



FURUNO

RASSEGNA STAMPA

2021



FURUNO



GENNAIO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://hashtagger.com/hashtag/furunoitalia)

Gennaio 2021

NAVNET TZT3

TANTE FUNZIONI CON UN "TOUCH"

La Furuno amplia la gamma di display multifunzione *NavNet* con un modello da 9 pollici, strumento compatto dotato di Gps e modulo



ecoscandaglio *TruEcho Chirp*. I comandi possono essere impartiti sia attraverso il *touchscreen* che utilizzando i tasti laterali: l'im-

piego è veloce e fluido grazie a un nuovo processore *quad-core*. Lo schermo può essere interfacciato con il radar e altri strumenti di bordo. Info: <www.furuno.it>.

Gennaio 2021

SCX-20: QUAD ANTENNA GPS

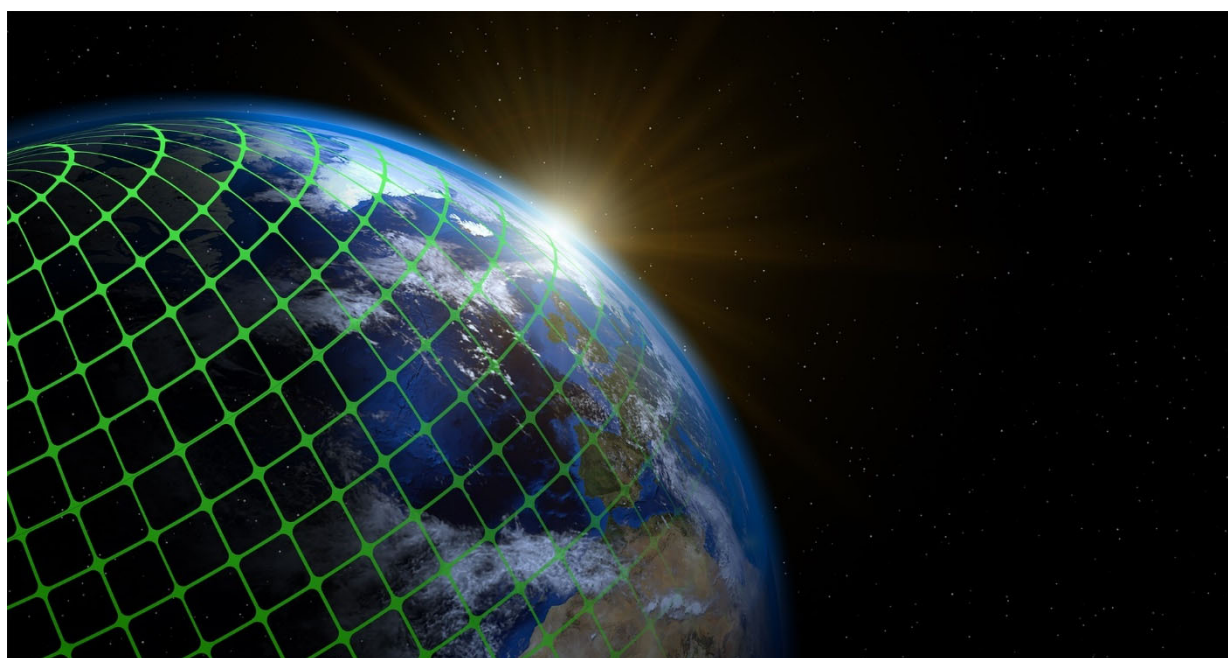
SCX20 LA QUAD-ANTENNA GPS

SCX20 è una quad-antenna, ovvero una antenna Gps dotata di quattro rilevatori Gps Multi GNSS interfacciati per calcolare dati estremamente accurati circa rotta (precisione a 1 grado), beccheggio, rollio, sollevamento (*heave*), velocità su tre assi (precisione a 0,02 nodi) nonché temperatura e pressione dell'aria.

Compatibile con tutta la strumentazione Furuno Nmea 2000 e per installazioni Mfd NavNet Tz-touch, NAVpilot-300 e Wassp, ha dimensioni pari a quelle di un piatto da tavola, pesa solo 1 chilogrammo e può essere installata con estrema facilità. Info: <www.furuno.it>.



FURUNO ITALIA, NAVIGAZIONE FUTURISTICA CON LA REALTÀ AUMENTATA DI ENVISION AR NAVIGATION SYSTEM



Una navigazione nel futuro. E' questa l'idea del nuovo sistema presentato da Furuno Italia: Envision AR Navigation System (Modello AR-100M) è l'innovativo sistema che costituisce uno strumento in grado di ridurre al minimo l'errore umano grazie alla realtà aumentata.

Tra le principali caratteristiche c'è quella di aiutare a comprendere intuitivamente la situazione circostante grazie alla sovrapposizione delle informazioni necessarie in un'unica schermata. Completamente diversa dalla realtà virtuale la Realtà Aumentata non crea infatti ambienti artificiali ma utilizza l'ambiente esistente e vi sovrappone ulteriori informazioni.

