E L'ACCESSORIO VA...

di Stefano Navarrini

Cresce la nautica e, conseguentemente, cresce l'accessoristica, alla quale il METS Trade offre il più importante palcoscenico a livello mondiale. E anche se quest'anno le restrizioni del Covid hanno influito sulle presenze, il successo della manifestazione ha ribadito il grande interesse per questo settore.

L'accessoristica nella nautica assume sempre più importanza, essendo l'attuale tendenza del settore particolarmente mirata a facilitare il diportista, sia nella vita di bordo sia nella gestione della navigazione. Certo alla luce delle moderne tecnologie, e in particolare di quelle sviluppate per facilitare al massimo le operazioni di ormeggio, viene da chiedersi che razza di vita facesse il diportista di venti o trent'anni fa, ma è anche vero che il progresso è inarrestabile e, per aprire le porte a una sempre maggiore diffusione di questa meravigliosa attività, è bene rendere le cose più semplici e gradevoli possibile.

Da molti anni, per l'esattezza trenta, il MetsTrade di Amsterdam raccoglie il meglio dell'accessoristica nautica a livello mondiale e, anche se l'inattesa impennata dei contagi in Olanda ha provocato all'ultimo momento numerose defezioni all'edizione di novembre 2021, il salone è stato comunque ricco di interessanti spunti sia per gli operatori professionali sia per il semplice diportista. Dunque, per non deludere le aspettative dei nostri lettori abbiamo deciso di prendere come guida i premi e le nomination che una giuria internazionale ha comunque assegnato ai prodotti che, a prescindere dalla loro effettiva esposizione, si sono distinti per le loro caratteristiche innovative e qualitative.

Risolvere il problema ormeggio in porto è una delle tendenze più in evidenza del momento, e Volvo Penta è scesa in campo con il suo **Assisted Docking System**, ovvero un sistema di ormeggio assistito le cui caratteristiche sono state premiate dal DAME Design Award in condivisione con la Mastervolt, nella categoria sistemi di propulsione elettrici e meccanici. Il sistema lavora esclusivamente con le trasmissioni IPS della stessa casa svedese, e consente il controllo totale dell'imbarcazione durante le varie fasi di ormeggio, momento di maggior tensione per il diportista. L'Assisted Docking System è controllato da un joystick talmente intuitivo da rendere la vita facile anche a un principiante, essendo in grado di tener conto di vento e corrente. Peraltro, grazie alla speciale funzione Glass Cockpit System, basta togliere la mano dal joystick per ottenere che la barca resti in posizione: una funzione utile in caso di indecisione o ripensamenti. A giustificare il top winner del DAME Design Award, oltre alle caratteristiche tecniche, è stata anche la particolare attenzione di Volvo Penta nel curare l'ergonomia e l'estetica dei controlli in plancia, che potremmo definire "friendly" in quanto ispirano immediata fiducia in chi si metta ai comandi.

La nomination della Garmin è strettamente legata all'Assisted Docking System della Volvo Penta, in quanto la tecnologia in questione riguarda il sistema di telecamere **Garmin Surround View Camera System**, che assiste visivamente a 360° chi comanda l'imbarcazione in fase di ormeggio, mostrando la situazione sull'intero perimetro dello scafo. Il sistema si adatta a un'ampia gamma di imbarcazioni fino al limite dei 100' e si basa sull'azione di sei telecamere da 1080p la cui azione è riportata sul Glass Cockpit System della Volvo offrendo la tranquillità di una completa visione dei movimenti della barca e consentendo eventuali piccoli aggiustamenti. Chi è al comando dell'imbarcazione può quindi visualizzare anche due telecamere in contemporanea, con la possibilità di zoomare sul dettaglio. In ogni caso, per tenere ulteriormente sotto controllo la situazione, il sistema può essere equipaggiato con le funzioni Visual Bumper e Distance Makers, che utilizzando tecniche di derivazione automobilistica e quasi come un parabordo visivo virtuale, consentono di verificare l'eccessivo avvicinamento a un oggetto, barca o banchina che sia. Le telecamere, che hanno un peso di soli 700 gr. e non hanno bisogno di alcuna manutenzione, sono perfettamente inserite nella struttura e non disturbano il design della barca. Oltre che con il sistema Volvo, il Garmin Surround View è compatibile con una vasta gamma di chartplotter o MFD Garmin, tra cui la serie GPSMAP 8400/8600 e la serie GPSMAP 7x3/9x3/12x3.

