



Carbon Made

IL SOGNO SI AVVERA SETTE ANNI FA. CON I TRE TITOLARI RIPERCORRIAMO LE SCELTE, LA STORIA E I SUCCESSI DEL CANTIERE DI MISANO ADRIATICO
 THE DREAM CAME TRUE SEVEN YEARS AGO. WITH THE THREE OWNERS, WE TALK ABOUT THE CHOICES, THE HISTORY AND THE ACHIEVEMENTS OF THE YARD FROM MISANO ADRIATICO

by Niccolò Volpatic
 photo by Andrea Muscatello

Per la costruzione Anvera utilizza il carbonio assieme alla resina epossidica. La produzione si svolge tutta all'interno del cantiere, senza rivolgersi a terzi.

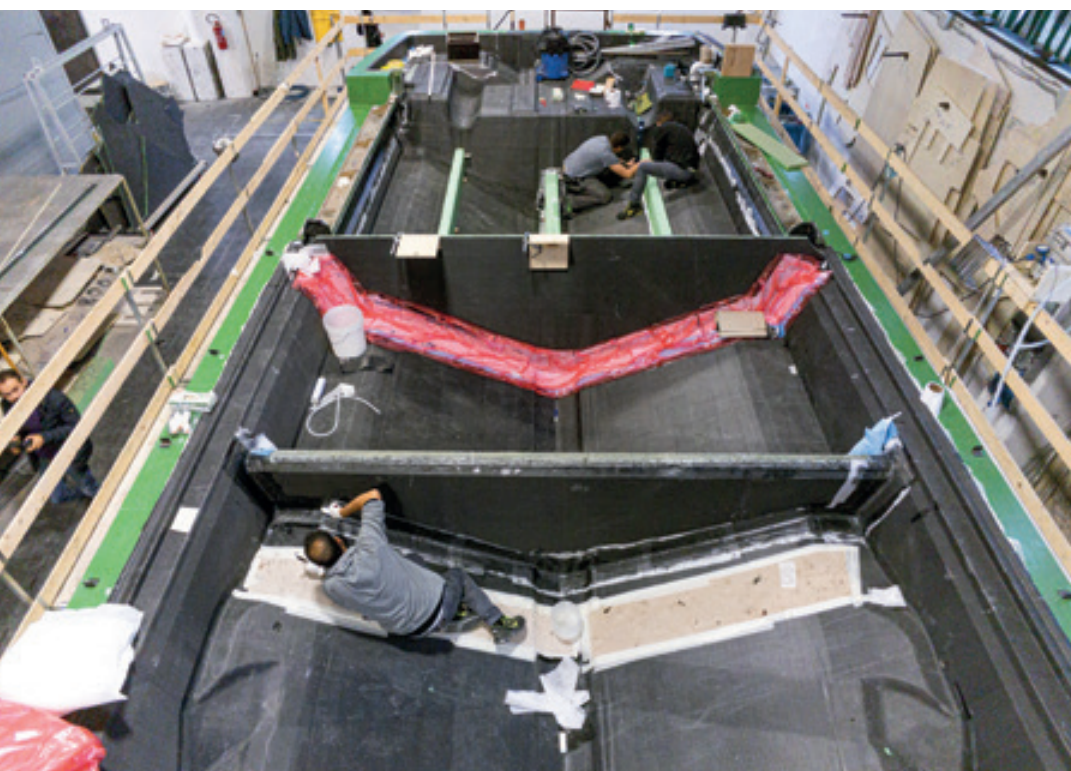
Anvera uses carbon combined with epoxy resin for construction. Production is entirely in-house without contractors.



