON THE EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AWARD IN THE FAMILY CRUISER CATEGORY

Qualità, performance e volumi. Questo "piccolo" cruiser per la crociera pure sembra avere tutte le doti per diventare un altro successo. Dopo aver rivoluzionato la gamma cambiando team di progettisti, Berret-Racoupeau al posto di Judel/Vroljik & Co, il cantiere tedesco ha di recente presentato il 360 (insieme all'ammiraglia, il 590). Segue i primi tre yacht del nuovo corso, Hanse 410, 460 e 510, e sostituisce due modelli di successo, i 388 e 348. Grazie alle nuove linee anche questo cruiser, che ha una lunghezza scafo di 10,60 metri e una larghezza di 3,99 metri, non solo ha buone doti marine, ma offre volumi e comfort una volta impensabili. La carena si distingue per uno spigolo che parte da prua per sfumare a centro barca e permette di regalare centimetri preziosi negli interni senza impattare negativamente sulla superficie bagnata e quindi le performance. Con un prezzo base che parte da 185.900 euro + Iva, il nuovo Hanse si rivolge ad un pubblico ampio, in cerca di un mezzo comodo, facile

da gestire e mantenere e con una grande versatilità, capace quindi di adattarsi, attraverso gli optional giusti, a molte esigenze diverse. Tanto per iniziare, gli interni hanno dodici combinazioni di possibili layout e sedici oblò apribili che assicurano una corretta ventilazione e illuminazione naturale degli ambienti. Lo scafo in prova è il numero 1, assegnato tra l'altro al dealer italiano Marina's Service di Federico Costalli. La barca ha una configurazione optional con layout a tre cabine, due bagni e tavolo centrale estensibile (quello standard è fisso), manca invece il tavolo da carteggio e quindi il divano a dritta rimane a tre posti invece che due. La versione standard con due cabine e un solo bagno ha ovviamente più volumi di stivaggio e un armatoriale, a prua, con letto matrimoniale classico al centro invece che in obliquo e quindi aggirabile su entrambi i lati. Per chi non ha esigenza di ospitare sei persone è la scelta che offre il miglior compromesso tra volumi e comfort, anche perché senza la terza cabina è possibile avere un secondo frigoriferi-

Quality, performance, and space: this "small" pure cruising yacht seems to have all the qualities needed to become another success. After revolutionizing its range by switching design teams—Berret-Racoupeau replacing Judel/Vroljik & Co—the German boatyard recently introduced the Hanse 360 (alongside its flagship, the Hanse 590). It follows the first three yachts of this new direction—the Hanse 410, 460, and 510—and replaces two successful models, the 388 and 348. Thanks to its new lines, this cruiser, with a hull length of 10.60 meters and a beam of 3.99 meters, not only offers excellent sailing capabilities but also provides levels of interior volume and comfort that were once unimaginable. The hull features a chine that starts at the bow and fades midship, adding precious interior space without negatively impacting wetted surface or performance. With a base price starting at €185,900 (excluding VAT), the new Hanse is aimed at a broad audience seeking a comfortable, easy-to-handle, low-maintenance

yacht with great versatility, capable of adapting to various needs through the right optional features. First of all, the interiors offer 12 possible layout combinations and 16 opening portholes, ensuring proper ventilation and natural light. The test boat is Hull No. 1, which has been assigned to Italian dealer Marina's Service, led by Federico Costalli. This particular boat features an optional configuration with three cabins, two bathrooms, and an extendable central table (the standard version has a fixed table). However, it lacks a navigation table, leaving the starboard-side sofa as a three-seater instead of two. The standard version, with two cabins and a single bathroom, naturally offers more storage space and features an owner's cabin forward with a centrally positioned double bed, instead of an angled one, allowing access from both sides. For those who don't need to accommodate six people, this configuration provides the best balance between space and comfort. Additionally, without the third cabin, it's possible to include a second



fero da 130 litri. Proprio la capacità del freddo è uno dei punti di forza di questo modello che può arrivare ad avere un totale di quattro frigoriferi (uno standard e tre optional): un terzo da 62 litri è sotto all'eventuale tavolo da carteggio mentre un quarto è nella versione su richiesta del tavolo in pozzetto.

Il motore è quello standard, uno Yanmar da 29 cavalli ma il cantiere ha in listino anche la versione più potente, da 39 cv e una soluzione elettrica da 25 kW e batterie da 18 o 38 kWh, inoltre la tuga può ospitare una serie di pannelli fotovoltaici fino a un totale di 180 Wp e tra i tanti optional disponibili c'è anche un'affidabile fuel cell Efoy pro 2800 che ha una capacità massima di ricarica giornaliera di 150 Ah. Al momento la soluzione elettrica rimane un optional poco ambito e di difficile utilizzo in una lunga crociera a causa della scarsa autonomia, ma è giusto che il cantiere la proponga per chi ha invece esigenze diverse e naviga in aree più circoscritte. Vista dalla banchina ha una larghezza importante e una volta saliti a bordo il pozzetto

conferma l'impressione. La poppa è chiusa da una coppia di panche sollevabili, mentre al centro è possibile avere perfino un barbecue, che in navigazione serve come ulteriore seduta, e non manca la plancetta apribile con sistema manuale e gradino a scomparsa che facilita il passaggio. La giornata è calda e il vento è leggero, tra 6 e 9 nodi, ma questo Hanse 360 non si fa pregare e con il Code 0 naviga che è un piacere, a velocità comprese tra 6 e 7 nodi. Il piano di coperta prevede due winch manuali Lewmar 40 St evo e tutte le cime corrono verso le due consolle, dove il timoniere ha il controllo totale del piano velico. Una disposizione che, insieme al fiocco autovirante, permette una facile gestione anche con equipaggio ridotto. Questo primo 360 ha un piano velico classico da 61 mq, quattro winch invece di due e deriva con pescaggio di 2,05 metri, per chi vuole più grinta è disponibile un albero più alto con randa square top da 40 mq invece che 35 e (senza paterazzo, le crocette sono angolate verso poppa di 32°) e due winch

130-liter refrigerator. Refrigeration capacity is one of this model's stand-out features, as it can be equipped with up to four refrigerators (one standard and three optional). A third 62-liter unit can be installed beneath the optional navigation table, while a fourth can be integrated into the optional cockpit table. The standard engine is a 29-horsepower Yanmar, but the yard also offers a more powerful 39-horsepower version and an electric option with a 25 kW motor and 18 or 38 kWh batteries. The coachroof can accommodate a series of solar panels with a total capacity of up to 180 Wp. Among the many available options is the reliable Efoy Pro 2800 fuel cell, capable of delivering a maximum daily recharge of 150 Ah. For now, the electric option remains a less popular choice, with limited practicality for long cruises due to its range constraints. However, it's commendable that the yard offers it for sailors with different needs, such as those navigating in more confined areas. Seen from the dock, the boat has a substantial beam, and

once aboard, the cockpit confirms this impression. The stern is enclosed by a pair of foldable benches, and the center can even accommodate a barbecue, which doubles as an extra seat while sailing. There's also a manually operated swim platform with a retractable step for easier access. On this warm day with light winds between 6 and 9 knots, the Hanse 360 proves a delight to sail, comfortably reaching speeds between 6 and 7 knots with the Code 0. The deck layout includes two manual Lewmar 40 St Evo winches, and all lines run to the dual helms, giving the skipper full control over the sail plan. This setup, combined with the self-tacking jib, ensures easy handling, even with a small crew. This first 360 features a classic 61 m² sail plan, four winches instead of two, and a keel with a draft of 2.05 meters. For those seeking more performance, there's an option for a taller mast with a 40 m² square-top mainsail (instead of the standard 35 m²), angled spreaders at 32° aft, and two Lewmar 45 Est Evo electric winches for halyards—a



elettrici Lewmar 45 Est evo per le drizze, una misura sicuramente più adeguata di quella standard da 40. A prua il bompreso optional con àncora integrata consente di murare Code 0 e Gennaker che durante questa prova sono usati con grande soddisfazione. La posizione al timone è comoda, anche se il paterazzo sdoppiato ogni tanto interferisce. Di bolina si naviga sempre oltre i 5 nodi di velocità con un angolo al vento apparente di circa 38°. Questo Hanse 360 è facile da timonare, regala ampi spazi in pozzetto e sorprende per le sue capacità anche con poca aria; in caso di vento più sostenuto sarebbero comodi due puntapiedi. Bavaria C38, Oceanis 37.1 e Jeanneau Sun Odyssey 350 sono i suoi concorrenti del momento.

better fit than the standard 40 series. At the bow, the optional bowsprit with an integrated anchor allows for mounting a Code 0 and Gennaker, which were used to great effect during this test. The helm position is comfortable, though the split backstay occasionally interferes. Close-hauled, the boat consistently achieves speeds above 5 knots with an apparent wind angle of approximately 38°. This Hanse 360 is easy to handle and offers ample space in the cockpit alongside excellent performance even in light wind. In stronger winds, two foot braces would come in handy. The Hanse 360's current competitors are the Bavaria C38, Oceanis 37.1, and Jeanneau Sun Odyssey 350.



PREZZO SU RICHIESTA | PRICE ON REQUEST



DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA F.T. | LENGHT O.A. 11,32 M
 LUNGHEZZA AL GALL | WALTERLINE LENGHT 10,29 M
 LUNGHEZZA SCAFO | HULL LENGHT 10,60 M
 BAGLIO | BEAM: 3,99 M
 DISLOCAMENTO STD | DISPLACEMENT 7,80 T
 ZAVORRA STD | BALLAST 12,5 T
 PESCAGGIO STD | DRAFT 2,05 M
 PESCAGGIO OPT | OPT DRAFT 1,65 M
 MOTORE | ENGINE YANMAR 29 HP
 CARBURANTE | FUEL 160 L
 ACQUA | FRESH WATER 345 L
 OMOLOG. CE | CATEGORY: A-6
 PROGETTO | PROJECT BERRET-RACOUPEAU



PIANO VELICO | SAIL PLAN

ALBERO E BOMA DI CARBONIO HALL SPARS
 RANDA STD | MAIN SAIL 35 MQ
 RANDA OPT | OPT MAIN SAIL 40/33 MQ
 FIOCCO | SELF TACKING JIB 26 MQ
 GENOA 32 MQ
 GENNAKER 103 MQ



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LUOGO | PLACE: PALMA DE MALLORA (SPA)
 MARE | SEA: CALMO | CALM
 VENTO | WIND: DEBOLE | LIGHT
 PERSONE A BORDO | PERSON ON BOARD: 5