La superstizione ha sempre trovato largo spazio fra le onde, ma premunirsi a prescindere per la sicurezza della propria vita, è cosa saggia e doverosa. E contro un'accidentale caduta in acqua, soprattutto nella stagione fredda, soprattutto se chi resta a bordo non ha grandi capacità e ancor più se si naviga in solitario, l'E-PIRB personale è sicuramente un importante mezzo di soccorso. Si inquadra in quest'ottica il DAME Design Award per gli equipaggiamenti di soccorso e sicurezza assegnato al **ResQLink** nelle versioni 410 e View. Prodotto dall'ACR Electronics, è in pratica un PLB (Personal Locator Beacon) o, per farla più semplice, un localizzatore personale in grado di dialogare con la tecnologia Galileo Return Link Service e fornire su un display un messaggio di ricezione della chiamata di soccorso. Leggero, di minimo ingombro e facile da indossare, il ResQLink è dotato anche di una luce strobo a infrarossi per facilitare l'individuazione nelle ore notturne.

Nella categoria dei sistemi di propulsione elettrici e meccanici, sul podio è salita la

Garmin Surround View Camera System

ACR 1

Mastervolt

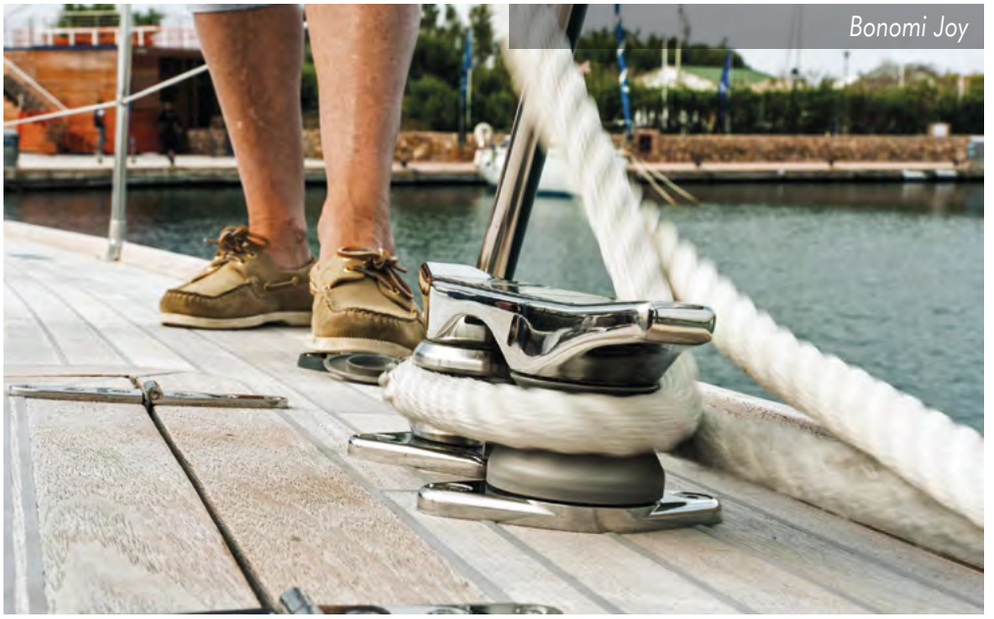
Mastervolt, un marchio della Advanced System Group, che è come dire Brunswick. La Mastervolt è principalmente impegnata nella produzione di soluzioni energetiche elettriche, vale a dire batterie e affini, settore nel quale si è imposta da tempo ai vertici del mercato sia diportistico sia professionale. La giuria dei DAME Award ha premiato in questo caso la nuova batteria **MLI Ultra 1250** che, sfruttando la tecnologia agli ioni di litio LiFePo4, offre una grande densità di energia mantenendo una funzionale compattezza (330x173x210 mm) con soli 15 kg di peso. Le batterie agli ioni di litio sono indubbiamente il futuro di questo specifico settore grazie alle loro incredibili prestazioni: la MLI Ultra 1250 può sostenere 2000 cicli di carica/scarica con un tasso di scaricamento dell'80% e con un tempo di ricarica di soli 60 minuti. Disponibile a 12 e 24 Volt dispone anche di un sistema di riscaldamento integrato che ne consente un uso ottimale anche nei più gelidi climi invernali.

