

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

ITMC MAGAZINE

Cover

Pershing 7X

Boats

- Chakra by SSH Maritime
- Swan 98
- Princess X95
- Sunseeker Manhattan 68
- Solaris Power 48' Fly
- Austin Parker 44
- Valhalla 41
- Rio Yachts 38 Paraná
- Bénéteau
Flyer 7 Space Deck

Gigayacht

Lürssen 136 Meters
Flying Fox

SEE YOU
IN GENOA
1st - 6th October 2020
60 | S(n)
BOAT SHOW
salonenautica.com

1993 - 2020
27
YEARS
BARCHE

The Idea Factory

- Andrea Colli h3o
- Filippo Salvetti
Design

People

- Giovanna Vitelli
- Knut Frostad
- Pierfrancesco Favino

Components

- Clarion Marine
- Underwater
lights by Quick

Preview

Ranieri International Novelties

Companies

- GPY Marine
- Pedetti Yachts



Fast Lobster

Un walkaround veloce e semplice da condurre. Tanto spazio all'aperto senza rinunciare alle linee classiche di una lobster boat. Il progetto è firmato dallo studio Fulvio De Simoni Yacht Design.

A fast and easy to handle walkaround boat. A lot of open-air space, without giving up the classic lines of a lobster boat. A project by Fulvio De Simoni Yacht Design

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello

13.70m



The designs drawn up by De Simoni give the option of personalizing the layout of the two cabins below decks to give a version that is more open, or one with more privacy in each room, according to whether they are more for night-time or daytime use.

Aperti oppure con più privacy in ogni locale, più indicati per l'uso diurno o notturno, la personalizzazione delle due cabine sottocoperta è consentita e prevista dal progetto di De Simoni.



LA CARENA È STATA DISEGNATA DA FULVIO DE SIMONI che non si è concentrato solo su quello che rimane immerso sotto la linea di galleggiamento, perché ha curato tutto il progetto del 44 Ibiza, inclusi interni e coperta. Ibiza è la gamma più walkaround e mediterranea tra i modelli di Austin Parker. Oltre a questi, ci sono i Palma che hanno il fly e i Mahon che hanno una coperta più chiusa e protetta. Il 44 Ibiza si comporta bene sull'onda e anche la virata a tutta barra non rappresenta un problema. La scia parte piuttosto a prua, ma la coperta è sempre asciutta anche quando si vira stretto. Stabile, tranquilla, naviga bene. Le presta-

zioni sono equilibrate. Niente eccessi. Il pattino di sostentamento, che va da prua a poppa, permette alla barca di planare facilmente in soli 6 secondi e mezzo. Per tenere lo scafo fuori dall'acqua è invece sufficiente una velocità di poco superiore ai dieci nodi, con i motori a 1600 giri e un consumo totale di soli 49 litri/ora. L'andatura di crociera ideale è intorno ai 28 o 29 nodi, ma alla massima si arriva quasi a 33 nodi. I motori sono due Cummins da 550 cv ciascuno con trasmissioni in linea d'asse. Nonostante ciò, lo scafo risulta sempre maneggevole. Non serve tanta acqua per virare e la barca non si fa pregare. Risponde prontamente

alle inversioni di rotta e, grazie al joystick che comanda le eliche di manovra, anche all'ormeggio non servono abilità particolari. A 25 nodi di velocità la carena non soffre nemmeno il mare formato, me ne accorgo attraversando in tutti i modi le onde di scia dei tanti megayacht che affollano la porzione di mare tra Rapallo e Portofino. La sensazione al timone è quella di una barca sempre stabile e sicura, ma non "sorda". Facile da manovrare e da gestire. La sensazione è che si tratti di una carena in grado di affrontare condizioni impegnative, senza particolari patemi. La visibilità dalla postazione in plancia è buona anche perché il parabrezza è formato da





un unico pezzo di vetro senza montanti in mezzo o altri ostacoli alla vista. Quello che mi ha convinto meno è l'ergonomia della postazione di guida. La poltrona è comoda quando la si usa come poggiatesta, ma rimane troppo distante dal volante quando ci si siede sopra. E anche le manette del gas sono collocate in una posizione poco felice perché, quando le si affonda fino al massimo, lo spazio per le dita della mano non è sufficiente. All'opposto, la plancia offre molto spazio per due grandi display con cartografia e dati di navigazione. Si tratta comunque di piccole imperfezioni a cui è probabilmente possibile trovare la soluzione. Le note più positive, oltre al comportamento della carena, sono i consumi contenuti. Basti pensare che per navigare a 20 nodi servono circa 100 litri/ora totali e per 25 nodi ce ne vogliono 130. Un valore decisamente basso, soprattutto se teniamo conto che la trasmissione è quella in linea d'asse che non vanta, tra i suoi pregi, l'economicità nei consumi. Altra nota positiva arriva dal rumore. I decibel a velocità di crociera sono pochi, sia in plancia, sia nella zona di prua sottocoperta. A prua, addirittura, ciò che influisce maggiormente nei valori registrati dal fonometro, sono le onde che frangono sullo scafo piuttosto che il rumore dei propulsori.