Nella pratica, l'immagine ripresa da una telecamera rivolta verso la prua della nave o dello yacht viene proiettata su un display sul quale sono sovrapposte tutte le informazioni che vengono dai vari apparati di bordo e quindi dai dati forniti dal GPS, a quelli dell'AIS, del radar e del ECDIS, il sistema di navigazione elettronico in tempo reale. In questo modo, anche in condizioni di ridotta visibilità o con condizioni meteo difficili, si ha sempre la navigazione e l'ambiente circostante sotto controllo.

Gennaio 2021

FURUNO ENVISION AR-100M, NAVIGARE IN REALTÀ AUMENTATA



Ciò che fa AR-100M è sovrapporre su un unico schermo l'ambiente circostante ai dati ricavati dagli apparecchi di bordo. Il Furuno Envision AR Navigation System sfrutta la realtà aumentata come ausilio per una navigazione più sicura

Lo scopo principale del sistema di navigazione **Furuno Envision AR** è quello di ridurre al minimo l'errore umano e aiutare a prendere decisioni in modo rapido ed efficace. Il sistema AR aiuta chi è al comando dell'imbarcazione a comprendere intuitivamente la situazione circostante grazie alla sovrapposizione delle informazioni necessarie su un unico schermo.

Grazie a una telecamera puntata in avanti a prua della nave, un'immagine della vista frontale viene proiettata su un display e a quest'immagine vengono sovrapposte tutte le informazioni di navigazione necessarie. Tra i dati visualizzati sono compresi, oltre quelli relativi alla navigazione (come posizione, velocità e direzione ricevute dal GPS e da altri ricevitori Gyrocompass) anche i dati AIS, del Target Tracking Radar e la carta ECDIS.

Tutto ciò consente, anche in caso di condizioni meteorologiche o di visibilità avverse, di visualizzare chiaramente le rotte e i dati relativi alla propria nave ed alle altre imbarcazioni: anche quando la nave sta beccheggiando o rollando, le informazioni AR sovrapposte rimangono stabili e non si allontaneranno dagli elementi reali, fornendo dati affidabili in tutte le circostanze.

segue



Questo modo intuitivo di visualizzare e condividere le informazioni, fornisce una maggiore consapevolezza della situazione e consente un migliore coordinamento tra il capitano e l'equipaggio. Mira, inoltre, a contribuire alla sicurezza e protezione del viaggio offrendo supporto visivo alle manovre e alla navigazione durante qualsiasi operazione. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut elit tellus, luctus nec ullamcorper mattis, pulvinar dapibus leo.

La navigazione AR in questo momento è uno strumento ausiliario progettato per migliorare le condizioni di navigazione e per una navigazione più sicura. In nessun caso la navigazione AR può sostituire Radar, ECDIS, etc., o altri strumenti necessari per evitare i pericoli.

Il sistema AR-100M nella fornitura standard comprende un'unità processore, la telecamera IP con alimentatore POE, il trackball con anello di scorrimento Orbit.

In base alla presenza o meno a bordo del sistema ECDIS FMD-3200/3300 di Furuno, esistono due configurazioni ottimali utili a migliorare le prestazioni dell'AR-100M. I dati AIS, GPS e di heading sono sempre obbligatori, sia nella variante con ECDIS sia in quella senza ECDIS; a quest'ultima variante, tuttavia, andrà aggiunto il sensore MC-3000S, che fungerà da "gateway" per introdurre i segnali all'interno del sistema AR. In aggiunta, è possibile interfacciare Radar/Chart-Radar, bussole satellitari o Speed Log satellitari.

14 Gennaio 2020

Display TZT9F di Furuno

Il Multi Function Display TZT9F di Furuno è il nuovo screen della serie NavNet TZtouch 3 con display da 9" wide HD (1280×720) LCD.



Compatto e potente il nuovo MFD TZT9F è in grado di adattarsi a qualsiasi tipo di navigazione e di imbarcazione. Il software è stato migliorato e risulta facile e intuitivo, anche per gli utenti meno esperti. Le dimensioni dei caratteri, come le icone, possono essere modificate,

Altissima velocità di funzionamento e performance ai massimi livelli anche in presenza di svariati sensori nello stesso network. La tecnologia TimeZero è più veloce che mai.

E' possibile eseguire panoramiche, scorrere la cartografia, zoomare senza interruzioni ed intoppi, anche con prospettiva in 3D.

Particolarmente rilevanti sono le prestazioni del modulo ecoscandaglio integrato che raggiungono i massimi livelli quando è collegata una bussola satellitare (ad esempio SCX-20 <https://furuno.it/lang-it-art-SCX-20-SCX20.html>); il moto ondoso, il rollio e beccheggio, verranno compensati dalla bussola satellitare ed il fondale risulterà più stabile, per una lettura più accurata.

Su imbarcazioni di piccole dimensioni, quando ti scontri contro le onde non è semplice ottenere un tocco preciso sullo schermo; ecco perché il TZT9F ha comandi ibridi touch+keypad per ottenere il massimo da entrambi i mondi. Multi-touch e tastiera incorporata con Rotokey, cursore e pulsanti dedicati per un controllo totale e massimo comfort.

Potente modulo ecoscandaglio TruEco CHIRP 1KW singola banda e CW integrato.