Non sempre l'estetica di un accessorio è proporzionale all'importanza e alla qualità delle sue prestazioni. Un impianto di aria condizionata per piccole imbarcazioni, ad esempio, si presenta come un poco comprensibile gioco di meccanica, ma la sua capacità di rendere confortevole la vita di bordo in certe condizioni è impagabile. Nel caso della serie **TX Voyager** della svedese Dometic, poi, premiata per la categoria degli equipaggiamenti interni, c'è anche la possibilità di fornire, oltre al freddo anche il caldo. La sua principale innovazione tuttavia è nella possibilità di adeguare la velocità del compressore alle esigenze termiche della barca, riducendo i consumi fino al 40% rispetto alla concorrenza e riducendo allo stesso tempo il consumo delle parti meccaniche e gli interventi di manutenzione. Come detto, la serie Voyager è stata pensata anche per piccole imbarcazioni ed è disponibile in due modelli con un range da 3.500 a 18.000 BTUs.

Dometic

Ci sono poi accessori che spesso passano inosservati, anche se la loro presenza in barca è a dir poco fondamentale. Ad esempio le bitte d'ormeggio, oggetti che sembrano offrir poco allo spazio creativo, ma il genio del made in Italy non manca mai di stupire. Come nel caso delle nuove **bitte autobloccanti Joy** della Bonomi, a cui è stato assegnato il DAME Award per la categoria delle attrezzature di coperta. La trovata, semplice e geniale, è chiaramente ispirata ai winch autobloccanti delle barche a vela. In pratica la bitta poggia su due rulli, uno dei quali ruota liberamente per assorbire la tensione dell'ormeggio, mentre l'altro è motorizzato e autobloccante. Il sistema funziona per cime d'ormeggio con diametro da 20 a 32 millimetri, mentre le tacche, realizzate in acciaio inossidabile 316 L, sono disponibili per due tensioni nominali - 100 e 300 kg - e lavorano con la spinta di un motore elettrico da 12 o 24 volt a seconda delle caratteristiche della barca.

Pur essendo ormai una realtà anche nel nostro mercato, in occasione del METS l'imponente **V12 Mercury 600 Verado** si è aggiudicato una menzione speciale per la sua forte spinta innovativa. Di questo motore non va infatti notata solo l'esuberante potenza data dai suoi 7,6 litri suddivisi in ben 12 cilindri, ma l'innovazione di alcune soluzioni tecniche. Una delle più sorprendenti è il blocco motore fisso, nel senso che a ruotare è unicamente il piede, con conseguente maggior angolo di virata. Altrettanto innovativa è la trasmissione integrata automatica a due rapporti, che non influisce né sulla silenziosità né sulla fluidità di marcia, né meno che mai sui consumi, che grazie al particolare sistema "fuel management" sono un altro atout vincente del nuovo Verado.



Bonomi Joy

A livello di motori, tuttavia, non si può non notare come la spinta dell'elettrico cerchi nuovi sbocchi anche nella nautica, e molti sono gli esempi di nuove applicazioni a volte con soluzioni del tutto innovative, a volte applicando la propria tecnologia a motorizzazioni più tradizionali. La norvegese Evoy, ad esempio, si è portata avanti realizzando un fuoribordo elettrico da 150

Mercury 600 Verado

HP che ha già avuto un ottimo riscontro e ora si presenta nel nuovo look nero-matte. Il **Gale Force** è in realtà il più potente fuoribordo elettrico finora realizzato e presente sul mercato (ma è già pronto un fratello maggiore da 300 HP) dato che la sua potenza può raggiungere un picco di 185 HP. Adatto a motorizzare barche da 18' a 25 ' o da 25'-35' in doppia motorizzazione ha tutti i vantaggi dell'elettrico, ovvero niente fumi inquinanti, niente rumore, nessuna perdita di olio o carburante. Con la batteria standard, che ha circa 3.000 cicli di ricarica, il motore pesa 600 kg, risultando quindi piuttosto impegnativo, e a seconda dell'uso ha un'autonomia di circa 19 miglia a 25 nodi. È comunque disponibile una batteria long range grazie alla quale l'autonomia cresce a 57 miglia ma a costo del peso che sale a 1400 kg. I prezzi decisamente scoraggianti, vanno valutati sul risparmio di carburante e manutenzione nel corso degli anni.