GUARDA
IL VIDEO



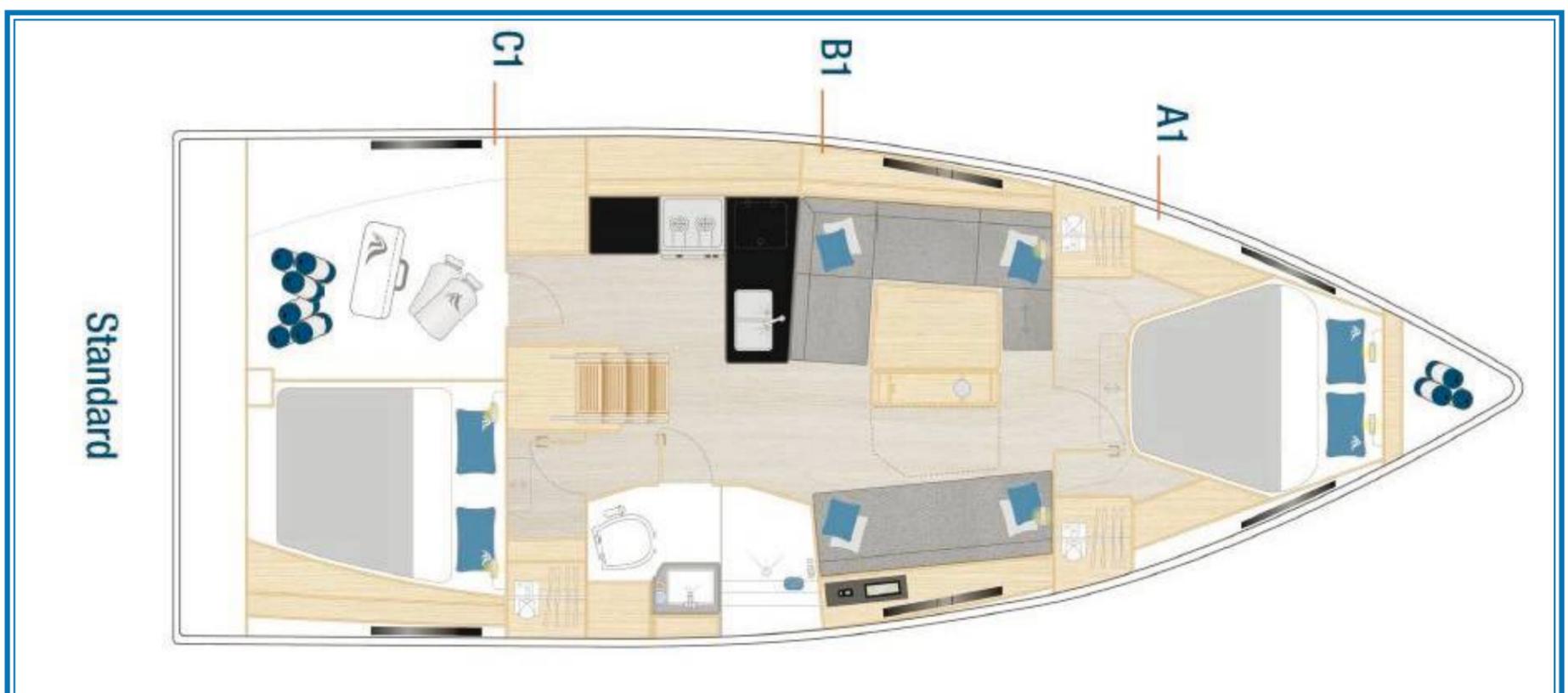
PRESTAZIONI | PERFORMANCE

SOG Speed overground	TWS True wind speed	AWA True wind angle	Vele Sails
6,2	6/7	55°	randa/main Code 0
6/6,9	9	56°	randa/main Code 0
5,2	8,8	38°	randa/main fiocco/jib
5,9	9,5	38°	randa/main fiocco/jib
5,4	9	38°	randa/main fiocco/jib
5,6	6,4	70°	randa/main gennaker
5	8,6	54°	randa/main Code 0



CANTIERE | SHIPYARD

HANSE YACHTS, GREIFSWALD,
 GERMANIA | GERMANY
[HTTPS://HANSEYACHTS.COM/IT/](https://hanseyachts.com/it/)



NAUTITECH 48 OPEN



IL NUOVO QUINDICI METRI DEL CANTIERE FRANCESE HA VINTO L'EUROPEAN YACHT OF THE YEAR NELLA
UN DISEGNO DI MARC LOMBARD YACHT DESIGN GROUP E CHRISTOPHE CHEDAL-ANGLAY PER GLI INTERNI
*THE NEW 15-METER YACHT FROM THE FRENCH SHIPYARD HAS WON THE EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AWARD IN
DESIGN IS BY MARC LOMBARD YACHT DESIGN GROUP WITH INTERIORS BY CHRISTOPHE CHEDAL-ANGLAY*

Spazio, stile e prestazioni si coniugano alla perfezione in questo catamarano per la crociera. Il 48 non è un catamarano "estremo": non ricerca la massima velocità a tutti i costi né il massimo volume negli interni, ma si distingue per le carene fini che offrono poca resistenza, facilità di manovra e quel feeling tipico dei monoscafi che a volte manca sui catamarani. Il 48 è un progetto di Marc Lombard Yacht Design Group e Christophe Chedal-Anglay per gli interni e riprende il Dna tipico del cantiere, con linee filanti, prue inverse, due timonerie esterne (per tornare al concetto di stile da monoscafo) e una vocazione alle performance più spiccata rispetto ad altri modelli della stessa taglia. Il 48 Open è l'ultimo arrivato nella flotta del cantiere francese che comprende anche il 40 e il 44 Open (anche questo vincitore del premio EYOTY nel 2023 nella categoria Multihull Cruiser), tutti con lo stesso stile e filosofia che li distingue con decisione dai concorrenti. Benché il family feeling con il resto della flotta sia robusto, introduce uno stile più moderno e sportivo senza cedere ad

alcun compromesso su comfort e abitabilità degli interni. Tutto parte dal design degli scafi, studiato per aumentare il comfort di bordo offrendo un comportamento in mare ancora migliore, una sensibilità al timone più decisa e un buono smorzamento del beccheggio in ogni condizione. Scafo e coperta sono costruiti in sandwich con schiuma Divinycell, infusione sottovuoto di vetroresina e resina poliesteri. I primi strati della fibra di vetro dello scafo sono impregnati invece con resina vinilesteri per una migliore protezione contro l'osmosi. Nelle zone più sollecitate, come la paratia dove poggia l'albero e quella posteriore sono rinforzate con fibra di carbonio per una maggiore rigidità e resistenza alla torsione. Un altro elemento che contribuisce alla rigidità del 48 è l'installazione di tutte le paratie prima che lo scafo venga tolto dallo stampo. Infine, il cantiere non utilizza più il controstampo strutturale, tipico delle produzioni in grande serie, con il risultato di ottenere una struttura migliore e più accessibile in tutte le zone. La modularità è uno dei suoi punti di

Space, style, and performance come together perfectly in this cruising catamaran. The 48 is not an "extreme" catamaran; it doesn't chase maximum speed at all costs or prioritize interior volume above all else. Instead, it stands out for its sleek hulls that minimize drag, ease of handling, and a monohull-like feel often missing in catamarans. Designed by Marc Lombard Yacht Design Group with interiors by Christophe Chedal-Anglay, the 48 is based on the shipyard's signature DNA with streamlined lines, reverse bows, dual external helm stations (returning to a monohull-inspired concept), and a greater focus on performance compared to other models of the same size. The 48 Open is the latest addition to the French shipyard's fleet, which also includes the 40 and 44 Open (the latter also an EYOTY Multihull Cruiser winner in 2023). All models share the same style and philosophy, decisively distinguishing them from competitors. While maintaining a strong family resemblance to the rest of the fleet, the 48 introduces a

more modern and sporty aesthetic without compromising on interior comfort and livability. The design of the hulls is key, crafted to enhance onboard comfort, deliver improved seakeeping, provide precise helm sensitivity, and effectively dampen pitching in all conditions. The hull and deck are constructed using a Divinycell foam sandwich with vacuum-infused fiberglass and polyester resin. The outermost fiberglass layers of the hull are impregnated with vinylester resin for enhanced osmosis protection. High-stress areas, such as the bulkhead supporting the mast and the aft bulkhead, are reinforced with carbon fiber to increase rigidity and torsional resistance. Another factor contributing to the 48's structural stiffness is the installation of all bulkheads before the hull is removed from the mold. Additionally, the shipyard no longer uses structural inner liners typical of mass production, resulting in a stronger, more accessible structure across all areas. Modularity is one of its standout features, thanks to a layout offering



CATEGORIA MULTIHULL. THE MULTIHULL CATEGORY.

forza grazie a un layout che prevede una zona di prua jolly nello scafo di dritta con diversi utilizzi, sia nella versione Utility, per gli armatori che intraprendono lunghe avventure, sia nella versione Flexibility, dove la SmartRoom si adatta alle esigenze e alle preferenze degli armatori. Nelle versioni più classiche questo catamarano ha tre o quattro cabine con altrettanti bagni. Nel primo caso tutto lo scafo di sinistra è dedicato all'armatore con un grande bagno privato che occupa lo spazio di prua, quello che sarebbe dedicato alla quarta cabina. Il salone si distingue invece per quel tipico bancone centrale che diventa subito spazio di aggregazione sociale, è panoramico, vicino alla cucina e alla zona pranzo: ha tutte le caratteristiche per essere il fulcro della vita di bordo.

La prova si è svolta con poco vento, tra i 5 e i 6 nodi al massimo, e mare piatto. Con randa e Code 0 48 ha stupito con velocità prossime a quelle del vento reale - che potete vedere nella tabella delle prestazioni - e virate agili e veloci. Durante la navigazione SUPER YACHT 24 ha parlato con Lionel Huetz, uno dei designer

dello studio di Marc Lombard che ha spiegato alcune caratteristiche delle carene: "Per il 48 abbiamo sviluppato un disegno leggermente diverso dai modelli precedenti, le forme di carena sono più equilibrate e l'immersione delle due poppe adesso è minore. Quando il vento sale e le velocità del catamarano iniziano ad essere a doppia cifra, l'assetto appoppato di 1,5° permette alle prue di rimanere fuori dall'acqua ed evitare il fastidioso effetto "rail" (quando le carene iniziano ad avere un comportamento difficile da gestire perché rimangono "vincolate" alla rotta come se fossero, appunto, sulle rotaie, n.d.r.). Il risultato è un catamarano sicuro alle andature portanti e più silenzioso in navigazione grazie al flusso d'acqua che non interferisce con la zona di poppa.

Henry-Paul Schipman, un altro architetto navale dello studio di Marc Lombard che ha provato la barca in condizioni più ventose, in una nota del cantiere spiega che "In acque agitate e con 25-28 nodi di vento reale, il comportamento è stabile e sicuro, soprattutto di bolina. La distribuzione dei pesi attentamente

a multi-purpose forward section in the starboard hull. This space can be configured in two versions: Utility, ideal for owners embarking on long adventures, or Flexibility, where the SmartRoom adapts to the owner's needs and preferences. In more traditional layouts, the catamaran offers three or four cabins, each with an en-suite bathroom. In the three-cabin version, the entire port hull is dedicated to the owner, featuring a spacious private bathroom that takes up the forward section, which in the four-cabin layout would house the fourth cabin. The saloon stands out for its central counter, a natural hub for socializing. With panoramic views, its proximity to the galley and dining area, and its multifunctional design, it is perfectly positioned as the heart of onboard life.

The test was carried out in light winds, ranging from 5 to 6 knots maximum, and on calm seas. With the mainsail and Code 0, the 48 impressed with speeds nearly matching the true wind—performance figures are available in the

table—and demonstrated agile and quick tacking. During the test, Super Yacht 24 spoke with Lionel Huetz, one of the designers from Marc Lombard's studio, who explained some of the hull's features: "For the 48, we developed a slightly different design compared to previous models. The hull shapes are more balanced, and the stern immersion is now reduced. When the wind picks up and the catamaran's speed reaches double digits, the aft trim of 1.5° allows the bows to stay above the water, preventing the bothersome 'rail' effect (when the hulls behave like they are locked on tracks, making steering challenging). The result is a catamaran that is safe when running downwind and quieter under sail, as the water flow no longer interferes with the stern area".