TZT9F offre un pacchetto compatto e conveniente grazie al GPS & modulo ecoscandaglio integrati. E' comunque possibile collegare sensore GPS e moduli ecoscandaglio di rete esterni per configurazioni più complesse, in base alle necessità. Potenza di uscita: 300 W / 600 W / 1 kW.

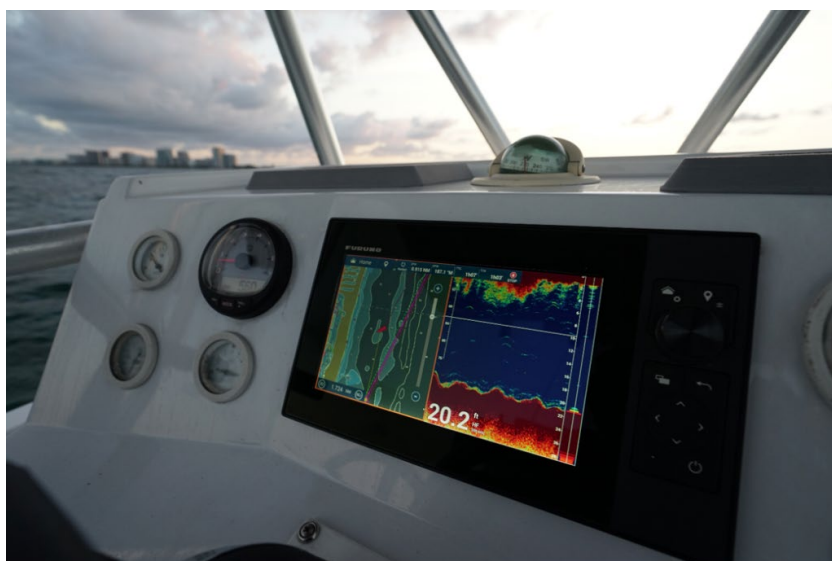
segue



Con la funzione PIN code lock i dati sono sempre al sicuro: si può impostare una password con codice a 4 numeri che verrà richiesta all'accensione dello strumento, per tenere il database personale, punti, rotte lontano dai malintenzionati.

Massima potenza ed incredibile rilevamento dei bersagli offerti dai Radar DRS-NXT (SSD stato solido) & DRS-X_CLASS (Magnetron).

Prestazioni eccezionali a lunga distanza, abbinati alla straordinaria capacità di rilevamento e risoluzione a distanza ravvicinata.



segue

CARATTERISTICHE

SCHERMO

Tipo: LCD TFT multi-touch a colori (IPS)

Dimensioni schermo: 9 pollici

Risoluzione dello schermo: WXGA 1280 x 720

Luminosità dello schermo: 1000 cd / m2 (tipica)

Colori del display: 16.770.000 colori (chartplotter), 64 colori (radar / ecoscandaglio)

Lingua: bulgaro, cinese, danese, inglese (USA / Regno Unito), finlandese, francese, tedesco, greco, italiano, giapponese, norvegese, portoghese, russo, spagnolo, svedese

GPS / WAAS

Tipo di ricevitore: GPS: 72 canali, SBAS: 1 canale (modalità C / A, WAAS)

Frequenza di ricezione: L1 (1575,42 MHz)

Tempo per la prima correzione: 100 s (avvio a freddo)

Precisione: 10 m (GPS), 7 m (MSAS), 3 m (WAAS)

Aggiornamento della posizione: intervallo di 0,1 s

CHART-PLOTTER

Cartografia: MapMedia mm3d (C-MAP / Navionics / NOAA)

Capacità di memoria: 30.000 punti utente, 30.000 punti per le tracce della nave, 200 rotte pianificate (500 punti per rotta)

Allarmi: Ancora, XTE, profondità *, velocità, temperatura della superficie dell'acqua *, distanza percorsa, indicatore livello carburante * (* dati esterni richiesti)

RADAR

Modalità di visualizzazione: Head-up *, North-up * (* è richiesta l'immissione della direzione).

Intervallo traccia eco: 15 s, 30 s, 1 min, 3 min, 6 min, 15 min, 30 min e continuo

Tracciamento dei bersagli: 30 bersagli ARPA

Allarmi radar: zona di guardia, CPA / TCPA, trigger, video, azimuth, linea di rotta

ECOSCANDAGLIO

Frequenza di trasmissione: CW: 50/200 kHz e CHIRP: da 40 kHz a 225 kHz

Sonda: 300/600 W o 1 kW * (* Scatola MB1100 richiesta per alcune sonde FURUNO).