Poi c'è chi nell'elettrico naviga da molti anni, come la tedesca Torqueedo, da sempre grande protagonista del settore con modelli e tecnologie sempre più sofisticati. Al METS l'azienda ha lanciato la nuova **linea Cruise**, che comprende motori fuoribordo e pod con potenze varianti da 3 a 12 kW (da 6 a 25 HP) alimentati da batterie al litio di alta qualità, una gamma in grado di alimentare con tutti i vantaggi dell'elettrico qualsiasi tipologia di barca. Molti miglioramenti anche nella gamma dei **Deep Blue**, la linea dei motori elettrici di grande potenza, mentre la collaborazione fra Torqeedo, ZF e Excess Catamarans ha portato alla prima installazione di un saildrive Deep Blue da 50 kW su un catamarano Excess 15. L'elettrico - e l'elettrico di Torqeedo in particolare - si va sempre più diffondendo, tanto che di recente anche cantieri di importanza internazionale come Frauscher e Zodiac hanno scelto l'azienda tedesca per puntare al mercato più ecologico.

La via del green può tuttavia prendere diverse strade e quella dell'alimentazione a idrogeno sembra una delle più interessanti. In quest'ottica la EODev ha presentato un generatore da 60 kW, alimentato per l'appunto a idrogeno, compatto, efficiente, silenzioso, ma soprattutto totalmente privo di emissioni nocive. L'**REXH2**, basato sull'ultimo sistema di alimentazione messo a punto dalla Toyota, può lavorare sia a supporto dell'energia di bordo sia abbinato a un motore elettrico per la propulsione. Testato sull'Hynova 40, una barca da nove tonnellate, con l'ausilio di tre batterie da 44 kw LiFePO, per alimentare due motori elettrici Borg Warner da 184 kW, ha permesso alla barca di raggiungere i 22 nodi di punta, con una velocità di crociera di 12 nodi. L'energia prodotta dall'REXH2 può essere utilizzata sia per la propulsione del motore (eventualmente in funzione ibrida combinata con un Diesel), sia per alimentare i servizi di bordo, con tutti i vantaggi dell'idrogeno, in primis la qualità dei suoi gas di scarico che producono unicamente acqua, ossigeno e calore: elementi base della nostra atmosfera.

Un'altra categoria che affascina per i suoi sviluppi è indubbiamente quella dell'elettronica di bordo, settore in cui la Raymarine ha sempre giocato un ruolo di primo piano sia nel campo dei MFD sia in quello

EODev REXH2

Gale Force

Torqeedo Cruise 12.0

dei radar. E proprio un nuovo radar è la novità più recente, e se la prima impressione è quella che conta, di sicuro il nuovo Cyclone parte decisamente bene. Infatti prima di conoscere le sue notevoli caratteristiche, a colpire è la cura del design, ispirato alle ali di un aereo, ma anche alla funzionalità essendo questo profilo in grado di resistere ai venti più violenti, come del resto si desume dal suo nome, oltre ad avere un ingombro ridotto che facilita l'installazione senza disturbare il design della barca (l'altezza è di soli 33,5mm).
Ciò che più conta, tuttavia, è quello che si cela all'interno, che definisce l'alta qualità di questo prodotto. Il **Cyclone** è un radar open-array allo stato solido che lavora con una velocità rotazionale di 60 rpm e che, essendo dotato di tecnologia CHIRP, consente una perfetta separazione dei bersagli fornendo una visione chiara e intuitiva della situazione. Il tracciamento doppler semplifica inoltre l'interpretazione di target pericolosi a corto e lungo raggio. Per gli appassionati di pesca non manca la funzione "Bird", che ottimizzando le impostazioni di guadagno e sintonizzazione consente di localizzare gli assembramenti di gabbiani, ovvero le mangianze del pesce in superficie. Due i modelli in gamma, Cyclone e Cyclone Pro, con il secondo sensibilmente più potente del primo (96 Nm di portata), e tre le misure dell'antenna che può essere da 3, 4, o 6 piedi.