Partiamo dalla fine. O meglio, da quello che mi viene in mente dopo alcune ore in ascolto di Giancarlo Galeone, Luca Ferrari e Gilberto Grassi che mi raccontano i sette anni di storia del cantiere Anvera. Mi rendo conto che, parlando, non hanno mai utilizzato la parola rib per definire i loro prodotti, nemmeno una volta, in poche occasioni gommoni, ma, soprattutto, nel 95% dei casi hanno usato il termine imbarcazioni. Questa definizione spiega molto della filosofia di Anvera. Adesso

riavvolgiamo il nastro e torniamo all'inizio. «La prima volta che ci siamo messi intorno a un tavolo per abbozzare il progetto era la fine del 2014», racconta Giancarlo Galeone. «Di una cosa eravamo certi: volevamo fare qualcosa che ci piaceva. Qualcosa che sentivamo nostro». Quelli erano i tempi nei quali il day cruiser iniziava a farsi strada. Sempre più cantieri sviluppavano barche di questa tipologia e i tre soci fondatori hanno deciso di aggiungersi a quell'onda che iniziava a formarsi. Bisognava fare

però qualcosa di diverso. Qualcosa che ancora non c'era. Il carbonio non era un oggetto sconosciuto, ma molti di quelli che dicevano di usarlo, forse non lo facevano nel modo giusto. «Quella del composito è una tecnologia nota sin dagli anni '90», afferma Luca Ferrari. «Prima nel mondo racing delle barche a vela e subito dopo nell'offshore. Ricordo il 48 HP disegnato da Buzzi, una barca bellissima, forse perfino troppo avanti per quei tempi. Se ci fosse ancora oggi non sfignerebbe, né come design, né come performance». La caratteristica di Anvera è quella di usare il carbonio con la resina epossidica e di fare tutto all'interno, senza rivolgersi a terzi. Il risultato è dato dalla leggerezza e resistenza, bassi consumi e qualità destinata a durare nel tempo. Non a caso i modelli di Anvera, in crociera, consumano dai 3 ai 5 litri per miglio a seconda della taglia e della potenza dei motori. La particolarità che li distingue da altri è che tutto, ma proprio tutto, è fatto in carbonio. Non solo la sovrastruttura o alcune parti per alleggerire il dislocamento complessivo, e nemmeno solo alcuni rinforzi dello scafo. Full carbon quasi maniacale, visto che perfino le staffe del motore sono fatte in carbonio. Hanno fatto uno stampo in acciaio e poi lo hanno realizzato in composito con il vantaggio della riduzione di un quarto del peso, mantenendo la stessa



2015 Anno di fondazione
Foundation year



3 capannoni a Misano Adriatico **6.000 m²** di strutture coperte
3 buildings in Misano Adriatico **6,000 m²** covered structures

Dipendenti - Employees

45

4 modelli in gamma - **4** models in the range

Anvera 58



Anvera 48



Anvera 42



Anvera 42 Speedster



12 unità prodotte ogni anno
units built every year

10 milioni di Euro fatturato del 2022
millions Euro turnover in 2022



100% in più di fatturato rispetto al 2019
increased turnover compared to 2019



resistenza dell'acciaio. Per realizzare imbarcazioni in questo modo serve una struttura adeguata. A Misano Adriatico per prima cosa si vernicia lo stampo. Anche la verniciatura è interna perché così possono soddisfare le esigenze più estrose che arrivano dagli armatori. Gli stampi delle carene sono spezzati a metà perché, in questo modo, è più facile posare le fibre di carbonio. Se lo stampo fosse un pezzo unico, per stendere il composito nella zona di prua bisognerebbe lavorare probabilmente a testa in giù. La V è stretta e serve per fendere bene l'onda, ma è anche angusta per chi ci deve lavorare in fase di costruzione. Con lo stampo diviso a metà in senso longitudinale questo problema non c'è. Prima si fa metà carena, poi l'altra metà e poi si passa alla fazzolettatura che unisce queste due parti. Ovviamente c'è il sottovuoto per riuscire a realizzare tutto all'interno