Henry-Paul Schipman, another naval architect from Marc Lombard's studio, who tested the boat in windier conditions, added in a shipyard note: "In choppy seas and with 25-28 knots of true wind, the 48 remains stable and safe, especially upwind. The carefully



studiata e le ampie forme di prua fanno miracoli in queste condizioni, fornendo un reale senso di sicurezza. Di bolina, queste forme di carena indulgenti, combinate con un'altezza adeguata della struttura centrale, permettono di cavalcare le onde senza problemi. Anche l'albero, opportunamente dimensionato, ha contribuito a ridurre il peso nella parte superiore, minimizzando il beccheggio. Abbiamo anche testato la rigidità strutturale della piattaforma, in particolare quella torsionale, "caricando" la barca più del necessario: nulla si deforma all'interno e le sartie di poppa rimangono tese". Nel settore dei catamarani dedicati alla crociera il cantiere Nautitech si distingue con un prodotto dalla spiccata personalità e che ha poco da invidiare a modelli che puntano di più sui volumi degli interni.

distributed weight and the ample bow shapes work wonders in these conditions, providing a genuine sense of security. Upwind, these forgiving hull shapes, combined with the proper bridge deck clearance, allow the boat to glide over waves effortlessly. The appropriately dimensioned mast also helps reduce top weight, minimizing pitching. We also tested the structural rigidity of the platform, particularly its torsional stiffness, by overloading the boat beyond its limits: there was no internal deformation, and the aft stays remained taut." In the cruising catamaran segment, Nautitech stands out with a product that boasts a strong personality, offering little to envy compared to models that focus more on interior volumes.





DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA F.T. | LENGHT O.A. 14,67 M
 LUNGHEZZA AL GALL | WALTERLINE LENGHT 14,32 M
 BAGLIO | BEAM: 7,97
 DISLOCAMENTO A VUOTO | LIGHT DISPLACEMENT 13,5 T
 PESCAGGIO | DRAFT 1,55 M
 MOTORI | ENGINES: 2 X VOLVO PENTA D2-60 SAIL DRIVE
 CARBURANTE | FUEL 600 L
 ACQUA | FRESH WATER 600 L
 OMOLOG. CE | CATEGORY: A
 PROGETTO | PROJECT:
 MARC LOMBARD YACHT DESIGN GROUP
 INTERNI | INTERIOR DESIGN:
 CHRISTOPHE CHEDAL-ANGLAY DESIGN
 PREZZO DA STD | PRICEFROM 999.800 EURO + IVA



PIANO VELICO | SAIL PLAN

RANDA | MAIN SAIL 93 MQ
 SOLENT AUTOVIRANTE | SELF-TACKING 42,5 MQ
 GENOA 64 MQ
 CODE 0 89 MQ
 GENNAKER 125 MQ
 SPINNAKER 186 MQ



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LUOGO | PLACE: PALMA DE MALLORA (SPA)
 MARE | SEA: CALMO | CALM
 VENTO | WIND: DEBOLE | LIGHT
 PERSONE A BORDO | PERSON ON BOARD: 4



GUARDA
IL VIDEO



CANTIERE | SHIPYARD

NAUTITECH, ROCHEFORT
 FRANCIA
WWW.NAUTITECHCATAMARANS.COM



PRESTAZIONI | PERFORMANCE

SOG Speed overground	TWS True wind speed	AWA Apparent wing angle	Vele Sails
4,5	5,3	80°	randa/main Code 0
5,4	6,1	91°	randa/main Code 0
5,6	6,2	79°	randa/main Code 0
5,8	7,1	81°	randa/main Code 0
5,6	6,7	80°	randa/main Code 0



BAYCRUISER 21



UN PICCOLO GRANDE NATANTE DISEGNATO DA MATT NEWLAND CHE HA VINTO IL PREMIO EUROPEAN YACHT OF THE YEAR NELLA CATEGORIA SPECIAL YACHTS

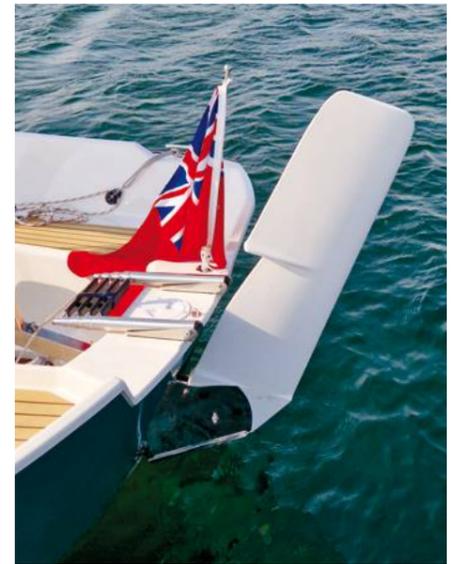
A LITTLE BIG CRAFT DESIGNED BY MATT NEWLAND AND WINNER OF THE EUROPEAN YACHT OF THE YEAR AWARD IN THE SPECIAL YACHTS CATEGORY

Piccolo, divertente e sicuro. Il BayCruiser 21 è il nuovo daysailer di Swallow Yachts, un piccolo e solido cantiere basato a Cardigan, nel Galles e che affaccia sul Canale di Sangiorgio, che separa l'Inghilterra dall'Irlanda. Il cantiere, che costruisce gli scafi in Polonia e li finisce nella sua sede a Cardigan, è specializzato nella progettazione e costruzione di imbarcazioni sotto ai dieci metri dalle linee classiche, curate nei dettagli e dalle ottime qualità marine. Nascono a ridosso di mari duri e durante la prova che si è svolta a Kiel, in Germania, con vento che sfiorava i 20 nodi e mare con onda di circa un metro, ha dimostrato tutte le sue doti, offrendo due ore di navigazione divertente, avvincente e molto sicura. Il cantiere appartiene ed è guidato da Matt Newland, che è anche il designer delle imbarcazioni. Era stato fondato dal padre di Matt con il nome di Swallow Boats e si occupava soprattutto di realizzare imbarcazioni in kit. Dopo l'esperienza nello studio di Tony Castro Yacht Design, Matt è tornato in Inghilter-

ra e nel 2015 e ha espanso le attività del cantiere puntando a costruire una flotta di modelli fino a 26 piedi carrellabili e cambiando il nome in quello attuale. Armo di carbonio standard e zavorra liquida sono i due punti di forza di questo 21 piedi pensato per essere trasportato facilmente in auto scoprendo ogni volta nuovi posti. Basta trovare uno scivolo per varare il BayCruiser 21 anche da soli. Tutta la barca è infatti progettata per la massima facilità di gestione e lo stesso albero, dopo il rientro a terra, può essere abbattuto in coperta in pochi minuti, non ha né paterazzo né crocette. La barca ha una chiglia sollevabile che permette di ridurre il pescaggio ad appena 25 cm, la zavorra liquida consiste invece in un serbatoio dalla capacità di 400 litri sistemato in sentina da riempire con acqua per renderla autoraddrizzante ed elevare così la sicurezza di navigazione con vento più sostenuto. Inoltre, non avere una zavorra fissa riduce il dislocamento della barca ad appena 600 kg, che diventano 950 con il carrello. L'operazione può essere

Compact in size, exciting, and safe: the BayCruiser 21 is the new daysailer from Swallow Yachts, a compact and reliable yard based in Wales, overlooking the St. George's Channel that separates England from Ireland. The boatyard builds its hulls in Poland and completes them at its Cardigan facility, specializing in designing and constructing boats under ten meters. These boats feature classic lines, meticulous attention to detail, and excellent seaworthiness. Born near challenging seas, the BayCruiser 21 showcased its full potential during a test sail in Kiel, Germany. With winds nearing 20 knots and one-meter waves, it provided an exhilarating yet secure two-hour sailing experience. Swallow Yachts is owned and managed by Matt Newland, who also designs the boats. The company was originally founded by Matt's father under the name Swallow Boats, primarily selling kit boats. After gaining experience at Tony Castro Yacht Design, Matt returned to England and, in 2015,

expanded the company's focus to building a fleet of trailerable models up to 26 feet, rebranding it as Swallow Yachts. The BayCruiser 21's standout features include its standard carbon rig and water ballast system, making it ideal for easy transportation by car to explore new sailing grounds. Launching the boat is straightforward—even solo—requiring only a slipway. The boat is designed for maximum ease of use: the mast can be lowered onto the deck in just a few minutes without the need for a backstay or spreaders. The boat features a lifting keel that reduces the draft to just 25 cm. Its water ballast system comprises a 400-liter tank located in the bilge, which can be filled with water to make the boat self-righting, enhancing safety in stronger winds. Additionally, the lack of fixed ballast reduces the boat's displacement to just 600 kg, which increases to 950 kg when on the trailer. The operation can also be carried out while sailing and takes about 20 minutes, but the boat must be sailed with the tank either



svolta anche in navigazione e richiede circa 20 minuti, ma si può navigare solo con il serbatoio pieno o vuoto. Con questo sistema il BayCruiser 21 non ha nulla da invidiare alle imbarcazioni più grandi. Una volta rientrati, il serbatoio è facilmente svuotabile in vista del trasporto. Anche il timone contribuisce al basso pescaggio perché ha un sistema di sollevamento che lo rende estremamente facile da movimentare, un'ulteriore sicurezza in più nel caso di urto con bassi fondali. La barca in prova ha un motore fuoribordo Yamaha da 6 cavalli (optional) sistemato in un apposito vano che ne facilita la gestione permettendo all'elica prestazioni migliori perché difficilmente esce dall'acqua. È un po' ingombrante e il pozzetto ne guadagnerebbe con una posizione diversa, magari appeso allo specchio di poppa. Tra gli optional da valutare c'è ovviamente anche una soluzione elettrica con il motore Epropulsion Spirit 1.0 Plus (gambo extra corto). Riguardo al 21 Matt Newland spiega che "L'idea alla base del progetto era migliorare il BayRaider

expedition, il nostro modello più venduto e una barca importante nella nostra gamma. Era essenziale non perdere il carattere o le caratteristiche dell'originale, apportando solo miglioramenti in alcune aree chiave, tra cui una maggiore lunghezza al galleggiamento, con una superficie velica leggermente superiore in un piano velico più efficiente. Questi fattori si combinano per offrire migliori prestazioni di navigazione. Il pozzetto è autosvuotante, con o senza zavorra d'acqua. Riguardo ai passavanti laterali ci siamo presi la briga di angularli e di renderli il più agevoli possibile da calpestare, entro i limiti del baglio. L'aumento del bordo libero consente ai sedili e agli schienali di essere un po' più alti rispetto alla tuga, il che significa che non è più necessario sedersi rigidamente in posizione verticale per vedere davanti a sé. Le cuccette della cabina sono state inoltre ridisegnate in modo da poter scendere in un vano tra le due cuccette. In questo modo è più facile entrare e uscire, ma soprattutto si tengono i piedi bagnati ben lontani dalla

fully filled or completely empty. Thanks to this system, the BayCruiser 21 holds its own against larger boats. Once back on land, the tank can be easily emptied for transport. The rudder also contributes to the boat's shallow draft, as it features a lifting system that makes it exceptionally easy to handle, adding an extra layer of safety in case of contact with shallow waters. The test boat was equipped with a 6-horsepower Yamaha outboard engine (optional), housed in a dedicated compartment. This setup improves efficiency by keeping the propeller submerged, though it feels a bit bulky, and the cockpit would benefit from repositioning the engine, perhaps mounted on the transom instead. Among the optional upgrades worth considering is an electric solution, featuring the Epropulsion Spirit 1.0 Plus motor with an extra-short shaft. Regarding the 21, Matt Newland explains: "The idea behind the design was to improve on the Bay Raider expedition, which was already our biggest selling model

and a very important boat in our range. It was essential we did not lose the character or features of the original, making only improvements, in certain key areas: A longer waterline length, with slightly more sail area in a more efficient sail plan. These factors combine to give better sailing performance. Fully self-draining cockpit, with or without the water ballast – you can leave her on the water safe in the knowledge she will never fill up with rain water. Side decks you can walk on. We took the trouble to angle these and make them as easy as possible to walk on, within the confines of the beam. There is a sturdy toe rail outside the side deck to keep your feet secure. A better view over the cabin roof. More freeboard allows the seats and backrests to be a little higher, relative the cabin roof, meaning you no longer need to sit rigidly upright just to see ahead. The cabin bunks have been redesigned so that you step down into a footwell between the heads of the two bunks. This makes it easier to get in and out,