Il layout è stato progettato per consentire di muoversi a bordo con estrema facilità. Tutti i camminamenti sono ampi e i tientibene abbondano. Inoltre, dall'estrema poppa alle sedute per pilota e copiloti, c'è un passaggio centrale molto agevole.

The layout has been designed to mean you can get around extremely easily. All the gangways are wide, and there are lots of grab handles. Furthermore, there is a very practical central passage from right in the stern to the seats used by the helmsman and assistant.

Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. L/W



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
1500	10.3	46	4.4	335	68
1600	10.4	49	4.6	318	68
1750	11.5	64	5.5	269	69
2000	15.7	78	4.9	301	74
2500	24.3	127	5.2	287	77
2750	26.9	152	5.6	265	79
3000	29.8	201	6.7	222	81
3250	32.8	216	6.5	227	81

AUSTIN PARKER YACHTS ITALIA SRL

VIA GIOTTO, 9

I-20154 MILANO

info@austinparker.com

www.austinparker.com

MAIN SALES OFFICES:

T. +39.02.39288743

T. +39.0185.699022

PROGETTO: Fulvio De Simoni Yacht Design

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 13,70m • Lunghezza scafo 12,50m • Larghezza massima 4,21m

• Pescaggio 1,18m • Dislocamento a pieno carico 15.000 kg • Serbatoio carburante 1.500 l • Serbatoio acqua 400 l

MOTORI: 2x550 Cummins QSB6.7 • Potenza

410 kW (550 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata 6,7 l

• Alesaggio per corsa 107mm x 124mm • Regime di rotazione massimo 3300 giri/minuto • Peso 658 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT A per 12 persone

PREZZO: € 750.000, compreso di tutti gli accessori

PROJECT: Fulvio De Simoni Yacht Design

HULL: LOA 13.70m • Length 12.50m • Maximum beam 4.21m • Draft 1.18m • Full load displacement 15,000 kg • Fuel tank volume 1,500 l • Water tank volume 400 l

MAIN PROPULSION: 2x550 Cummins QSB6.7

• 410 kW (550 hp) • 6 cylinders in line • Swept volume 6.7 l • Bore&Stroke 107mm x 124mm • Maximal rotational speed 3300/min • Weight 658 kg

EC CERTIFICATION: CAT A - 12 people

PRICE: 750,000 €, full optional

Da 0 a planata in 6,5 secondi

Gliding time of 6.5s from 0 to glide

Da 0 a velocità massima in 27 secondi

Gliding time of 27s for a speed change from 0 to 32.8 knots (maximum speed)

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Santa Margherita Ligure (GE)

Onda//Wave height 30 cm

Vento//Wind speed Brezza//Breeze

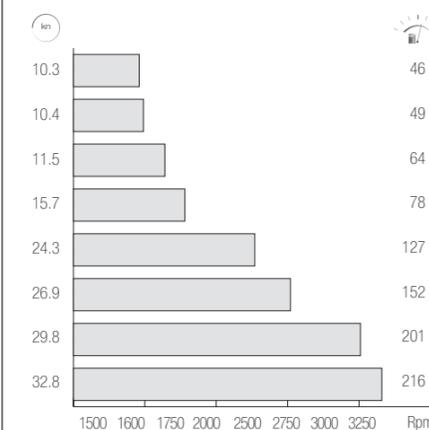
Persone a bordo//People on board 3

Carburante imbarcato//Fuel volume on board 1000 l

Acqua imbarcata//Water volume on board 280 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



Evidentemente c'è una buona insonorizzazione in sala macchine, ma non solo, perché ciò che si apprezza è anche la quasi totale assenza di vibrazioni a qualsiasi andatura. L'allestimento della coperta mi sembra molto ben riuscito. Mi è piaciuta la facilità con la quale ci si muove a bordo. Dalla spiaggia di poppa, procedendo verso prua, il prendisole non è d'intralcio perché è diviso in due con un camminamento centrale. Si hanno così due prendisole a poppa, ciascuno da una piazza e mezza, per un totale di quattro posti comodi. Anche il divanetto del pozzetto e il tavolino apribile hanno un camminamento centrale e in questo modo il primo "ostacolo" che s'incontra è il mobile bar che si può allestire con fuochi e frigorifero, che si trova a poppavia delle sedute del pilota e copilota. Alla facilità di movimento contribuiscono, inoltre, i passavanti laterali che misurano 40 centimetri e le fiancate, alte e protettive, che forniscono una sensazione di sicurezza quando ci si sposta in coperta durante la navigazione. Ottima la sensazione di protezione del bimini con vetrate trasparenti, ma oscurate con prolunga a tendalino che ripara il pozzetto. E, infine, il layout della zona prodiera offre sia un prendisole sulla tuga, sia un divanetto lineare all'estrema prua. Sottocoperta l'abitabilità è di ben due metri e gli allestimenti sono tre. Il primo prevede una cuccetta matrimoniale a prua in uno spazio

aperto, una seconda cabina con due letti singoli posti per il baglio che rimane sotto il pozzetto e un bagno. Chi lo desidera può invece optare per i tre locali, due cabine e un bagno, tutti divisi da paratie che consentono di avere più privacy. Infine, al posto della cuccetta matrimoniale di prua, si può scegliere di avere una dinette trasformabile. Quest'ultima soluzione è quella più "open" di tutte, con uno spazio sottocoperta per il giorno che, volendo, si trasforma anche in cuccetta matrimoniale per la notte.