Raymarine Cyclone

Altro player di portata mondiale è indubbiamente la Furuno, che nel campo degli ecoscandagli vanta un antico primato. Fu infatti la prima che nell'ormai lontano 1961 lanciò un apparato in grado di misurare la profondità sotto la chiglia della propria barca. Da quel primo rudimentale strumento alla posizione di vertice conquistata negli anni dall'azienda giapponese, sotto la chiglia di acqua ne è passata tanta. Fortissima nel campo del fishing, anche professionale, la Furuno ha recentemente riservato al grande yachting le sue ultime novità. Il **Timezero Professional Yachting Package** presentato al METS offre nuove possibilità a tutti gli utilizzatori del programma di navigazione TZ Professional. Sviluppato in collaborazione con la MaxSea, il sistema è completamente modulabile in base alle esigenze del cliente, consentendo di passare da semplice plotter cartografico con un solo display a un bridge più complesso con due o tre monitor sui quali è possibile visualizzare un'ampia serie di funzioni. Il tutto sotto la gestione di un mini computer di notevoli prestazioni in grado di supportare simultaneamente i tre schermi. È invece dedicato a tutti gli utilizzatori degli MFD Navnet TZtouch2 e TZtouch3, il nuovo Furuno Touch Encoder munito di pulsante Rotokey, che offre un rivoluzionario sistema di controllo e gestione delle funzioni dello strumento. Tutto ruota infatti attorno a una piccola ruota che, attraverso scorrimenti touchscreen, pressioni e rotazioni, consente di gestire l'intero menù passando da una funzione all'altra. Si può quindi zoomare sulla cartografia, seguire il proprio punto nave, marcare i propri waypoint o gestire l'ecoscandaglio.

Furuno TEU001S

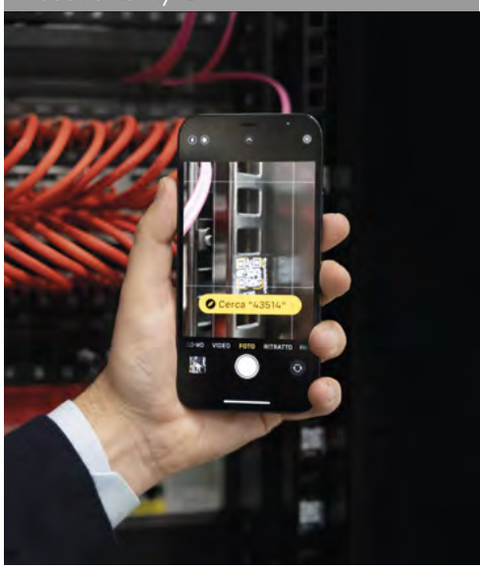
Settore in costante evoluzione e sempre ricco di novità, il mondo dell'elettronica non manca mai di sorprendere e, se da un lato si arricchisce di funzioni, dall'altro tende a miniaturizzarsi sempre di più. È dunque figlio della moderna strumentistica il nuovo **Ultrasonic Portable Mini** della Calypso Instrument, che l'azienda spagnola ha presentato aggiudicandosi una menzione speciale: parliamo di un anemometro molto più che tascabile (solo 43mm di diametro x 135 gr. di peso) che, grazie ai suoi sensori ultrasonici, non presenta parti mobili e, grazie al suo Bluetooth, trasmette i dati rilevati sullo schermo dello smartphone tramite l'app gratuita Anemotracker. Questo piccolo gioiello di ingegneria elettronica alimentato ad energia solare (29 giorni di operatività anche in notturna), può essere utilizzato a mano libera, su un apposito supporto, o applicato dove sia ritenuto più opportuno grazie ai numerosi accessori di corredo. Rileva forza e direzione del vento sia apparente sia reale, ma anche la propria posizione sulla cartografia dell'app.

Calypso Ultrasonic Portable Mini

Esiste tuttavia anche un'elettronica dedicata al piacere del vivere a bordo, laddove un suo aspetto è certamente quello della musica, campo in cui esperienza ultratrentennale e tendenza inarrestabile ad espandersi a livello internazionale, senza dimenticare le proprie origini (Ancona), fanno della Videoworks un punto di riferimento per la cantieristica d'alto bordo. Per la loro tecnologia, i prodotti dell'azienda sono infatti riservati al grande yachting customizzato, dato che parliamo di sistemi integrati audio/video, sofisticata domotica, impianti illuminotecnici e via dicen-