biancheria da letto. C'è anche lo spazio dedicato a un wc chimico che scorre sotto al pavimento del pozzetto quando non viene utilizzato, durante la giornata gli ospiti possono chiudere la cabina e avere la loro privacy". Il vento soffia forte qui a Kiel e per un momento penso che non si riesca ad uscire, anche a causa di un'onda importante proprio fuori dal porto. Chiedo a Matt Newland che non ha dubbi, si esce. Mette in moto il fuoribordo e in pochi minuti il BayCruiser 21 è in assetto di navigazione con una mano di terzaroli alla randa. Con 17/18 nodi di vento purtroppo non è sicuro provare il Gennaker, che ha un apposito bompreso retrattile di carbonio. Si prosegue con randa e fiocco e la barca dimostra

subito di navigare solida e sicura, passa le onde senza indugi e un equipaggio di due persone è più che sufficiente a gestire tutte le regolazioni. Visto il vento e le onde, credevo sarebbe stata una navigazione molto bagnata, ma sono bastati pochi minuti per ricredermi, a parte qualche normale schizzo, il pozzetto rimane piuttosto asciutto. Anche senza Gennaker alle andature portanti il BayCruiser 21 vola e tocchiamo la velocità massima di 12 nodi in piena planata. Il circuito della randa è piuttosto duro da manovrare e serve una demoltiplicazione maggiore che arriverà nei prossimi modelli. Con vento molto forte e onda il motore da 6 cavalli potrebbe essere sotto-

but more importantly keeps wet feet well away from any bedding. Dedicated space for a chemical toilet in the cabin, that slides away under the cockpit floor when not in use. When daysailing, guests can close the cabin and have privacy". The wind is blowing hard here in Kiel, and for a moment, I wonder if we'll even be able to head out, especially with the significant waves just outside the harbor. I ask Matt Newland, who doesn't hesitate—off we go. He starts the outboard engine, and within minutes the BayCruiser 21 is ready to sail, with a reef in the mainsail. With 17-18 knots of wind, it's unfortunately not safe to test the Gennaker, which has a dedicated retractable carbon bowsprit. We proceed with the mainsail and jib,

and the boat immediately proves to be solid and secure, cutting through the waves confidently. A crew of two is more than enough to manage all adjustments. Given the wind and waves, I expected a very wet ride, but a few minutes were enough to prove me wrong. Apart from the occasional spray, the cockpit remains surprisingly dry. Even without the Gennaker, the BayCruiser 21 excels on downwind courses, reaching a top speed of 12 knots in full planing mode. The mainsail's trim system is quite stiff to handle and would benefit from additional mechanical advantage, which is planned for future models. In strong winds and heavy seas, the 6-horsepower engine might feel slightly under-powered.



PREZZO SU RICHIESTA | PRICE ON REQUEST



DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA SCAFO | HULL LENGTH 6,02 M
 LUNGHEZZA AL GALL | WATERLINE LENGTH 5,67 M
 BAGLIO | BEAM: 2,18 M
 DISLOCAMENTO STD | DISPLACEMENT 600 KG
 ZAVORRA LIQUIDA | WATER BALLAST 400 KG
 PESCAGGIO | DRAFT 0,25-1,50 M
 MOTORE | ENGINE YAMAHA 6 HP
 OMOLOG. CE | CATEGORY: C-6
 PROGETTO | PROJECT MATT NEWLAND



PIANO VELICO | SAIL PLAN

ALBERO E BOMA DI CARBONIO
 CARBON MAST AND BOOM
 RANDA | MAIN SAIL 13,5 MQ
 FIOCCO | SELF TACKING JIB 5,4 MQ
 GENNAKER 20 MQ



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LUOGO | PLACE: KIEL (GER)
 MARE | SEA: MOSSO | ROUGH
 VENTO | WIND: 17/18 KT
 PERSONE A BORDO | PERSON ON BOARD: 2



CANTIERE | SHIPYARD

SWALLOW YACHTS, CARDIGAN, UK
[HTTPS://SWALLOWYACHTS.COM/](https://swallowyachts.com/)



GUARDA
IL VIDEO



PRESTAZIONI | PERFORMANCE

SOG Speed overground	TWS True wind speed	AWA Apparent wing angle	Vele Sails
7,5	6,3	106°	randa/main code 0
12 max speed	15	90°	randa/main 1 reef - gennaker
6	17	40°	randa/main 1 reef fiocco/jib
9	17	90°	randa/main 1 reef fiocco/jib



PARDO GT75



LA NUOVA AMMIRAGLIA DEL CANTIERE CONIUGA IL SUO DESIGN, DIVENTATO UN MARCHIO DI FABBRICA, A FATTA PER NAVIGARE BENE E A LUNGO, ANCHE CON EQUIPAGGIO RIDOTTO

THE SHIPYARD'S NEW FLAGSHIP COMBINES ITS SIGNATURE DESIGN, NOW A HALLMARK, WITH AN APPROACH TAILORED FOR SMOOTH AND EXTENDED CRUISING, EVEN WITH A SMALL CREW

Con quasi 23 metri di lunghezza, Pardo GT75 è un concentrato di ingegneria che, oltre a declinare il suo design diventato ormai celebre, a partire dalla prua rovesciata e dal parabrezza negativo, ha saputo creare uno scafo stabile e facile da manovrare.

Le linee sono basse e filanti, per dare agli ospiti a bordo la sensazione di continua vicinanza con il mare, grazie anche a passavanti larghi e ben protetti, utilizzabili anche in navigazione. All'interno il layout prevede due, tre o quattro cabine, con la cucina che può essere nel ponte inferiore o nel ponte superiore, protetta da un tetto semi apribile, grazie alette di Besenzoni che fanno filtrare luce e aria fresca. Ma è prevista anche una versione T-top per creare un ambiente più aperto.

Delle oltre dieci unità già vendute non esiste un modello che va per la maggiore: gli armatori si sono divisi abbastanza equamente tra le possibilità di layout offerte dal cantiere che vuole offrire un prodotto custom ma non troppo, lasciando ampia scelta, ma vincolando i processi costruttivi per garantire il massimo della qualità. Gigi Servidati, presidente di Cantiere

del Pardo, definisce la nuova arrivata come "una vera villa di lusso sul mare, progettata per offrire un'esperienza unica e sofisticata. Il Pardo GT75 incarna la visione che volevamo raggiungere, grazie alla nostra esperienza nella costruzione, unita a un design eccezionale e tecnologia all'avanguardia". Partendo da un concept di Cantiere del Pardo, con architettura navale firmata da Zuccheri Yacht Design ed esterni e interni di Nauta Design, il Pardo GT75 ha una motorizzazione standard di tre Volvo Penta D13 IPS 1050, ciascuna con una potenza di 800 cv, ma è disponibile anche la versione optional con una tripletta di Volvo Penta D13 IPS 1350 da 1.000 cv ciascuno, come la barca in prova. Lo scafo è ottimizzato per lavorare in simbiosi con il sistema di propulsione Volvo Penta IPS; inoltre, la sala macchine è già predisposta per accogliere il motore ibrido e ridurre l'impatto ambientale. A garantire un'autonomia ideale per crociere a lungo raggio sono anche il serbatoio di carburante da 4.100 litri e di acqua da 1.100 litri. Pardo Yachts per la sua ammiraglia ha portato all'estremo il concetto di "easy to handle", ovvero un'esperien-

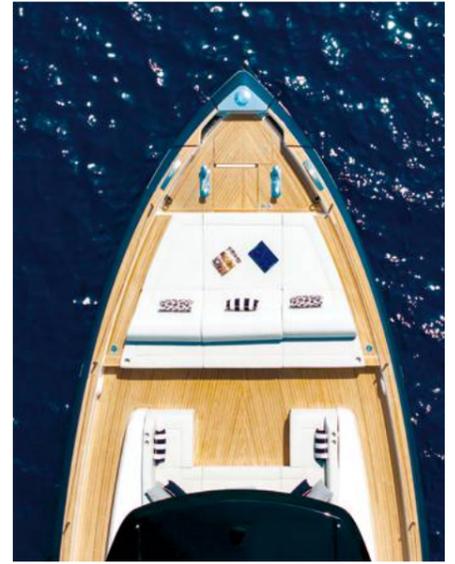
Measuring nearly 23 meters in length, the Pardo GT75 is a masterpiece of engineering that not only embodies its now-iconic design—featuring the signature inverted bow and negative windshield—but also boasts a stable and easy-to-handle hull.

The sleek, low-profile lines create a sense of constant connection with the sea for guests on board, enhanced by wide, well-protected side decks that are safe to use even while cruising. Inside, the layout offers two, three, or four cabins, with the option of placing the galley either on the lower deck or the main deck, where it is protected by a semi-opening roof. Besenzoni flaps allow natural light and fresh air to flow through. For those seeking a more open-air experience, a T-top version is also available.

Of the over ten units already sold, there isn't a single model that dominates in popularity—owners have evenly split their preferences among the options offered. The shipyard has struck a balance between providing customization and maintaining streamlined production processes to

ensure top-tier quality. Gigi Servidati, President of Cantiere del Pardo, describes the newcomer as "a true luxury villa on the sea, designed to deliver a unique and sophisticated experience. The Pardo GT75 embodies the vision we set out to achieve, thanks to our expertise in construction, combined with exceptional design and cutting-edge technology".

Based on a concept by Cantiere del Pardo, with naval architecture by Zuccheri Yacht Design and exterior and interior styling by Nauta Design, the Pardo GT75 comes equipped with a standard propulsion package of three Volvo Penta D13 IPS 1050 engines, 800hp each. An optional upgrade features three Volvo Penta D13 IPS 1350 engines, each producing 1,000 hp, as seen on the test boat. The hull is optimized to work in perfect harmony with the Volvo Penta IPS propulsion system, and the engine room is already prepared to accommodate hybrid engines, reducing environmental impact. Supporting long-range cruising capabilities are the 4,100-liter fuel tank and the 1,100-liter water tank. For its flagship, Pardo Yachts



UNA PROGETTAZIONE ENGINEERING

za di guida, sia in mare aperto che in porto, ottimizzata anche senza equipaggio. La facilità di manovra è data dalla timoneria centrale rialzata, da cui si gode di un'ottima visibilità, dalla tecnologia IPS che permette allo scafo di "danzare" sull'acqua ai comandi del joystick, dalle linee d'acqua e dal secondo joystick che si trova in pozzetto, sul lato di dritta, che permette al comandante di trovarsi all'esterno a poppavia durante la manovra di ormeggio. Quando è ora di recuperare le cime, abbiamo tre winch (due a poppa e uno a prua) CLR 1200 di Harken per avvicinarci alla banchina. Troviamo anche l'elica di prua e lo stabilizzatore giroscopico X56 di Quick, per assicurare una stabilità estrema a uno scafo già stabile di suo, grazie al fatto che tutte le casse, dal carburante alle acque nere, sono poste a centro barca e corrono lungo la chiglia.

"Tutto è stato, dagli impianti alle paratie – spiega Marco Gugnoni, boat designer di Pardo GT75 – per avere un ottimo bilanciamento dei centri di gravità. Una grandissima a mano ce la danno i serbatoi in chiglia, nel punto più basso della barca, che generano

un raddrizzamento e una stabilità ottimali. Questo fa sì che in navigazione, sia con i serbatoi pieni che vuoti, si abbia sempre un buon assetto della barca a favore delle prestazioni. La V della carena è molto più pronunciata prua per resistere al mare, ma dietro è più flat per navigare più veloce".