Intervallo di visualizzazione: 2-1, 200 m, offset: 0-1200 m

Modalità: ACCU-FISH, A-Scope, Auto (pesca / crociera), RezBoost, discriminazione del fondale, TruEcho CHIRP

Avanzamento fotogramma: 8 passi: x4, x2, x1, 1/2, 1/4, 1/8, 1/16, stop

Allarmi sirena (optional): banco di pesci, banco di pesci per bloccaggio fondale



INTERFACCIA

Bus CAN / NMEA2000: 1 porta

NMEA0183: 1 porta di uscita seriale

LAN: 2 porte (100 BASE-TX)

USB: 1 porta (USB 2.0) per monitor touch e unità di controllo

Slot per scheda SD: 1 slot per scheda Micro SD (Micro SDXC, posteriore), unità per scheda a 2 slot: modello SDU-001 (opzionale)

LAN wireless: IEEE802.11b / g / n, frequenza di trasmissione: da 2.412 a 2.462 GHz, 11 dBm max

Sonda: 1 porta (10 pin)

SPECIFICHE AMBIENTALI

Temperatura (IEC60945): da -15 ° C a + 55 ° C

Umidità relativa: 93% o meno a + 40 ° C

Impermeabilità: IP56

ALIMENTAZIONE

12-24 Vdc 2,3 – 1,2 A.

Prezzo: 3.048,78 € IVA inclusa

FURUNO ITALIA

www.furuno.it

Gennaio/Febbraio 2021

PRODUCTS



FURUNO Ins Voyager Bridge

Furuno Italia announces the launch of INS Voyager Bridge, a new mega yacht bridge system created in collaboration with the German company BÖNING, which combines the experience of FURUNO in navigation and communication systems for IMO vessels and the

powerful BÖNING ship automation systems. The INS Voyager System includes the last generation of FURUNO navigation wheelmarks approved systems such as chart radars (X and S band), ECDIS, navigation echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors. The new TimeZero MaxSea navigation software can also be added to the bridge together with other important safety devices like FURUNO and WASSP multibeam sonars. This new mega yacht bridge system integrates all the BÖNING automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controllers. The design of the bridge is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control to the captain and a safe navigation. The new INS Voyager Bridge includes the Universal Control Concept features, allowing the captain to

control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The FURUNO radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The

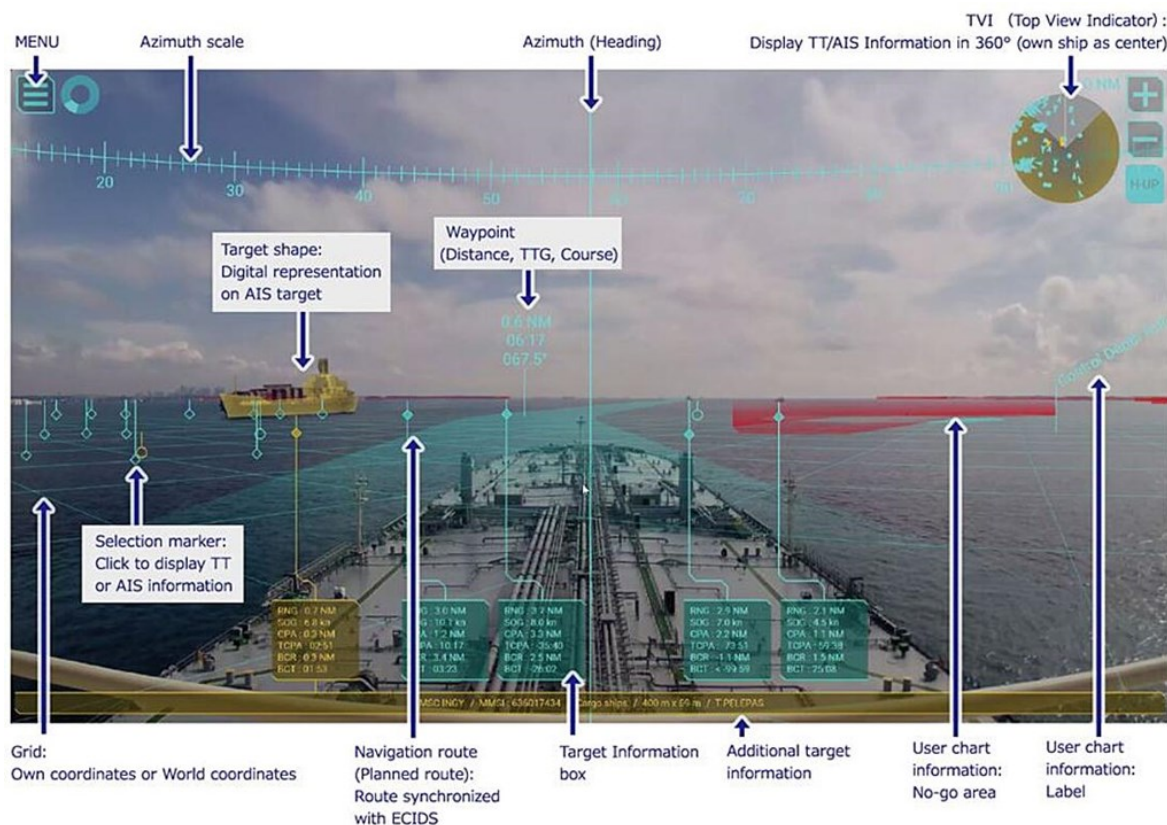


communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.

www.nautechnews.it/qtyu2

Gennaio 2021

FURUNO PRESENTA ENVISION AR-100M, L'INNOVATIVO SISTEMA DI NAVIGAZIONE



Furuno Italia è orgogliosa di presentare una rivoluzionaria soluzione progettata per il futuro della navigazione: **FURUNO ENVISION AR Navigation System (Modello AR-100M)**, un innovativo ed avanzato sistema di navigazione in realtà aumentata che fornisce un supporto sostanziale alla navigazione, utilizzando la potenza dell'AR (Augmented Reality) per andare oltre la realtà.

