

YACHT

Capital



**Aste
CHI VUOLE
LO YACHT
DI ONASSIS?**

**Dossier
I PORTI
TURISTICI**

**Raul Gardini
e la Coppa America
ADESSO O MAI PIU'**

**L'intervista
SERGIO
PININFARINA**

Foto: M. Gatti / Contrasto
N. 5 - MAGGIO 1991
Lire 7.000 - Mensile
Sped. in Abb. Post. Gr. II/70

DE AGOSTINI-RIZZOLI PERIODICI

Y·C

Viste da vicino



L'OPERAZIONE TEMPESTA NELL'OCEANO

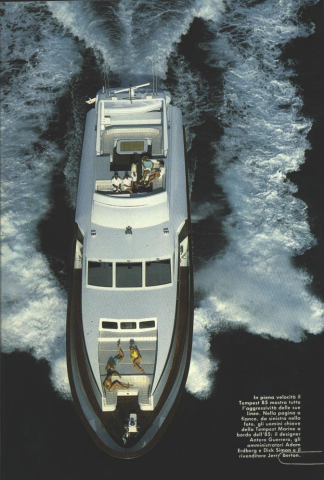
Un 85 piedi aggressivo e
superveloce: con questa
barca il cantiere di
Miami scende nell'arena
dei grandi motoryacht

di Giuseppe Furnigalli

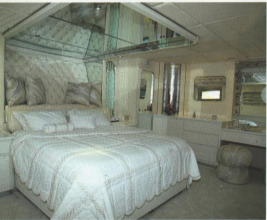


Tempest 85 è un'americana. Il marchio a stelle e strisce se lo porta addosso come le moto della Harley Davidson o le automobili della Chevrolet. È nata. È il concetto dell'offshore messo sotto la lente e ingrandito fino a 25,8 metri di lunghezza per 6,6 di larghezza. E lavorando su certe misure diventa più facile riassumere e conciliare i requisiti più disparati, ma soprattutto diventa possibile soddisfare una clientela abituata a pretendere di tutto e di più. Lo scafo in vetroresina e le sovrastrutture in alluminio sono segnati da linee aggressive, così come si conviene alle barche che corrono sull'onda a 35 nodi di velocità. Ma al-

l'interno, dove spruzzi e vento non arrivano, si aprono ambienti a cinque stelle, adatti ai palati più difficili. Unire velocità, stile e comfort è politica comune nella cantieristica d'oltreroceano e in passato ha decretato il successo di marchi come Cigarette e Magnum. La novità è che ora ci sono anche Tempest Marine, il cantiere nato nove anni fa a Miami dall'incontro tra due personaggi che, per ragioni diverse, intendevano cambiare vita e lavoro: uno, Dick Simon, non ne poteva più di poliziotti e premi e aveva appena chiuso un'agenzia di assicurazioni nella fredda Chicago; l'altro, Adam Erdberg, aveva dato le dimissioni da un centro di studi strategici



In piena velocità il
Tempest 88 mostra tutta
l'aggressività della sua
linea. Nella pagina a
fianco, da sinistra nella
foto, gli interni chiave
della Tempest Marine e
bordo dell'88: il designer
Antonio Guerrato, gli
amministratori Adam
Erikberg e Dick Sigmon e il
rivenditore Jerry Boston.



Adem Endberg (sopra) brinda con un aperitivo nella sala da pranzo del Tempus 85. In alto a sinistra, l'ampio locale di soggiorno con il bancone del bar. A fianco, la suite dell'armatore, ricavata a poppa, che si estende per tutta la lunghezza dello scafo. Sullo stesso livello si trovano tre cabine per gli ospiti e il locale per l'equipaggio.



di Tel Aviv per dedicarsi alla progettazione di imbarcazioni che non fossero i lanciantissimi della marina militare israeliana. La strana coppia tra l'82 e il '90 si è fatta conoscere con una serie di modelli veloci tra i 44 e i 60 piedi. Poi, Simson ed Erdberg hanno fatto il salto di qualità e dimensioni presentando il Tempest 85. «Il nostro obiettivo era quello di sviluppare le nostre tecnologie su barche più piccole per impiegarle poi su modelli più grandi», dice Erdberg. «E così è

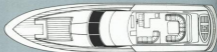
stato, rifiutando sempre di scendere a compromessi che danneggiassero la qualità in favore di prezzi più competitivi».

Jerry Berton, presidente della Global Yachts, società di Miami che si occupa del design e della distribuzione dei modelli Tempest, aggiunge: «La messa è stata azzeccata. La barca è già stata prodotta e venduta in quattro esemplari. Gli acquirenti sono tre americani e un giapponese. Ciascuno di loro ha speso una cifra compresa

tra i 3 e i 3,5 milioni di dollari». La variazione di mezzo milione di dollari si spiega con la possibilità di montare motori differenti: la scelta è tra una coppia di Caterpillar 5412 diesel da 1050 cavalli ciascuno e un gruppo più potente, capace complessivamente di 4000 cavalli. Con la prima versione si toccano punte massime di 29 nodi e si può navigare a una velocità di crociera di 27. Nella seconda le prestazioni salgono a 35 nodi con i motori a tutta forza e a 35 nodi a re-

LA SCHEDA TEMPEST 85

Lunghezza	23,80 metri
Larghezza	6,60 metri
Pescaggio	1,90 metri
Dislocamento	60 tonnellate
Carburante	11.000 litri
Acqua	1850 litri
Potenza	2x1250CV/2000 cv
Velocità crociera	27/33 nodi
Velocità massima	29/35 nodi
Autonomia	700 miglia
Cabine	4
Ospiti	8
Equipaggio	3/3
Confero	Tempest Marine





gime costante. Con potenza così spinta gli 11 mila litri di carburante vengono prosciugati nello spazio di 700 miglia.