Sensazioni confermate durante la nostra prova in mare a Montecarlo. Siamo partiti con un assetto abbastanza appesantito dai serbatoi carichi (100% di carburante e 82% di acqua) e dalle 14 persone a bordo, con un'onda corta da mezzo metro che non ha mai messo in difficoltà lo scafo di Pardo GT75. Al timone si percepisce una sensazione di sicurezza e di controllo totale dell'imbarcazione, che ha lasciato l'ormeggio con una semplicità notevole, grazie al joystick di Volvo Penta. Tre display da 22" di Garmin mostrano tutte le informazioni di cui si ha bisogno, dalla cartografia al regime dei motori, fino alle telecamere esterne.

La superficie della plancia è stata ricoperta da una vernice zero gloss utilizzata nell'aviazione militare che impedisce qualsiasi riflesso del sole o dell'illuminazione di bordo che possa

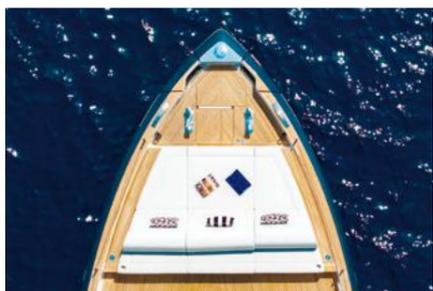
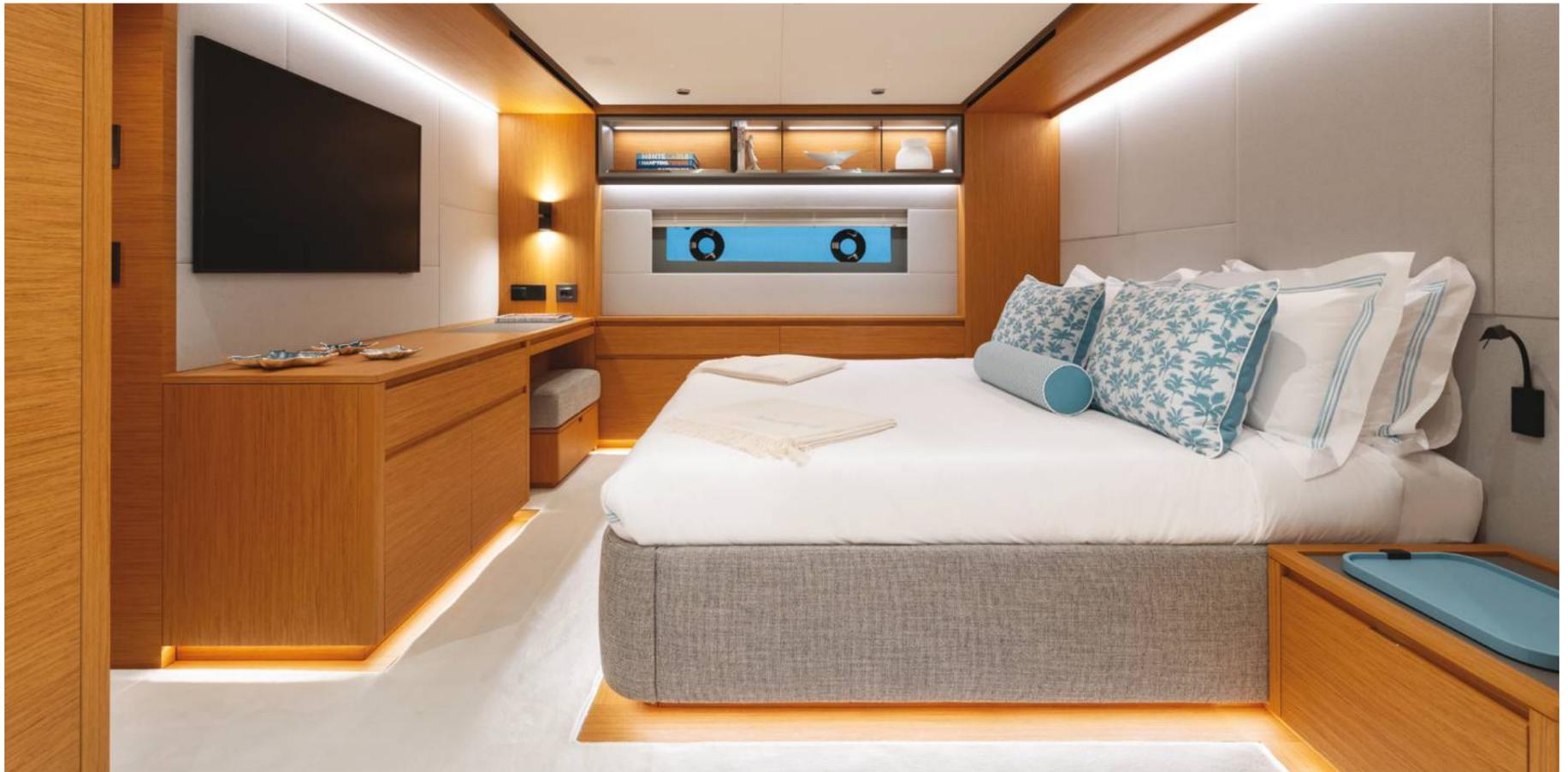
has taken the "easy to handle" concept to the next level, ensuring a seamless driving experience both at sea and in port—even without a crew. Maneuverability is enhanced by the raised central helm station, offering excellent visibility, and the IPS system, which allows the hull to "dance" on the water via joystick control. Additionally, a second joystick in the cockpit on the starboard side enables the captain to manage mooring maneuvers while positioned aft, outside the helm. When it's time to retrieve the lines, the boat features three Harken CLR 1200 winches (two aft and one forward) for docking. Other notable features include a bow thruster and a Quick X56 gyroscopic stabilizer, ensuring exceptional stability. This is further enhanced by the placement of all tanks—from fuel to black water—at the center of the boat, running along the keel, contributing to the already inherently stable hull.

"Everything, from the systems to the bulkheads, was designed for optimal gravity center balance," explains Marco Gugnoni, boat designer of the Pardo GT75. "A big advantage comes

from the tanks positioned along the keel, at the lowest point of the boat, providing exceptional righting and stability. This ensures that, whether the tanks are full or empty, the boat always maintains good trim for enhanced performance. The V-shaped hull is much sharper at the bow to handle rough seas, but flattens out toward the stern to allow for higher speeds".

These qualities were confirmed during our sea trial in Monaco. We departed with a fairly heavy setup—full fuel tanks (100%) and water tanks at 82%, plus 14 people on board—facing half-meter short waves that never challenged the Pardo GT75's hull. At the helm, you feel a sense of security and complete control of the boat, which effortlessly left the dock thanks to the Volvo Penta joystick. Three 22-inch Garmin displays provide all necessary information, from charts to engine data and external camera views.

The dashboard is coated with a zero-gloss paint, originally developed for military aviation, eliminating any reflections from the sun or onbo-



infastidire il timoniere. Non abbiamo raggiunto la velocità massima di 37 nodi raggiunta durante una crociera estiva per via del peso e della carena in acqua da tutta la stagione, ma abbiamo navigato a 34 nodi, consumando 570 l/h, senza alcuna imprecisione, apprezzando la silenziosità nel cockpit, anche con la porta di poppa aperta. A 20 nodi si consumano 220 l/h, ovvero 11 l/mg, mentre la velocità ottima di crociera è intorno ai 24 nodi, con 13 l/mg (in condizioni di carico e carena ottimali). La beach area si apre con le due murate abbattibili, utilizzabili per tuffi in mare aperto, per poi risalire dalla piattaforma di Opacmare, utile sia per lo sbarco in banchina, sia per alare e varare un tender da 3,7 metri, che può essere stivato sotto il prendisole di poppa.

ard lighting that could bother the helmsman. Although we didn't reach the top speed of 37 knots recorded during a summer cruise—due to the weight and a hull in the water all season—we cruised comfortably at 34 knots, consuming 570 l/h. The cockpit remained impressively quiet, even with the aft door open. At 20 knots, fuel consumption was 220 l/h, or 11 l/nm, while the optimal cruising speed is around 24 knots, consuming 13 l/nm (under optimal load and hull conditions). The beach area opens with two folding bulwarks, perfect for diving into open waters and easily reboarding via the Opacmare platform. The platform is also practical for disembarking at the dock or launching and retrieving a 3.7-meter tender, which can be stored beneath the aft sun pad.





DATI | SPECIFICATIONS

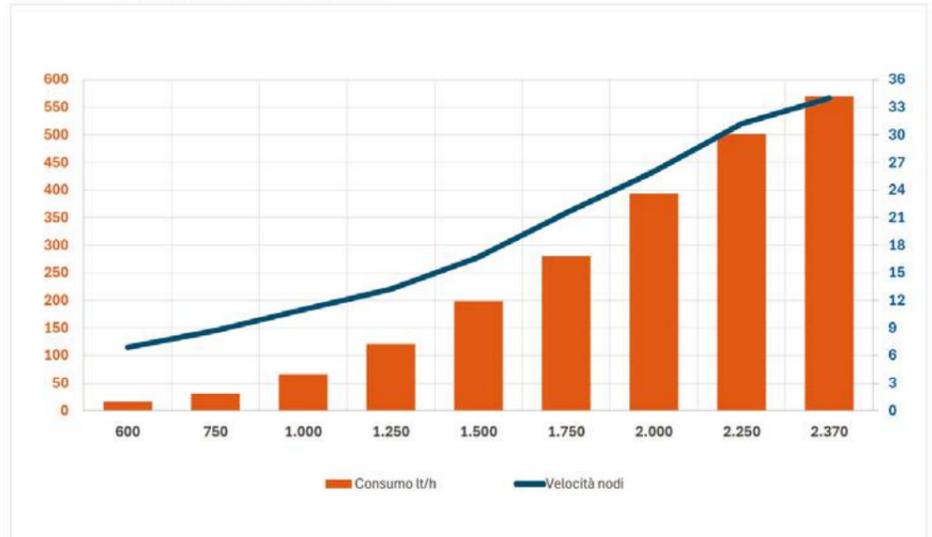
LUNGHEZZA F.T. | LENGHT O.A. 22,85 M
 BAGLIO | BEAM 5,99 M
 PESCAGGIO | DRAFT 1,65M
 CARBURANTE | FUEL 4.100 L
 ACQUA | WATER 1.100 L
 MOTORI STD | ENGINE:
 3 X VOLVO PENTA D13 IPS1050 800 HP
 MOTORI OPT | OPT ENGINE
 3 X VOLVO PENTA D13 IPS1350 1.000 HP
 DESIGN E INTERNI | DESIGN & INTERIOR
 NAUTA DESIGN
 ARCHITETTURA NAVALE | NAVAL ARCHITECTURE
 ZUCCHERI YACHT DESIGN
 PREZZO DA | PRICE FROM
 3.890.000 EURO + IVA | EX VAT
 PREZZO BARCA IN PROVA | PRICE BOAT ON TEST
 4.800.000 EURO + IVA | EX VAT



CANTIERE | SHIPYARD

CANTIERE DEL PARDO, FORLÌ (FC), ITALY
 INFO@CANTIEREDELPARDO.COM
 WWW.ITALIAYACHTS.IT

Motori: 3 x Volvo Penta D13 IPS 1350 da 1.000 cv



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LUOGO | PLACE: MONTECARLO
 MARE: ONDA CORTA | SHOT WAVE
 PERSONE A BORDO | PEOPLE ONBOARD: 14
 CARBURANTE | FUEL 100%
 ACQUA | WATER 82%
 ACQUE NERE | BLACK WATER 30%

Pardo GT75

Serbatorio lt:

4100

Giri motore rpm	Velocità nodi	Consumo lt/h	Consumo lt/mg	Autonomia mg	Autonomia ore
600	6,9	16,0	2,3	1768,1	256,3
750	8,7	31,0	3,6	1150,6	132,3
1.000	11,0	66,0	6,0	683,3	62,1
1.250	13,2	121,0	9,2	447,3	33,9
1.500	16,7	199,0	11,9	344,1	20,6
1.750	21,5	280,0	13,0	314,8	14,6
2.000	26,0	394,0	15,2	270,6	10,4
2.250	31,2	501,0	16,1	255,3	8,2
2.370	34,0	570,0	16,8	244,6	7,2



ITALIA YACHTS

43 VELOCE



DOPO UNA FLOTTA DI BARCHE A VELA DI SUCCESSO, IL CANTIERE PUGLIESE DEBUTTA CON UNA GAMMA A MOTORE, DESTINATA A CRESCERE CON ALTRI DUE MODELLI DI DIMENSIONI MAGGIORI

AFTER A SUCCESSFUL FLEET OF SAILING YACHTS, THE APULIAN SHIPYARD MAKES ITS DEBUT IN THE MOTOR YACHT SECTOR, SET TO EXPAND WITH TWO LARGER MODELS IN THE FUTURE.