LG-Yacht è il nome del cantiere, Anvera è il brand. I soci fondatori sono tre, Giancarlo Galeone, Luca Ferrari e Gilberto Grassi. Dopo 25 anni di lavoro assieme nel Gruppo Ferretti, hanno dato il via a questa nuova avventura. Gilberto Grassi è stato per molti anni direttore di produzione e responsabile del centro stile del Gruppo Ferretti. Luca Ferrari fa da sempre parte della famiglia Ferretti, non in senso figurato, ma letterale, visto che sua madre è stata una delle fondatrici di Ferretti. Si è sempre occupato di ricerca e sviluppo e ha varato diverse centinaia di prototipi nella sua carriera. Giancarlo Galeone si occupa di General Management per Anvera e anche lui ha lavorato a lungo nel Gruppo Ferretti.

del cantiere serve una precottura di tutti gli elementi che vengono montati a bordo: paratie, madieri, paglioli, hard top e perfino mobiletti. E, infine, si arriva alla cottura finale che consente di omogenizzare tutto il carbonio steso insieme alla resina epossidica. La cottura finale con tutta la barca già montata si fa a 75° e dura almeno 14 ore e altrettanto ce ne vogliono per il raffreddamento. I tempi sono lunghi, ma sono quelli necessari per fare un prodotto di qualità. L'altra particolarità che mi ha colpito è che non è lo stampo che si sposta all'interno del cantiere, ma il forno. Di solito si è abituati a vedere le linee di produzione con la carena che si sposta a cui viene aggiunto tutto quello che ci sta all'interno e poi la coperta a chiudere. Il ciclo è lo stesso, ma da Anvera è il forno che si muove. I forni poggiano su delle ruote che permettono la movimentazione all'interno del

LG-Yacht is the name of the shipyard, and Anvera is the brand. It has three founding partners, Giancarlo Galeone, Luca Ferrari and Gilberto Grassi. After working together in the Ferretti Group for 25 years, they have embarked on this new adventure together. Gilberto Grassi was the production manager and head of the style centre at Gruppo Ferretti for many years. Luca Ferrari has always been part of the Ferretti family, not in a figurative sense, but literally, since his mother was one of the founders of Ferretti. He has always dealt with research and development and has launched several hundred prototypes throughout his career. Giancarlo Galeone is in charge of General Management at Anvera and was also a long-time employee at Gruppo Ferretti.

capannone. La loro modularità, invece, consente di adattarsi alle diverse dimensioni delle imbarcazioni, visto che la gamma spazia dal 42 al 58 piedi. Il fermo stampo è molto più lungo di come avviene di solito, per esempio, per una barca in vetroresina, perché servono circa quattro settimane per stendere tutto il carbonio. La conseguenza è che, nonostante Anvera disponga di tre capannoni per un totale di circa 6.000 m², produce solo una dozzina di barche all'anno. Un cantiere tradizionale realizza la carena, la tira fuori dallo stampo e la poggia su quattro cavalletti per iniziare a montare le strutture. Ci impiega meno tempo e occupa meno spazio. «Un cantiere normale, non di maniaci come noi, con 6.000 m² arriva a fare anche 50 barche all'anno», afferma Gilberto Grassi. «Ma non è questo quello che vogliamo fare. La nostra filosofia è fare pochi pezzi, bene. La nostra costruzione assomiglia di più al mondo della vela, quella di altissimo livello, piuttosto che a quella del motore». E non è forse un caso che tra i collaboratori del cantiere c'è un progettista strutturista come Luca Olivari, che usava il composito già negli anni '90 e progettò il Moro di Venezia e tanti altri scafi di Coppa America. Tutta questa cura nei dettagli, e questa qualità costruttiva, non è uno sfizio. Serve per soddisfare le esigenze degli armatori. I maxi rib, mi perdoneranno la definizione i titolari di Anvera, sono spesso dei tender, o di un mega yacht o di una mega villa. Ma sono anche dei mezzi piacevoli da timonare. E proprio gli armatori s'innamorano di queste imbarcazioni più di altre perché le possono condurre da soli.