Cos'è la realtà aumentata?

La realtà aumentata (AR - Augmented Reality) è la realtà fisica, così come viene percepita sensorialmente e intellettualmente dall'individuo, arricchita di dati in formato digitale. A differenza della realtà virtuale (VR), che crea un ambiente totalmente artificiale, la realtà aumentata utilizza l'ambiente esistente e vi sovrappone ulteriori informazioni.

segue

Scopo del sistema di navigazione FURUNO AR-100M

Lo scopo principale dell'utilizzo del sistema di navigazione FURUNO ENVISION AR è quello di ridurre al minimo l'errore umano e di aiutare a prendere decisioni intelligenti in tempi rapidi. A tal scopo, il sistema AR aiuta gli utenti a comprendere intuitivamente la situazione circostante grazie alla sovrapposizione delle informazioni necessarie in un'unica schermata.

Grazie ad una telecamera puntata in avanti a prua della nave, un'immagine della vista frontale viene proiettata su un display e a quest'immagine vengono sovrapposte tutte le informazioni di navigazione necessarie. Tra i dati visualizzati sono compresi, oltre quelli relativi alla navigazione (come posizione, velocità e direzione ricevute dal GPS e da altri ricevitori Gyrocompass) anche i dati AIS, del Target Tracking Radar e la carta ECDIS. Tutto ciò consente, anche in caso di condizioni metereologiche o di visibilità avverse, di visualizzare chiaramente le rotte e i dati relativi alla propria nave ed alle altre imbarcazioni: anche quando la nave sta beccheggiando o rollando, le informazioni AR sovrapposte rimangono stabili e non si allontaneranno dagli elementi reali, fornendo dati affidabili in tutte le circostanze.

Questo modo molto intuitivo di visualizzare e condividere le informazioni, fornisce una maggiore consapevolezza della situazione e consente un migliore coordinamento tra il capitano e l'equipaggio. Il sistema FURUNO ENVISION AR mira, inoltre, a contribuire alla sicurezza e protezione del viaggio offrendo supporto visivo alle manovre e alla navigazione durante qualsiasi operazione, un ulteriore passo tecnologico verso la navigazione autonoma.

NOTA BENE: la navigazione AR è uno strumento ausiliario progettato per migliorare le condizioni di navigazione e per una navigazione più sicura. In nessun caso la navigazione AR dovrebbe sostituire Radar, ECDIS, etc., o altri strumenti necessari per evitare i pericoli.

Visita il nostro sito furuno.it per maggiori dettagli sul sistema di navigazione [Furuno Envision AR](#).

Fornitura standard

La fornitura standard del sistema AR-100M comprende:

- Processor unit con due video HDMI;
- Telecamera IP con alimentatore POE;
- Trackball control unit.

segue



Configurazioni ottimali consigliate

In base alla presenza o meno a bordo del sistema ECDIS FMD-3200/3300 Furuno, esistono due configurazioni ottimali utili a migliorare le prestazioni dell'AR-100M.

I dati AIS, GPS e di heading sono sempre obbligatori, sia nella variante con ECDIS che in quella senza ECDIS; a quest'ultima variante, tuttavia, andrà aggiunto il sensore MC-3000S, che fungerà da "gateway" per introdurre i segnali all'interno del sistema AR. In aggiunta, è possibile interfacciare Radar/Chart-Radar, bussole satellitari o Speed Log satellitari.

V CLASSE 300

SHIP VISITED FOR YOU
ABSTRACT TTM 5/2020



Realizzata dal Cantiere Vittoria per la Guardia Costiera italiana

Il cantiere navale Vittoria di Adria (Rovigo) ha consegnato alla Guardia Costiera italiana la prima vedetta, Classe "300", facente parte di un lotto di cinque imbarcazioni, destinate ad implementare la flotta di unità preposte al soccorso marittimo.

La vedetta "300" non può ritenersi un'unità prototipica, atteso che si basa sul progetto delle imbarcazioni da 20 metri della CAMAC Design Ltd (UK), realizzate dal Cantiere Navale malese Perlis Marine Engineering in 6 esemplari, consegnati nel corso del 2011 alla NMEA (Malaysian Maritime Enforcement Agency). La costruzione è avvenuta sotto la sorveglianza del RINA (RESCUE AND MARITIME POLICE, SPECIAL NAVIGATION).

L'imbarcazione è stata costruita ed allestita per il salvataggio marittimo alturiero, in presenza di condizioni meteo marine non favorevoli (forza del vento 5 della scala Beaufort, stato del mare 4 con altezza media delle onde non superiore a 2,5 metri). La carena, con doppia spigolo, garantisce particolari vantaggi, quali gli angoli ridotti nelle sezioni prodriere, l'adozione di paraspruzzi efficaci per tenere asciutto il ponte e favorire lo smorzamento del mare agitato, la scelta di una forma di carena particolarmente efficiente nelle aree d'impatto sulle onde (slamming) con forme a spigolo anche nella zona poppiera per assicurare alla vedetta anche stabilità con il mare di poppa.