Gli armatori di Italia Yacht se ne guardano bene dallo scendere dalle loro barche a vela. Se il cantiere pugliese ha iniziato a costruire barche a motore, lo ha fatto per intercettare una nuova clientela, così come è nel caso delle prime sei powerboat vendute, e per presentarsi con un'offerta più completa ai dealer internazionali che amano così tanto questo brand che porta l'Italia in giro per il mondo, a partire dal suo nome.

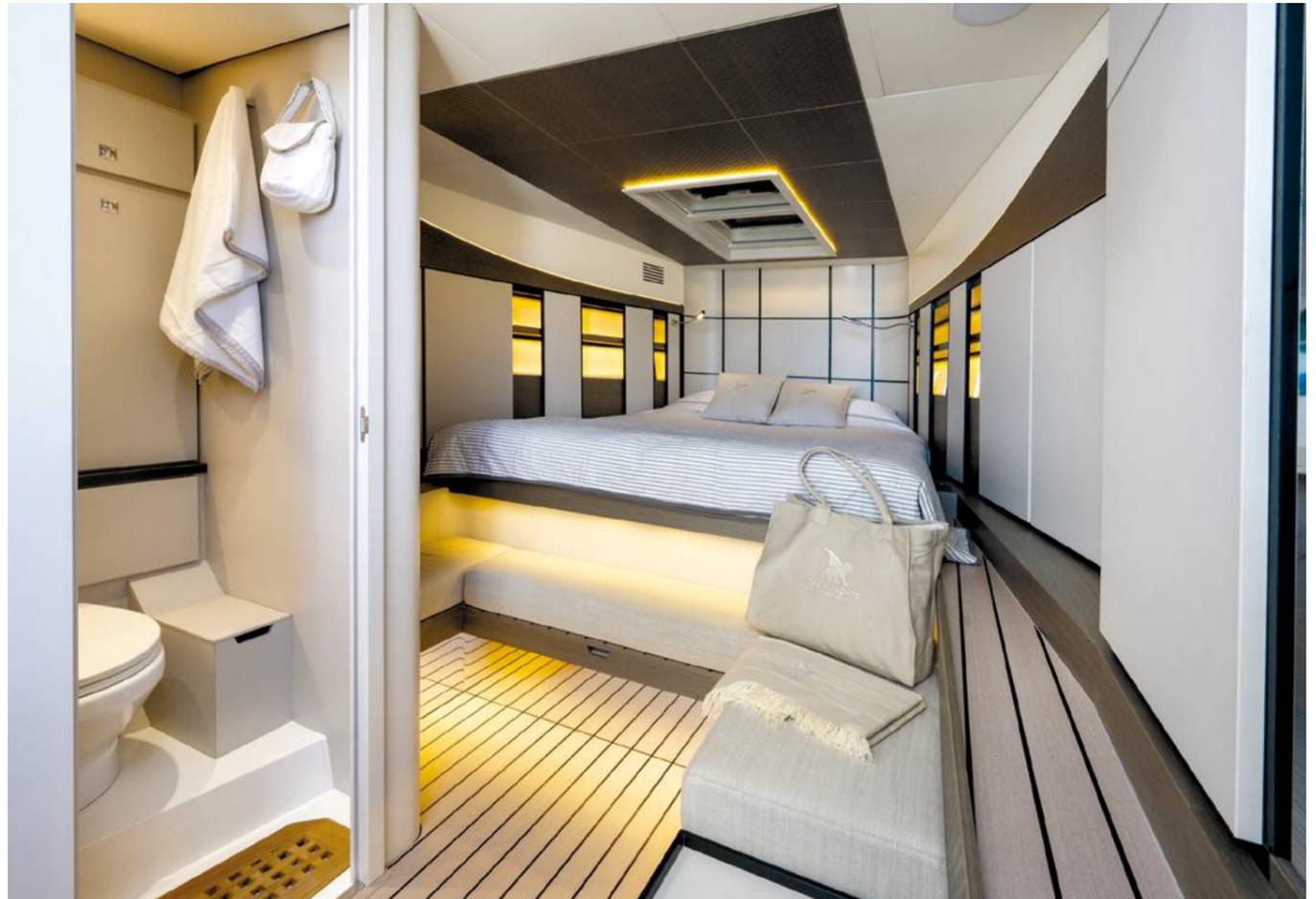
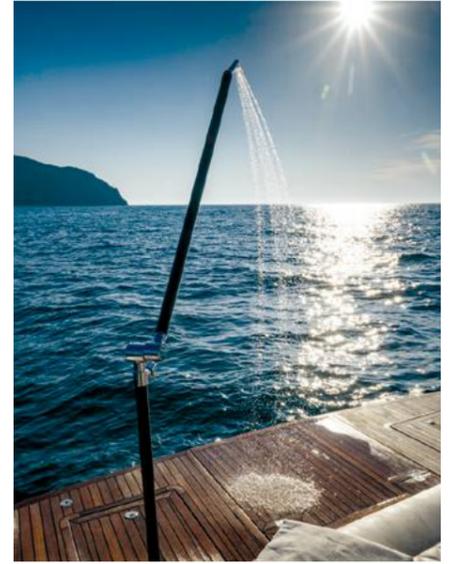
Italia Yachts 43 Veloce è il primo modello a motore del cantiere di Molfetta e viene costruito a Monteporzio, nei pressi di Fano, in uno stabilimento dove un tempo nascevano i Pershing. L'efficacia della sua carena, disegnata da Skyron, e la cura dei dettagli sono le stesse che hanno fatto apprezzare la qualità delle barche a vela di Daniele De Tullio, che porta il suo Dna da velista anche nella nuova gamma. La flotta a motore crescerà a breve. «Abbiamo allo studio un'intera gamma a motore – spiega Fabio Pignatelli, responsabile vendite

di Italia Yachts –, con modelli di dimensioni maggiori. Ne verranno presentati altri due entro la fine del 2025. Avendo già una clientela in tutto il mondo, volevamo avere una copertura che fosse in grado di esaudire le richieste dei clienti e le esigenze anche di una parte di rete vendita. Anche se la rete vendita della vela non è la stessa del motore. Quella la stiamo ancora costruendo e per ora non siamo coperti in tutto il mondo con dealer ufficiali. Abbiamo già diversi venditori, dalle Filippine fino all'America, e quindi abbiamo deciso di studiare linee d'acqua adatte alle tre tipologie di motori più richiesti, con quattro layout diversi. L'elettrico? Al momento non ci riguarda perché penso sia più indicato per barche più grandi».

Il primo IY 43 Veloce, la barca in prova, monta due Yanmar 8LV da 370 cv ciascuno a piede poppiero, ma i prossimi propulsori saranno forniti da Volvo Penta e avranno gli IPS da 440 o 480 cv. È possibile montare anche una tripla di fuoribordo Mercury Ve-

Italia Yachts owners are in no rush to abandon their sailing yachts. If the Apulian shipyard has ventured into motorboat construction, it's to attract a new clientele—as demonstrated by the sale of the first six powerboats—and to offer a more comprehensive range to international dealers who are so fond of this brand, proudly showcasing Italy around the world, starting with its name. Italia Yachts 43 Veloce is the Molfetta-based shipyard's first motor yacht and is built in Monteporzio, near Fano, in a facility that once produced Pershings. Its hull, designed by Skyron, combines efficiency with meticulous attention to detail—qualities that have earned acclaim for Daniele De Tullio's sailing yachts, and which he has brought into the new motor range, reflecting his sailing DNA. The motor yacht range is set to expand soon. "We are working on an entire motor yacht range – explains Fabio Pignatelli, Sales Manager of Italia Yachts – with larger models. Two more will be in-

troduced by the end of 2025. With an established global customer base, we wanted to offer a broader range to meet client demands and cater to certain sales network needs. However, the sailing and motorboat sales networks are not the same. The motorboat network is still under development, and at the moment, we don't have full global coverage with official dealers. Nevertheless, we already have several sellers, from the Philippines to America. This led us to design hulls suitable for the three most requested engine types, with four different layouts. As for electric propulsion? It's not on our radar for now, as I believe it's more suitable for larger yachts". The first Italia Yachts 43 Veloce, which is the boat we tested, is powered by twin Yanmar 8LV engines, 370HP each, with sterndrive transmission. However, future units will feature Volvo Penta engines with IPS systems of 440 or 480 hp. It's also possible to install a triple setup of 400 hp Mercury Verado outboards—a choice made



rado da 400 cv ciascuno (è stata la scelta dell'armatore della seconda unità). Il cantiere ha investito molto per lo studio della carena. «Le nostre barche escono tutte con la stessa filosofia – dice Pignatelli –; fino a quando non è in consegna, in produzione non sanno se la barca è destinata a un team che vuole vincere il mondiale o all'armatore che vuole uscire con la famiglia per un pranzo al largo». Massimo Franchini è stato chiamato a ottimizzare il processo industriale della gamma a motore.