La verniciatura è realizzata internamente perché così possono soddisfare le esigenze più estrose che arrivano dagli armatori.

Even the paint job is done in-house to meet the often highly extravagant needs of shipowners.

Per questo richiedono uno standard di customizzazione molto elevato. C'è chi vuole il seggiolino ammortizzato, chi a una certa distanza dalla plancia, chi vuole l'ergonomia studiata su misura e perfino che indica dove collocare le manette sul cruscotto. E a tutto questo il cantiere è in grado di rispondere. Probabilmente anche per questo motivo chi ce l'ha se la tiene. Non ci sono molti Anvera usati in giro. E quelli varati navigano molto, ben più della media di una barca a motore o di un gommone. Il primo esemplare di 58 la scorsa estate ha fatto 1.500 miglia. Un 48 consegnato in primavera, è tornato a fare l'invernaggio in cantiere in autunno con 600 ore di navigazione. In pratica, in una stagione ha fatto quello che normalmente si fa in sei anni. E quando un armatore non vuole più scendere dalla sua imbarcazione, significa che è soddisfatto di ciò che ha acquistato.



Anvera 48.



42 Speedster.



L'ORIGINE DI ANVERA È MULTIFORME ED È IL RISULTATO DI PIÙ PASSIONI MISCELATE INSIEME: RICERCA DI INNOVAZIONE, AMORE PER LE IMMERSIONI SUBACQUEE, IRREFRENABILE NECESSITÀ DI ADRENALINA CONDENSATA DALLE COMPETIZIONI DI MOTONAUTICA. THE ANVERA BRAND HAS A MULTIFACETED ORIGIN THAT IS THE RESULT OF A COMBINATION OF SEVERAL PASSIONS: INNOVATION, A LOVE OF SCUBA DIVING AND AN IRREPRESSIBLE NEED FOR THE HIGH ADRENALINE OF POWERBOAT RACING.





Let's start from the end. Or rather, from what comes to my mind after listening to Giancarlo Galeone, Luca Ferrari and Gilberto Grassi for a few hours as they tell me about Anvera shipyard's seven years of history. As they speak, I realise that they never once use the word rib to define their products, on a few occasions they spoke of dinghies, but, above all, in 95% of all cases they used the term boats. This definition says a lot about Anvera's philosophy. Now let's rewind the tape and go back to the beginning. «The first time we sat around

a table to draft this project was in late 2014», Giancarlo Galeone tells me. «We were sure about one thing: we wanted to do what we liked. Something we truly felt as our own». Those were the days when daycruisers started appearing on the market. More and more yards started to develop this type of vessel and the three founding partners decided to ride that wave. But they needed to do something different. Something that didn't exist yet. Carbon was not unknown, but many of those who said they used it didn't always do it the right way. «Composite was a

technology that started to assert itself from the '90s on», says Luca Ferrari.

«First in the world of sailing races and immediately afterwards in offshore.

I remember the 48 HP designed by Buzzi, a beautiful boat, maybe even too much ahead of its time. If it still existed today it would still be quite a star, both in terms of design and in terms of performance». Anvera's main characteristic is using carbon with epoxy resin and doing everything in-house, without contractors.

The result highlights lightness and resistance, low consumption and long-lasting quality.

It is no coincidence that Anvera's models consume from 3 to 5 litres per mile at cruise speed depending on the size and power of their engines. The particular feature that distinguishes them from other models is that everything - truly everything - is made of carbon. Not just the superstructure or some parts to lighten the overall displacement, nor simply a few reinforcements of the hull. Almost obsessive full of carbon, since even the engine brackets are made of carbon. They created a steel mould and then made it in composite with the benefit of reducing the weight by one-fourth while maintaining the same resistance as steel. To make boats this way you need an adequate facility.