Le geometrie e la distribuzione dei pesi a bordo permetteranno l'autoraddrizzamento dell'unità, per sola via idrostatica, a partire da qualunque posizione di galleggiamento del mezzo, sottoposto ad una sbandata di 140° senza interventi del personale e senza l'ausilio di mezzi ad azionamen-

Unit Type
SARCP "300"
Classification
RINA
Hull-Superstructure
Light alloy

Length oa	20 m
Hull length	18,6 m
Max beam incl. fender	6,1 m
Hull beam	4,4 m
Draft	1 m
Displacement full load	31,5 ts
Main engines	2 x MTU 8V2000 M84L, 895 kW @ 2450 rpm eachone
Gear box/inverters	2 x ZF 2000 - 1,436:1
El. Genset	1 x Kohler 20 EFOZD 20KW, 230Vac 50 Hz
Max speed	35,2 knots
Fuel tank capacity	7,500 ltrs
Fresh water tank cap.	200 ltrs
Navigation system	Furuno apparatuses
Max capacity people on board	200

In mid-October, the VITTORIA shipyard in Adria (Rovigo), founded in 1924, delivered the first Class "300" patrol boat, part of a batch of five vessels, to the Italian Coast Guard, intended to implement the fleet of rescue vessels.

The construction took place under the supervision of RINA, in strict compliance with the content of the "Regulations for the construction and maintenance of the quality standards of the naval vessels of the Harbour Master's Corps". The boat was built and equipped for offshore maritime rescue, in the presence of unfavourable marine weather conditions (wind force 5 on the Beaufort scale, sea state 4 with average wave height not exceeding 2.5 meters). In the presence of the marine weather conditions described, the vessel will operate at a speed of no less than 16 knots, as far as the limits of the coast, with shallow water and strong backwash, due to the state of the sea. The hull and the superstructure are made of light alloy, with transverse and longitudinal reinforcement frames, while the internal constructions are made with lightened panels or aluminium alloy. The superstructure is lined with insulating material to ensure adequate thermal and acoustic insulation. The wheelhouse is of the closed type, with watertight closure, and there is also an external control position, a "Fly-bridge" model, integrated in the upper part of the deckhouse. The propulsion of the vessel is ensured by 2 MTU 8V2000 M84L diesel engines, power 895 kW/cu @ 2450 rpm, coupled by elastic coupling with 2 ZF 2000 gearboxes/inverters, reducer 1,436:1. Each of the engines is coupled, through the aforementioned reducer, to a hydrojet engine, complete with directional

deflectors and reverse thrust, model Rolls-Royce S40-3/CA. The jet is equipped with an integrated interceptor/flap, which allows you to manage the trim of the boat both in the phase that precedes the glide, and in the presence of rough seas, coming from the aft sector. The maximum speed, in conditions of full load displacement and at the maximum rated power of the engines is 35.2 knots.

SHIPS VISITED FOR YOU

to meccanico o manuale. Lo scafo e le sovrastrutture sono costruiti con lamiere di lega leggera, con ossature trasversali e longitudinali di rinforzo mentre le costruzioni interne sono realizzate con pannelli alleggeriti o in lega di alluminio. La sovrastruttura è rivestita con materiale coibente ed isolante per garantire adeguato isolamento termico ed acustico. La timoneria è del tipo chiuso, a chiusura stagna, ed è altresì prevista una posizione di condotta esterna, modello "Fly-bridge", integrata nella parte superiore della tuga.

Sui fianchi della tuga, in corrispondenza delle "Rescue Zone" laterali sono installati 2 bracci divergenti, ciascuno dotato di verricello elettrico, portata 180 Kg, per il recupero naufraghi, utilizzando l'apposita rete "Jason cradle". Sul tetto della tuga e sopra il Fly-Bridge è installato l'alberetto, dove trovano sistemazione parte delle antenne dei sistemi di scoperta e TLC, la termocamera, i radar e le luci di navigazione.

La propulsione dell'unità è assicurata da 2 motori diesel MTU 8V2000 M84L, potenza 895 kW/cu @ 2450 rpm, accoppiati mediante giunto elastico con 2 riduttori/invertitori ZF 2000, rid. 1,436:1. Ciascuno dei motori è accoppiato,



Prova di autoraddrizzamento della Vedetta Classe 300

attraverso il predetto riduttore, ad un propulsore ad idrogetto, completo di deflettori direzionali ed inversione di spinta, modello **Rolls-Royce S40-3/CA**. La velocità massima, in condizioni di dislocamento a pieno carico ed alla massima potenza di taratura dei motori è di 35,2 nodi.

Le casse sono dotate di pompe **Forani e Pecorari PC32B14EM4T50**

Q=2mc/h H=6m.