I comandi e i sistemi di monitoraggio del Tempest 85 sono concentrati in una plancia concepita su modelli di design aeronautico e attrezzata con Loran, radar, ecoscandaglio, impianto radio e pilota automatico. Nei porti, per le manovre di ingresso e uscita, è più funzionale il posto di guida all'aperto.

Sul livello della coperta lo spazio è stato suddiviso in modo da ottenere un'area di soggiorno, un bar, una sala da pranzo e una cucina. Attraverso una scaletta a chiosciola si scende al riparo notte. Alle due estremità dello scafo sono state ricavate due grandi suite, una per l'armatore (a poppa) e l'altra per gli ospiti di riguardo (a prua). Tra le due suite trovano posto altre due cabine con servizi e un locale per due o tre marinai.

Il primo Tempest 85 è stato acquistato da un italoamericano che ha fatto fortuna nel ramo delle assicurazioni. Nella bella stagione è ormeggiata allo Yacht Club di Chicago, città dove l'armatore vive, lavora e si concede ogni tanto un po' di svago navigando sui grandi laghi. Alle prime avvisaglie del freddo, la barca imbocca un canale, scende lungo il corso dell'Hudson fino a New York e fa rotta verso la Florida. Da lì l'armatore, che ha battezzato la barca col nome della moglie Carol, parte con tutta la famiglia per brevi crociere al caldo del Tropici.

111

Foto di Marco Corsani, Donatella Fontana e Forest Johnson

Nella foto sopra, il grande prendisole riservato a prua e, a sinistra, il profilo del Carol, il primo esemplare di 85° acquistato da un assicuratore di Chicago di origine italiana, che naviga, a seconda della stagione, nei grandi laghi o tra i bays della Florida. A destra, la plancia di comando, realizzata prendendo a modello la più avanzata soluzione di design aeronautico. L'efficienza dei motori, dei circuiti elettrici e delle apparecchiature elettroniche è tenuta sotto controllo con un moderno sistema di monitoraggio.



Y•C

ENGLISH DIGEST

138 OPERATION TEMPEST

by Giuseppe Fumagalli

Tempest 85 is an all-American boat. It carries the stars and stripes trademark like a Harley-Davidson or a Chevrolet. It is a big boat in the biggest sense of the word: the whole offshorer concept put under the microscope and then blown up to 25.8 metres long by 6.6 metres wide. Working on such a scale makes it easier to accommodate varying requirements, but also satisfies a clientele used to having the biggest and best of everything. The aggressively raked fibreglass hull and aluminium superstructure is suited to a boat that skims the waves at a speed of 35 knots. But on the inside, sheltered from the wind and spray, there is a five-star accommodation to satisfy the most fastidious of tastes. Uniting speed with style and comfort is common practice for ocean-going boat builders and has been the key to the success of craft like Cigarette and Magnum in the past. The news is that now Tempest Marine is giving it a try. The boatyard was founded nine years ago in Miami after a meeting between two people, who for various reasons wanted to change jobs and lifestyles. One, Dick Simon, having had enough of policies and premiums, had just closed

his insurance agency in chilly Chicago. The other, Adam Edberg, had resigned from his job at a centre of strategic studies in Tel Aviv to design craft other than the gun boats for the Israeli navy. This odd couple made a name for themselves in the '80s for a series of fast 44 and 60-footers. Then Simon Edberg decided to make the leap in quality and size and presented the Tempest 85. "Our objective was to develop our technology on the smaller boats and then apply it to the bigger models", says Edberg. "And we did just that, refusing to compromise quality in favour of more competitive prices". Jerry Berton, President of the Miami-based company Global Yachts which is responsible for the design and distribution of the Tempest, adds: "The hit was right on the mark. Four examples of the boat have already been sold to three Japanese buyers and one American. Each of them has spent something between 3 and 3.5 million dollars". The half a million difference depends on the type of engines: there is a choice of twin 1050 h.p. Caterpillar 3412 diesels, or something more powerful capable of packing a combined 4000 h.p. The controls and

monitor systems are located in a panel of aeronautical design and include Loran, radar, echosounder, radio set and autopilot. For manoeuvring in and out of port the open-air driving position is the more practical and is joined to a comfortable living room. Below deck has been subdivided into a living area, bar, dining room and kitchen. A spiral staircase leads to the sleeping accommodation. At the two ends of the boat there are two large suites, one for the owner (aft) and the other for guests (fore). Between these two suites there are another two cabins with bathrooms for two or three crew members. The first Tempest was bought by an Italo-American who had made his fortune in the insurance business. In the summer season it is moored at the Yacht Club in Chicago, the city where the owner lives and works and sometimes allows himself a pleasure cruise on the Great Lakes. In the winter time the boat follows the Hudson River down to New York and then sets a course for Florida. From there, the owner takes his family (he has named the boat after his wife, Carol) on short cruises around the warmer Tropics.