La prima occhiata in sala macchine mostra un ambiente spazioso e facilmente accessibile, in cui è stata predisposta la sella per accogliere l'eventuale stabilizzatore e dove si trovano i comandi magnetotermici di backup di tutte le utenze, altrimenti gestibili dalla domotica integrata realizzata dal cantiere insieme a Garmin e racchiusa nei tre display: due in plancia da 16" e uno in cabina da 12. L'hard top è in composito e lo scafo costruito in infusione con paratie in composito «per

aumentare la rigidità, grazie al nostro know-how che arriva dalla vela, e il risultato è apprezzabile in navigazione». La parte centrale è occupata da un salottino, con cucina e frigo Vitrifrigo, e dalla timoneria, mentre a poppa ci sono il prendisole e la beach area con terrazze laterali abbattibili e transformer di Opacmare, utile per il bagno e lo sbarco in banchina. Da poppa alla tuga non ci sono ostacoli. Tre scalini conducono a prua, dove non abbiamo protezioni, ma un cliente ha già chiesto di installare dei bicchieri per incassare i pali della battagliola. Un po' come avviene per le barche a vela, a cui si ispirano anche le bitte a scomparsa. Sottocoperta ci sono una cabina matrimoniale a prua che non riceve luce dalle consuete finestrate laterali, per il fatto che non ci sono. Volendo si possono avere, ma l'ambiente è comunque piacevole e arioso, nella sua intimità. Adibita allo storage o a due bambini la cabina poppiera, con due letti singoli. Ottime le altezze e la dimensione del bagno.

by the owner of the second unit. The shipyard has invested heavily in hull design. "All our boats share the same philosophy - says Pignatelli - Until it's ready for delivery, production doesn't know whether the boat is for a team aiming to win a world championship or an owner planning family outings for lunch at sea" - Massimo Franchini handled the redefinition of industrial process for the motor yacht range. A first glance at the engine room reveals a spacious, easily accessible area, suitable to accommodate a stabilizer if desired. It also houses backup thermal-magnetic switches for all utilities, which are otherwise managed through the integrated domotics system developed in collaboration with Garmin. This system is displayed across three screens: two 16-inch displays at the helm and a 12-inch one in the cabin. The hardtop is made of composite, while the hull is built using infusion techniques with composite bulkheads. "This increases rigidity, leveraging our

know-how from sailing yachts, and the results are noticeable during navigation". The central area features a lounge with a kitchenette and a Vitrifrigo fridge, alongside the helm station. Aft, there's a sunbathing area and a beach zone with foldable side terraces and an Opacmare transformer, which is handy for swimming and stepping ashore. From the stern to the deckhouse, the layout is obstacle-free. Three steps lead to the bow, where there are no guardrails, though a customer has already requested sockets to install stanchions, much like on sailing yachts. The inspiration is also evident in the retractable cleats. Below deck, there's a double cabin at the bow, which does not have the usual side windows. While optional, their absence doesn't detract from the pleasant, airy ambiance, offering an intimate setting. The aft cabin, equipped with two single beds, is ideal for storage or accommodating two children. The bathroom impresses with its generous headroom and size.



La prova in mare a Ostia rivela le doti di una carena che, anche se un po' sporca e quindi non al top della velocità, si dimostra stabile anche in virata stretta ad alti regimi.

Raggiungiamo la massima di 28 nodi con una coppia di Yanmar da 370 cv, ma con i due Volvo Penta IPS da 480 cv ciascuno la massima sale a 36 - 37 nodi. Ancora da definire la top speed con i 1.200 cv fuoribordo. Non si perde mai il controllo anche virando improvvisamente ad alta velocità. L'assetto può essere regolato con flap o interceptor Humphree. La velocità di crociera è intorno ai 25 nodi, con un consumo di circa 60 litri/ora a motore, mentre per perdere la planata bisogna scendere sotto gli 11 nodi, a 2.550 rpm.

Our test in Ostia highlights the qualities of the hull, which, though slightly fouled and not at peak speed, proves stable even during tight turns at high Rpm. We reached a top speed of 28 knots with the twin 370 hp Yanmar engines, but with the two 480 hp Volvo Penta IPS units, the top speed increases to 36-37 knots. The maximum speed with the 1,200 hp outboard configuration is still to be determined. Control is never lost, even during sudden high-speed turns. Trim can be adjusted using either flaps or Humphree interceptors. The cruising speed is around 25 knots, with a fuel consumption of approximately 60 liters per hour per engine. To drop off plane, the speed needs to fall below 11 knots at 2,550 Rpm.





DATI | SPECIFICATIONS

LUNGHEZZA F.T. | LENGHT O.A. 14 M
 LUNGHEZZA SCAFO | HULL LENGHT 12,5 M
 BAGLIO | BEAM 4,15 M
 DISLOCAMENTO A VUOTO | LIGHT DISPLACEMENT 10,5 T
 PESCAGGIO CON ENTROBORDO | DRAFT INBOARD 0,8 M
 PESCAGGIO CON 3 FUORIBORDO | DRAFT 3 OUTBOARD 1,25 M
 MOTORIZZAZIONI | ENGINES
 2 X YANMAR 8LV 370 CV STERN DRIVE
 2 X VOLVO PENTA IPS 440 CV
 2 X VOLVO PENTA IPS 480 CV (OPT)
 3 X MERCURY VERADO 300 CV
 CARBURANTE | FUEL 1.250 L
 ACQUA | FRESH WATER 160 L
 OMOLOG. CE | CATEGORY B / 12
 ARCHITETTURA NAVELE E INTERNI
 | NAVAL / INTERIOR ARCHITECTURE: SKYRON
 INTERIOR DESIGN AND STYLING:
 ARBORE & PARTNERS / ITALIA YACHTS
 DESIGN TEAM
 EXTERIOR DESIGN: SKYRON / ITALIA YACHTS
 DESIGN TEAM
 PREZZO BASE DA | PRICE
 845.000 EURO + IVA | EX VAT
 PREZZO BARCA IN PROVA | TEST BOAT PRICE:
 1.150.000 EURO + IVA | VAT



CANTIERE | SHIPYARD

CANTIERE DEL PARDO, FORLÌ (FC), ITALY
 INFO@CANTIEREDELPARDO.COM
 WWW.ITALIAYACHTS.IT



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

LUOGO | PLACE: OSTIA (ROMA), ITALY
 MARE | SEA: CALMO | CALM
 VENTO | WIND: DEBOLE | LIGHT
 PERSONE A BORDO | PERSON ON BOARD: 7
 CARBURANTE | FUEL: 780 L
 ACQUA | WATER: 0

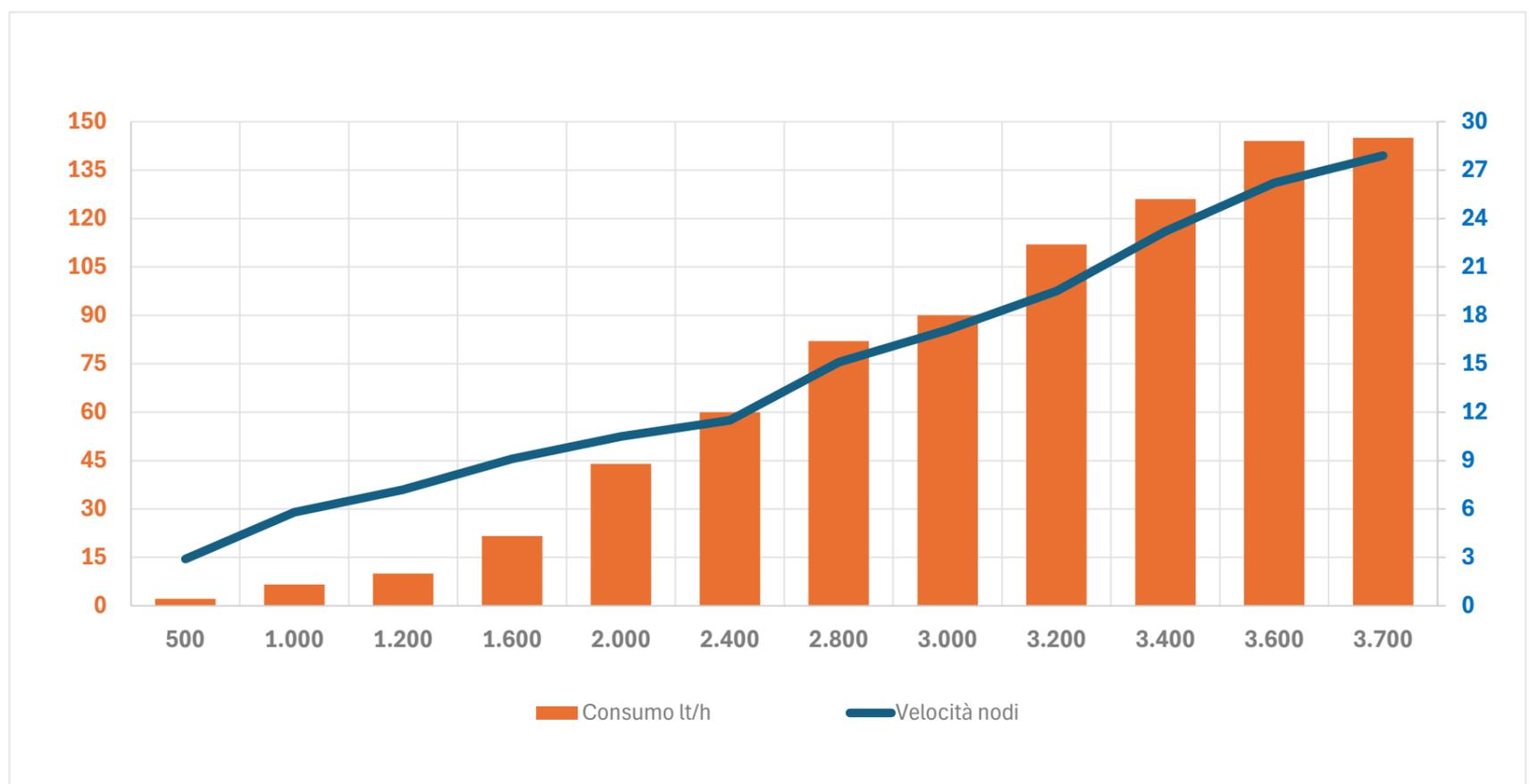
IY 43 Veloce

Serbatorio lt:

1250

Giri motore rpm	Velocità nodi	Consumo lt/h	Consumo lt/mg	Autonomia mg	Autonomia ore
500	2,9	2,2	0,76	1647,73	568,18
1.000	5,8	6,6	1,14	1098,48	189,39
1.200	7,2	10,0	1,39	900,00	125,00
1.600	9,1	21,6	2,37	526,62	57,87
2.000	10,5	44,0	4,19	298,30	28,41
2.400	11,5	60,0	5,22	239,58	20,83
2.800	15,1	82,0	5,43	230,18	15,24
3.000	17,1	90,0	5,26	237,50	13,89
3.200	19,5	112,0	5,74	217,63	11,16
3.400	23,2	126,0	5,43	230,16	9,92
3.600	26,2	144,0	5,50	227,43	8,68
3.700	27,9	145,0	5,20	240,52	8,62

Motori: 2 X Yanmar 8LV 370 cv



SICUREZZA E YACHTING AL CENTRO DEL 5° FORUM DI SUPER YACHT 24

SAFETY AND YACHTING THE FOCUS OF 5TH SUPER YACHT 24 FORUM

OLTRE AL RILANCIO ALLA NAUTICA CHE PISA PUÒ OFFRIRE AL DISTRETTO DELLA NAUTICA TOSCANA, SI È PARLATO ANCHE DI SAFETY E REGOLAMENTI NEL MONDO DEL DIPORTO, TRA LACUNE E PASSI AVANTI

IN ADDITION TO THE BOOST THAT PISA CAN PROVIDE TO THE TUSCAN YACHTING DISTRICT, THE DISCUSSION ALSO TOUCHED ON SAFETY AND REGULATIONS IN THE BOATING WORLD, ADDRESSING GAPS AND PROGRESS MADE