L'impianto antincendio prevede un numero adeguato di estintori a polvere e al CO2, impianto fisso

di estinzione incendio a CO2 ed una pompa barellabile, munita di manichette, una per l'aspirazione ed una per la mandata. L'impianto elettrico è costituito da 1 diesel-generatore **Kohler 20 EFOZD** da 20KW, 230Vac a 50 Hz e 2 gruppi batterie, tipo AGM della **Mastervolt**, in grado di funzionare anche capovolte. Le vernici, impiegate a bordo, sono del tipo omologato MMI della **Sinco Mec Kolor S.p.A.**

Quale unità della Guardia Costiera l'unità S.A.R. CP 300 ha in dotazione moderni sistemi di navigazione e scoperta e apparati TLC, prodotti dalla **Furuno** (Radar, Bussola satellitare, ecoscandaglio, anemometro, sistemi di comunicazione completi di coperta ecc).#

A cura di **Virgilio Giusti**

NAVIGA AFFIDANDOTI ALLA PRECISIONE DI FURUNO !



Doppler Speed Log DS-85

- Maggiore stabilità e precisione grazie al fascio di trasmissione più stretto che garantisce un'ottima resistenza alle bolle d'aria
- Nuova Gate Valve più compatta e leggera del 30% rispetto alla valvola tradizionale
- Interfaccia utente semplice ed intuitiva con schermo dai colori chiari e tenui
- Conformità ai più recenti standards IMO & IEC



Doppler Sonar DS-60

- Obbligatorio su imbarcazioni superiori alle 50.000GT
- Maggiore precisione nel calcolo della velocità della nave SOG e STW e riduzione dell'effetto di rollio e beccheggio grazie alla trasmissione a 3-beam e 320 kHz
- Dato di velocità misurato su 3 assi: longitudinale prua-poppa, trasversale dritta-sinistra a prua e trasversale dritta-sinistra a poppa
- Conformità alle normative IMO MSC.36(63), MSC.96(72), A.694(17), A.824(19)

www.furuno.it | @furunoitalia | #furunoitalia

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

CONSEGNATA AI CARABINIERI LA MOTOVEDETTA N800

NEW PATROL BOATS

Consegnata ai Carabinieri la motovedetta N800

Costruita da Ferretti Security Division è la prima di sedici unità che opereranno nelle acque costiere territoriali

Durante il 60° Salone Nautico di Genova, ha avuto luogo la cerimonia di consegna della prima motovedetta **FSD N800** all'Arma dei Carabinieri. L'unità navale, capoclasse di sedici imbarcazioni è stata consegnata alla presenza del Generale di Corpo d'Arma **Claudio Vincelli**, Comandante Interregionale Carabinieri "Pastrengo", dell'Avvocato **Alberto Galassi**, Amministratore Delegato di Ferretti Group e di Giuliano Felten, Direttore di Ferretti Security Division. Le motovedette alturierre FSD N800 sono state oggetto della gara d'appalto, aggiudicata a FDS, la Business Unit del Ferretti Group, rivolta al settore della Sicurezza marittima. «Splendida giornata per FDS; voglio ringraziare l'Arma dei Carabinieri per avere scelto di dotarsi di mezzi che integrano la migliore tecnologia del mercato, nel pieno rispetto dell'ambiente. Le motovedette FSD garantiscono una straordinaria efficienza di qualunque profilo per missioni di sicurezza e pattugliamento» ha affermato Galassi. La nuova imbarcazione è stata realizzata con uno scafo in materiale composito, deadrise 22°, con pattini; la motovedetta è lunga f.t. 16,75 metri, con una lunghezza alla linea di galleggiamento di 13,85 metri, il valore di larghezza massima, parabordi inclusi, pari ai 4,65 metri, con una immersione di 1,57 metri. Il dislocamento, a vuoto, è di 21,70 ton; il dislocamento dell'imbarcazione standard, priva di moduli ibridi, in condizioni di pieno carico, con scafo ed eliche pulite, è pari a 25,5 ton. La propulsione è assicurata da due motori marini **MAN16**, potenza 800 mhp/588 kW a 2300 g/min e da 2 motori elettrici **Hybrid Propulsion** (optional) da 75 kW/288Vdc-100Ah. La FSD N800 adotta un sistema di propulsione elettrico aggiuntivo, accoppiato ai motori termici, per operare in modalità "zero emissioni". Il sistema prevede due motori elettrici trifase, a magneti permanenti da 75 kW ciascuno, inseriti tra i motori termici principali, MM.TT.PP., e le linee d'asse, due banchi batterie a celle di fosfato di litio e ferro di ultima generazione, da 288V-100Ah ciascuno, e gestito da un sistema di monitoraggio integrato. La velocità massima dell'unità è di 30,5 nodi, velocità di crociera di 22 nodi; la propulsione elettrica assicura una velocità di 7 nodi. L'autonomia varia dalle 240 miglia nautiche, calcolate alla massima velocità, alle 300 miglia nautiche, previste per la velocità di crociera; la propulsione elettrica assicurerà all'unità navale un'autonomia di 7 ore. La capacità del serbatoio del carburante è di 2.700 litri mentre il serbatoio dell'acqua può contenere 500 litri. L'adozione del motore ibrido *Transfluid diesel/elettrico* di nuova concezione, integrato dagli ingegneri del cantiere ai sistemi di bordo, consentirà l'operatività dell'imbarcazione anche in presenza di aree protette. L'unità è classificata **RINA PC** (RINaMil for Fast Patrol Vessels).