do. Ecco perchè la sua novità presentata al METS trova il suo principale impiego sui grandi yacht, dove il sistema **MY ID** consente di accedere a tutte le informazioni tecniche e di configurazione tramite smartphone e tablet attraverso un'app appositamente sviluppata dall'azienda. Il sistema consente di intervenire anche da remoto, sapendo immediatamente dov'è necessario intervenire e minimizzando dunque le tempistiche di manutenzione. Altrettanto innovativo un sistema audio a totale scomparsa, il **pop-up speaker**, che essendo impermeabile e non avendo altoparlanti fissi o cavi che rovinino l'estetica degli ambienti può essere posizionato sia in interni sia in esterni restando in pratica invisibile.
Tutto questo è godibile anche in porto, ma nell'incanto di una delle nostre splendide rade è sicuramente meglio...purché il mare lo consenta, perché non tutti sopportano il movimento delle onde. Certo in passato qualcuno era già riuscito a calmare le acque, ma oggi, in mancanza di miracoli, per domare il più instabile elemento della Terra non si può che ricorrere a uno stabilizzatore, magari giroscopico. Ad esempio il nuovo **SG 60** presentato da Smartgyro, brand made in Italy anche se parte della Yanmar Recreational Marine Business Unit. Destinato a imbarcazioni fra i 55' e i 65' il nuovo stabilizzatore va ad ampliare una gamma di prodotto che oggi, nella sua completezza, si adatta a imbarcazioni da 30' a 80'. Adatto sia per essere installato su barche in costruzione sia nell'ambito di un refitting, grazie alla possibilità di dividere in quattro il modulo

Videoworks My ID



Smartgyro SG60

per rimontarlo con facilità nella sua nuova sede, l'SG 60 segue l'elegante design della gamma dei quattro modelli Smartgyro e ne condivide le caratteristiche di base nelle nuove dimensioni. La sua azione stabilizzatrice consente un nuovo godimento del mare, apprezzabile sia alla fonda sia in navigazione anche da parte degli appassionati di pesca sportiva.
A metà strada fra le funzioni dell'elettronica e quelle di comunicazione, anche il mondo del VHF ha trovato il suo spazio tra le novità con un apparecchio che racchiude tutte le funzioni di un radiotelefono fisso nella maneggevolezza e leggerezza di un portatile. Non facile, ma è quello che fatto la Icom con il suo nuovo **M94DE**, un VHF mobile che misura solo 61x146x44 mm e racchiude fra le sue funzioni quelle del DSC, dell'AIS, e del GPS, normalmente presenti solo su apparati da plancia. Le informazioni AIS, che consentono di monitorare il traffico marittimo presente nella propria area di navigazione, vengono visualizzate sul display, mentre sul retro dell'apparecchio si trova un pulsante per la chiamata di soccorso del DSC che fornisce automaticamente le coordinate dell'imbarcazione. Non manca neanche la funzione MOB (Man Over Board) di fondamentale utilità nel caso di accidentale caduta in mare. L'M94DE è inoltre impermeabile e, se mai dovesse cadere in acqua, non solo è galleggiante ma, grazie alla tastiera che si illumina e lampeggia automaticamente, può essere facilmente ritrovato. Con queste caratteristiche, poca meraviglia che il METS gli abbia conferito una menzione speciale nel DAME Awards.

Icom M94DE

C'è poi chi ha pensato a ottimizzare il comfort della vita di bordo, come la Opac le cui novità, tutte progettate e realizzate all'interno dell'azienda, si rivolgono prevalentemente al mondo dei superyacht e, più in particolare, alla gestione della luminosità. Come ad esempio i sistemi frangisole ad apertura elettrica, uno per lato dello yacht, composti da una serie di lamelle in teak che ruotano sul proprio asse permettendo l'ombreggiamento richiesto e creando allo stesso tempo la desiderata circolazione d'aria.
Caratterizzati da un design integrato con quello della barca, questi **sistemi oscuranti** possono essere realizzati su misura per adattarsi alle dimensioni dello yacht. Anche il tettuccio di vetro ad apertura bidirezionale, già montato sul Riva 68' Diable (la prova in questo stesso fascicolo), è stato studiato per dosare il filtraggio di luce e aria: largo circa due metri e lungo uno, è composto da un telaio di supporto in alluminio e da un pannello in cristallo stratificato al cui interno è stata applicata una pellicola di protezione anti UV e anti IR che agisce da filtro solare, riuscendo tut-

Opac sistemi oscuranti frangisole elettrici

tavia a mantenere invariata la luminosità. Nell'**hard top a lamelle ruotanti** è stato inoltre inserita un'illuminazione mediante faretti a led per la zona sottostante al tettuccio. Potendo installare più punti luce su ciascuna lamella, o sul numero desiderato di lamelle, è possibile adattare l'illuminazione alle proprie esigenze.