L'Anvera 55 è il primo modello realizzato e presentato al Salone di Cannes per la prima volta nel 2015.

The Anvera 55 was the first model made and presented at the Cannes boat show for the first time in 2015.



Anvera 55.

The first thing they do in Misano Adriatico is to paint the mould. Even the paint job is done in-house so they can meet the at times highly extravagant needs they get from shipowners. The moulds for the hulls are split in two because this way it is easier to place the carbon fibres. If the mould were made in one single piece, you would probably have to work upside down towards the bow to spread the composite. The V is narrow to perfectly cut through the waves but also for those who need to work on it during construction. With the mould split in half lengthwise this problem ceases to exist. First, you do half the hull, then the other half, and then you move on to unite these two parts. There is vacuum sealing, and to be able to do everything in-house in the yard you need to pre-cook all the elements that are mounted on board: bulkheads, floor timbers, dunnage, hard top, and even cabinets. And, lastly, you reach the final cooking that uniforms all the carbon that was spread with the epoxy resin. The final cooking with the entire boat already assembled is done at 75° and lasts 14 hours, after

which another 14 hours are needed for cooling. The times are very long, but they are necessary to achieve a top-quality product. The other feature I was impressed by is that it is not the mould that is moved around inside the yard, but rather the furnace. Usually, we see production lines with the hull moving through the yard with everything it needs inside gradually added and the deck closed. The cycle here is the same, but at Anvera it is the furnace moving, not the hull. The furnaces are placed on wheels that allow them to move inside the hangar. Their modular composition, on the other hand, allows them to adapt

IL CANTIERE OFFRE
AMPIE POSSIBILITÀ
DI PERSONALIZZAZIONE
IN BASE ALLE ESIGENZE DI
OGNI SINGOLO ARMATORE.
THE YARD OFFERS
MANY POSSIBILITIES OF
CUSTOMIZATION TO SATISFY
THE NEEDS OF EVERY
SINGLE OWNER.

to the various sizes of the boats since the range goes from 42 to 58 feet. For instance, the resting time in the mould is much longer than it would be in a fibreglass boat because you need about four weeks to spread all the carbon. Consequently, although Anvera has three hangars for a total surface of 6.000 m², it only produces a dozen boats a year. A traditional shipyard will make the hull, pull it out of the mould and place it on four easels to start mounting the structures. This takes less time and takes up less space. «A normal shipyard, with people much less obsessed than us, could produce as many as 50 boats a year with 6.000 m²», as Gilberto Grassi states. «But this is not what we want to do. Our philosophy is to produce few pieces, but do it well. Our construction is more similar to the world of extremely high-level sailboat production than that of engine-powered boats». And maybe it is no coincidence that the shipyard's collaborators include a structural engineer like Luca Olivari who already used composite in the '90s and designed the Moro di Venezia and many other hulls from America's Cup. All this attention to detail and construction quality is not a whim. We need it to meet the demands of our shipowners. The maxi ribs, and Anvera's owners must forgive me for this definition, are often tenders of either a mega yacht or a mega villa. But they are also pleasant vessels to sail. And precisely shipowners fall in love with these boats more than others because they can sail them by themselves. This is why they require a very high standard of customization. Some want a damped seat, others a specific distance from the navigation bridge, some request made-to-measure ergonomics, and others again point out exactly where they want to place the throttle levers on the bridge. And the yard can answer all these needs. This is probably why whoever owns one, keeps it forever. There aren't a lot of second-hand Anveras out there. And the ones that are launched sail a lot, much more than the average motorboat or dinghy. The first example of the 58 covered 1,500 miles last summer. A 48 delivered in the spring came back to winterise in the yard in the fall after sailing a total of 600 hours. In other words, in one single season, it covered what a boat would normally achieve in six years. And when the owner no longer wants to get off his boat that means he is truly satisfied with his purchase. ▀