THE HULL WAS DESIGNED BY FULVIO DE SIMONI, WHO DIDN'T just concentrate on the part that stays underwater: he handled the entire 44 Ibiza project, including both the interiors and the deck. Ibiza is the range that has the most Mediterranean and walkaround feel of all the Austin Parker output. In addition to the Ibizas, there are the Palma range boats which have a flybridge, and the Mahons, which have a deck that is more closed and protected. The 44 Ibiza handles well in the waves and it is also no problem for it to turn as tightly as possible. The bow wave does start fairly well forward, but the deck always stays dry, even when you turn tightly. Stable, calm, and it handles well. Performance is well balanced and without any excesses. The spray rail that runs from bow

to stern means the boat starts planning easily and gets out of the water in just six and a half seconds. To keep it there you need just over ten knots, with engines at 1600 rpm and total fuel consumption of just 49 litres an hour. The ideal cruising speed is around 28 or 29 knots, while top speed is at nearly 33. There are two 550 hp Cummins engines, with the straight-shaft transmission. Despite that, the boat is always easy to handle. You don't need a lot of water to turn, and the boat doesn't need to be asked twice. It responds quickly to changes in course and, thanks to the joystick that controls the thrusters, you don't need to be especially skilful even when mooring. At 25 knots the hull doesn't even feel the effect of rough seas. That was something I realised when I crossed over the wakes of the many megayachts that crowd the part of the sea between Rapallo and Portofino, and I did it in all kinds of different ways. The feeling at the helm is of having a boat that is always stable and safe, but not "dead". It is easy to manoeuvre and to handle. The feeling is that it is a boat that can handle tough conditions, without any particular issues. Visibility from the dashboard steering position is good, not least because the windscreen is made from a single piece of glass, without any support columns or anything else to block the view. But I was less convinced by the ergonomics of the steering position. The chair is comfortable when you use it as back support, but it is too far from the wheel when you sit on it. And the throttles are not very well positioned as there isn't enough room for your fingers when you open them right up. But the dashboard does provide plenty of room for the two large displays with maps and navigational data. And we are in any case talking about minor defects, for which a solution can probably be found. The most positive note, along with how the hull performs, comes from the low fuel consumption. You just have to bear in mind that to do 20 knots you need around

The boat handles the waves well and is easy to steer. Balanced performance levels and low consumption levels are what characterize this 44-footer.

Buono il comportamento con onda e facile da condurre. Prestazioni equilibrate e consumi contenuti sono il segno distintivo di questo 44'.





There are **two 550 hp Cummins**, each with the straight-shaft transmission, although you can also opt for **Volvo IPS** engines. Sound insulation in the engine room is excellent, as is the **lack of vibrations**.

Due Cummins da 550 cv ciascuno con trasmissione in linea d'asse, ma, per chi lo desidera, è possibile avere anche gli **IPS di Volvo**. Ottima l'insonorizzazione della sala macchine e l'**assenza di vibrazioni**.



100 litres per hour in total, and 130 litres to do 25 knots. That is a decidedly low amount, especially if we bear in mind that the transmission is the straight shaft, which doesn't include low fuel consumption amongst its benefits. Another positive factor can be seen in the lack of noise. Decibel levels at cruising speed are low, both at the helm and in the area below decks in the bow. In the bows, it is the waves beating on the hull that most affect the sound meter, rather than the noise of the engines. There is a good level of sound insulation in the engine room, but there is something else as well because what you feel is also the complete absence of vibrations at any speed. The deck set-up looked very well done to me, and I liked the way you can get around aboard. Going forward from the stern beach area, the sun pad isn't in the way because it is split in two by a central walkway. That way you get two sun loungers in the stern, each just under twin size, so that creates a total of four comfortable places. The seat in the cockpit and the table – which opens out – also have a central walkway and that way the first thing that gets in your way is the mobile bar that you can set up with a fridge and cooking rings, located aft of the helmsman and co-drivers seats.

Contributing to the ease of getting around are also the gangways, which are 40 centimeters wide and the sides, which are high and protective, providing a feeling of safety when you are walking on the deck while underway. The bimini gives an excellent feeling of protection, with darkened glass and an awning extension that covers the cockpit. And finally, the layout of the forward area includes both a sun pad on the deckhouse and also a linear sofa deep in the bows. Below decks, headroom is a full two metres, and there are three set-ups available. The first is for a double berth in the bows in an open area, with a second cabin with two single beds arranged along the beam that is below the cockpit, as well as a bathroom. But you can also go for the three rooms – two cabins and a bathroom – all divided by bulkheads that means you can have more privacy. And finally, rather than the double bed in the bows, you can have a convertible dinette. That is the most open-plan solution of all, with an area below decks for day use which can also be transformed to house a double berth at night. ▴