L'accessoristica di bordo, tuttavia, è fatta anche di quello che non si vede, ma che è comunque di grande importanza per il buon funzionamento della barca. La Guidi, azienda in costante crescita e specializzata nella componentistica idraulica di bordo, ha presentato al METS un kit di articoli sviluppati per mantenere costante l'efficienza degli impianti di raffreddamento dei motori anche quando sono un po' sporchi. Tre le componenti principali, tutte realizzate in bronzo: una presa a mare, punto d'ingresso dell'acqua di mare che deve sempre consentire il carico idrico necessario; una valvola antiblocco che apre e chiude il passaggio d'acqua, progettata per eliminare qualsiasi possibilità di blocco; un filtro destinato a trattenere eventuali impurità presenti nell'acqua di mare, che, grazie a un coperchio trasparente, consente di monitorarne le condizioni. Interessante il recente avvicinamento dell'azienda alla vela agonistica, in particolare sponsorizzando il Class40 "FRA 156 Guidi" che, sotto la guida di Andrea Fantini e Charles-Louis Mourrau, sta attualmente partecipando alla Transat Jacques Vabre.

Nonostante il comfort di bordo e il buon funzionamento dell'impiantistica, può comunque venir voglia di scendere a terra e chi non è in grado di saltare in banchina come un capriolo ricorre in genere una passerella.

Guidi System

Besenzoni "la Passerella"

È vero che i velisti si arrangiano spesso con una palanca di legno e che molti "motoristi" sfruttano la plancetta poppiera ma, quando le dimensioni crescono, è decisamente più sicuro ed elegante servirsi di una passerella, o magari di **"La passerella"**, che sarebbe stata la principale protagonista dello stand Besenzoni, se prudentemente, causa Covid, l'azienda bresciana non avesse deciso all'ultimo momento di rinunciare a partire per l'Olanda.

Anche se apparentemente non sembra esserci nulla di rivoluzionario, questo accessorio ha un contenuto innovativo importante, a partire dalla movimentazione elettrica al posto di quella idraulica, con un'ampia serie di vantaggi: minor ingombro, maggior silenziosità, minor peso, e per dare un aiuto alla tendenza green anche minor impatto ecologico. Diminuisce infatti il consumo dell'energia necessaria e inoltre, eliminando l'olio dell'impianto, si evitano anche accidentali dispersioni in mare. Senza contare che è possibile richiedere un rivestimento in PVC stabilizzato resistente ai raggi UV che è anche al 100% ecologico. Questo materiale "Green Ecological", che evita l'utilizzo del legno, è indifferente agli agenti atmosferici, minimizza gli interventi di manutenzione, e caratterizza anche la nuova versione della passerella telescopica **PI 461 Miss**, da sempre apprezzata per la sua leggerezza e funzionalità.

Una volta sceso in banchina non c'è armatore, piccolo o grande che sia, che non dia un'occhiata alla sua barca: di compiacimento, normalmente, ma qualche volta anche di preoccupazione. Soprattutto se già dalla superficie, osservando lo scafo, si percepisce la necessità di fare carena, ovvero di ricorrere ad una buona antivegetativa. Oggi che la sostenibilità ambientale - Greta o non Greta - è entrata nella coscienza di tutti, anche i produttori di vernici nautiche, sopra o sotto lo scafo, stanno prestando la massima attenzione, sviluppando prodotti sempre più innovativi in cui il rispetto dell'ambiente non incide sulle prestazioni.

La Boero YachtCoatings, da oltre cinquant'anni al vertice del settore delle vernici nautiche, ha ad esempio realizzato un prodotto che per le sue caratteristiche ha già conquistato diversi riconoscimenti a livello internazionale. La Mistral Fondo è una vernice anticorrosiva monocomponente al clorocaucciù ad alto potere impermeabilizzante, formulata per superfici immerse e utilizzata come mano isolante su vecchie antivegetative di cui non si conosce la natura prima dell'applicazione della nuova antivegetativa. Con la sua azione isolante questo fondo isola la carena impedendo l'immissione dei biocidi come l'Irgarol, ora peraltro vietato in Europa.

Boero Challenger Pro