Un confronto franco ma costruttivo focalizzato su come i cantieri toscani si rapportino con l'innovazione, oggi imprescindibilmente legata alla sostenibilità, è andato in scena nel panel del 5° forum di SUPER YACHT 24; protagonisti i relatori che hanno rappresentato i cantieri Benetti, Seven Stars Marina & Shipyard, Overmarine, Cantieri di Pisa, Codecasa e Rossinavi, tutti operanti con sedi o succursali sul Canale di Navicelli di Pisa. Buone notizie sono state confermate dalla Port Authority di Pisa sui finanziamenti ottenuti (30 milioni di euro per il triennio 2024-2026) che consentiranno l'adeguamento del Canale alle dimensioni sempre più grandi dei superyacht che attualmente lo navigano. Entrati nel vivo del tema i responsabili dei cantieri presenti hanno confermato l'innata tendenza all'innovazione del settore. Improntata sul life style per l'armatore combinato con il raggiungimento della sostenibilità ambientale è l'innovazione di Benetti esposta da Massimiliano Casoni. Sono utilizzati dal cantiere inoltre i nuovi e-fuel e complessi sistemi digitali che coadiuvati con l'AI potranno in futuro rappresentare un valido aiuto per ridurre i consumi e non solo. Davide Mu-

gnaini di Seven Stars Marina & Shipyard ha spiegato che i cantieri di refitting, non avendo le risorse per la ricerca, possono solo testare le tecnologie che vengono messe sul mercato e che in questo senso, la creazione di un ufficio apposito, ha permesso al cantiere di entrare in contatto con un'azienda produttrice di filtri che consentono di eliminare completamente il problema delle emissioni di fumi neri. La strada dell'innovazione per Overmarine è anche quella della minore velocità che consente un risparmio del 30-40% dei consumi, ha detto Maurizio Balducci. "Stiamo costruendo il meglio di quello che la tecnologia ci consente di fare" ha detto poi aggiungendo che per i nuovi carburanti il problema da risolvere sarà quello di trovare maggiori spazi di stoccaggio. Per Marco Massabò di Cantieri di Pisa il peso della barca in relazione ai minori consumi è un aspetto importantissimo per ridurre i consumi; il cantiere per questo punta sulla progettazione delle sue barche prendendo spunto dalla barca a vela, partendo quindi dalla carena ed avvalendosi dell'utilizzo del carbonio ove possibile. Anche il cantiere Codecasa studia sulla carena performante per minori consumi, ma anche sul sistema

A frank yet constructive discussion focusing on how Tuscan shipyards approach innovation—now inextricably tied to sustainability—took center stage at the panel of the 5th SUPER YACHT 24 forum. The panel featured speakers representing Benetti, Seven Stars Marina & Shipyard, Overmarine, Cantieri di Pisa, Codecasa, and Rossinavi, all of which operate with offices or branches along the Navicelli Canal in Pisa. Good news came from the Port Authority of Pisa, which confirmed €30 million in funding for the 2024–2026 period. This funding will support the canal's adaptation to accommodate the ever-larger superyachts that currently navigate its waters. Delving into the topic, the representatives from the shipyards emphasized the industry's inherent drive for innovation. Benetti's approach to innovation, presented by Massimiliano Casoni, is centered on enhancing the owner's lifestyle while achieving environmental sustainability. The shipyard is already using new e-fuels and complex digital systems, which, combined with AI, could become valuable tools in the future for reducing fuel consumption and more. Davide

Mugnaini of Seven Stars Marina & Shipyard explained that refit yards, lacking the resources for independent research, can only test technologies available on the market. In this regard, the creation of a dedicated department allowed the shipyard to collaborate with a filter manufacturer, successfully addressing the issue of black smoke emissions. For Overmarine, innovation also means embracing slower speeds, which can result in fuel savings of 30–40%, according to Maurizio Balducci. "We are building the best that current technology allows us to create", he said, adding that for new fuels, the main challenge will be finding more storage space. According to Marco Massabò of Cantieri di Pisa, the relationship between a yacht's weight and lower fuel consumption is a critical factor in reducing environmental impact. For this reason, the shipyard focuses on designing its yachts with inspiration from sailboats, starting with the hull and incorporating carbon fiber wherever possible. Similarly, Codecasa is working on optimizing hull performance to reduce consumption while also focusing on propulsion systems, exploring shaft-line installations



VIDEO&GALLERY



propulsivo con impianti in linea d'asse o con i nuovi Ips e sul design della parte superiore, ha detto David Morelli: "Il cantiere realizza le sue sovrastrutture in alluminio per contenere il peso" ha aggiunto. Federico Rossi di Rossinavi, ha infine evidenziato come il puntare sull'innovazione e sul know how rappresenti l'unica strada per non far copiare il Made in Italy dai mer-

cati emergenti. Il cantiere è orientato nello sviluppo della potenza a bordo e con l'aiuto dell'intelligenza artificiale ha realizzato l'infrastruttura propulsiva dell'ibrido elettrico applicato sul suo catamarano. Nel secondo panel invece, regole autoprodotte e condivisione tra tutti i player del diporto nautico è quanto si augura il mondo dello yachting alle prese con la ricerca

and new IPS systems, as well as the design of the superstructure. "The shipyard constructs its superstructures in aluminum to minimize weight", noted David Morelli. Federico Rossi of Rossinavi emphasized that focusing on innovation and know-how is the only way to prevent emerging markets from replicating Italian craftsmanship. The shipyard is advancing onboard

power systems and, with the help of artificial intelligence, has developed a hybrid-electric propulsion infrastructure applied to its catamaran. Self-regulated rules and collaboration among all players in the boating sector—that's the hope of the yachting world as it grapples with the need for regulations that, while well-defined in commercial





di regole che, se nel mondo della navigazione commerciale sono ben chiare, in ambito diportistico lasciano un vuoto normativo. "La flotta dei grandi yacht, che in 30 anni ha moltiplicato per sette i suoi grandi numeri - ha detto Lorenzo Pollicardo di SYBAss -, è parte della comunità marittima. Ma abbiamo scarso successo quando chiediamo che la normativa per le navi commerciali venga adeguata allo yachting".

Regole che ormai non possono più tardare. "La Solas dovrà occuparsi anche di yachting - ha detto l'avvocato Enrico Molisani di Wegal -, così come di bandiere. Serve uniformità: non possono esserci bandiere più facili e di comodo rispetto ad altre". Luigi Bruzzo ha raccontato l'impegno di Navigo Ysil, che gestisce "un'accademy che insegna i prossimi professionisti del mare, insegnando loro a utilizzare queste innovazioni".

Oggi la nautica da diporto in Italia, "vede da un lato l'industria, la più importante al mondo, dall'altro le regolamentazioni - ha spiegato Roberto Neglia, responsabile relazioni istituzionali di Confindustria Nautica -, su cui siamo buoni ultimi, dato che abbiamo sempre guardato ad altre bandiere. Mi piacerebbe che l'Italia arrivasse invece al Codice Unico in modo competitivo". Diverse le agevolazioni già introdotte, ma in IMO, dove nascono le regole, conta chi ha il naviglio immatricolato non chi produce. Quindi l'Italia è svantaggiata, dato che è pur vero che produce molte navi da diporto ma immatricula poco, a

vantaggio di altre bandiere.

Spazio anche al meteo impazzito, come dimostra il Mediterraneo. "Qualcosa sta cambiando e quindi bisogna cambiare anche le tecniche. Perché non creare - ha detto Gianfranco Maggiorin di Navimeteo -, dei fleet operation manager per ogni cantiere nautico, così come avvenuto per le compagnie di navigazione dopo la tragedia della Costa Concordia?". Le regole dello yachting differiscono dalle navi mercantili anche in caso di sinistri, che determinano una serie di inchieste, penali e amministrative che però - ha detto l'avvocato Enrico Mordiglia, dello Studio Legale Mordiglia - non sono obbligatorie quando riguardano yacht non in attività commerciale, salvo emergano responsabilità penali". Le società di yacht management, a fronte di una mancanza di regolamenti, hanno sempre più grandi responsabilità. "Nell'industria crocieristica - ha detto Roberto Martinoli, di MC4 Yachts - ci sono pochi operatori con tante navi, con centri di formazione che danno aiuti e vantaggi. Negli yacht la proprietà delle barche è molto frazionata. Il trasferimento di esperienze e competenze dalle crociere di lusso allo yachting è già in atto".

L'avvocato Marco Paggini, di Vaudo Paggini & C. Studio legale, ha raccontato l'iter per far ormeggiare uno yacht da 90 metri al Marina di Cala dei Medici, autorizzato fino a 35 metri, dove ora "si sta valutando il raddoppio del frangiflutto e un nuovo molo per ormeggi da 40 a 100 metri".

shipping, leave a regulatory void in the yachting sphere. "The fleet of large yachts, which has grown sevenfold in the past 30 years - said Lorenzo Pollicardo of SYBAss - is part of the maritime community. But we have little success when we ask for commercial shipping regulations to be adapted for yachting".

Rules that can no longer be delayed. "SOLAS must also address yachting - stated lawyer Enrico Molisani from Wegal - as well as flagging. Uniformity is essential: there cannot be flags that are easier or more convenient than others." Luigi Bruzzo shared the work of Navigo Ysil, which runs "an academy that trains the next generation of maritime professionals, teaching them how to use these innovations".

Today, recreational boating in Italy "sees, on one side, the industry - the most important in the world - and on the other, regulations - explained Roberto Neglia, Head of Institutional Relations at Confindustria Nautica - In terms of regulations, we're trailing behind because we've always looked to other flags. I would like to see Italy adopt a Unified Code in a competitive way". Several incentives have already been introduced, but at the IMO, where regulations are established, the deciding factor is registered tonnage, not production. This puts Italy at a disadvantage, as while it produces many recreational vessels, it registers very few, to the benefit of other flags.

The discussion also addressed

erratic weather patterns, exemplified by changes in the Mediterranean. "Something is shifting, and so techniques must evolve as well. Why not create fleet operation managers for every shipyard - suggested Gianfranco Maggiorin of Navimeteo - similar to what was done for shipping companies after the Costa Concordia tragedy?" Yachting regulations differ from those for commercial ships, particularly in the event of incidents, which lead to a series of criminal and administrative investigations. However, "these are not mandatory for yachts not engaged in commercial activity unless criminal liability is identified", noted lawyer Enrico Mordiglia of Studio Legale Mordiglia. Yacht management companies are shouldering increasing responsibilities due to regulatory gaps. "In the cruise industry - said Roberto Martinoli of MC4 Yachts - a few operators manage numerous ships, with training centers that provide assistance and advantages. In yachting, boat ownership is much more fragmented. The transfer of experience and expertise from luxury cruises to yachting is already underway". Lawyer Marco Paggini, from Vaudo Paggini & C. Studio Legale, described the process of securing a berth for a 90-meter yacht at Marina di Cala dei Medici, which is currently authorized for vessels up to 35 meters. "There is now consideration being given to doubling the breakwater and adding a new pier for berths ranging from 40 to 100 meters", he noted.

DOTT. CLAUDIO POTENZA:
DALLA LAUREA IN ECONOMIA,
AL LAVORO IN NESTLÈ FINO
AL COMANDO DEL TREMENDA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

CAMILLA ROTHE, LA COMANDANTE
TRENTENNE AL TIMONE
DI UN 44 METRI CHE PREDICA
SERIETÀ E SICUREZZA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

“CORAGGIO E INSICUREZZE”:
IL RACCONTO DELLA COM.TE
MARIA RAMETTO PROMOSSA
DA ALBERTA FERRETTI



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

“INNOVAZIONE CONTINUA”:
IL COMANDANTE CARLO GABELLI
RACCONTA I SUOI 30 ANNI CON
L'ARMATORE PIERO FERRARI



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

DAVIDE SASSI:
“DALLE NAVI DA CROCIERA
AL TIMONE DEI SUPER YACHT”



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

VALERIO FANCIULLI SI RACCONTA:
“NON SI PUÒ FARE IL COMANDANTE
SOLO PER RAGIONI ECONOMICHE”



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

FEDERICO RISPOLI,
AL COMANDO DI YACHT
DALL'ETÀ DI 20 ANNI



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

FILIPPO LICATA: UNO CHEF
'ATIPICO' A BORDO
DEI SUPER YACHT



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



IL GRUPPO EDITORIALE SPECIALIZZATO
NELL'INFORMAZIONE B2B SU SHIPPING,
CARGO AEREO, LOGISTICA E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA PROPOSTA DI CONTENUTI
VERTICALI SUL WEB, SUI SOCIAL E ISCRIVENDOTI
ALLE NEWSLETTER.

LE TUE NEWS QUOTIDIANE SONO
A PORTATA DI UN CLICK SU PC E MOBILE.