La nuova motovedetta N800

During the 60th Genoa Boat Show, the delivery ceremony to the Carabinieri took place of the FSD N800 patrol boat, the first of sixteen boats awarded to FDS, the Ferretti Group Business Unit aimed at the military maritime sector.

The new boat was built with a hull in composite material, deadrise 22°. FSD N 800 is 16.75 metres long, with a waterline length of 13.85 meters, maximum width, including fenders, of 4.65 metres, with a draught of 1.57 metres. The unladen displacement is 21.70 tonnes. Propulsion is ensured by two MAN 16 marine engines with a power of 800 mhp/588 kW at 2300 rpm and by 2 hybrid propulsion electric motors (optional) of 75 kW/288Vdc-100Ah. The FSD N800 can adopt an additional electric propulsion system, coupled to the thermal engines, to operate in "zero emissions" mode. The system includes two three-phase electric motors, with permanent magnets of 75 kW each. The maximum speed of the vessel is 30.5 knots, cruising speed of 22 knots; the electric propulsion ensures a speed of 7 knots.

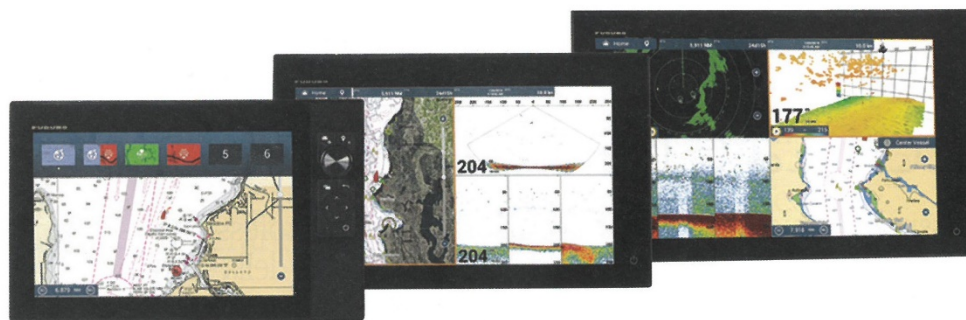
Furuno Italia ha fornito tutti gli apparati di navigazione e scoperta comprensivi di 2 sistemi multifunzione **FURUNO NavNet T2T3**, di ultima generazione Ibrido Touch; 1 sensore radar **FURUNO DRS6A-NXT Broadband solid state**, con la funzionalità **ARPA 100 bersagli**; 1 sensore GPS **NMEA 2000 FURUNO GP-330B**; 1 AIS Trasponder **FURUNO FA-50**; 1 computer di navigazione professionale con **SW TimeZero Pro** e moduli avanzati **PBG (personal bathymetric generator)**; 1 sonar **DFF3D**, il sonar multibeam **FURUNO DFF3D** è in grado di fornire a tutti i sistemi di bordo dati dettagliati di tutto quello che si trova sotto la chiglia dell'unità, con un cono ampio 120°. Le comunicazioni in banda VHF sono assicurate dall'apparato radio di ultima generazione **FURUNO FM-4800**, che include anche sensore GPS, ricevitore AIS integrato e funzione loud hailer. Anche il sistema optronico è stato fornito ed installato a bordo da **FURUNO Italia**. Sulla motovedetta è presente una termocamera **FLIR M364C**, interfacciata ai sistemi multifunzione ed al **TimeZero professional** per garantire funzionalità avanzate di tracciamento automatico bersagli AIS ed ARPA. Inoltre sono stati forniti un faro di ricerca **ACR RCL-100 Led** ed **EPIRB Ocean Signal**

E100PRO a rilascio automatico con sensore GPS integrato. Gli apparati sono installati nella timoneria. La vedetta N800 può imbarcare 18 persone (6 militari e 12 ospiti). Oltre alla timoneria, sono ricavati nell'interno dell'unità un locale mensa/quadrato, 2 cabine per un totale di 6 posti letto, un locale igienico. Le future motovedette **FSD N800**, terminate le operazioni di collaudo e di addestramento del personale raggiungeranno le sedi di servizio, dove saranno chiamate a svolgere l'attività di sorveglianza delle acque costiere e territoriali. #

Virilio Giusti

FURUNO ITALIA PLAYER NEL MERCATO NAZIONALE

THE INTERVIEW



Furuno Italia player nel mercato nazionale

Nonostante la pandemia, l'azienda ha resistito grazie all'ampia offerta di apparati per tutti i settori navali

Deep sea, difesa, diporto, pesca sportiva, barche da lavoro, diporto e mega yachts sono i principali mercati di riferimento di Furuno, colosso giapponese specializzato nella produzione di sistemi di comunicazione e navigazione, presente nel nostro Paese con la filiale Furuno Italia.

Il General manager **Massimo Bugli** nell'intervista che segue fa il punto su un anno particolarmente difficile qual è stato il 2020 che, tuttavia, si è chiuso con margini operativi confortanti.

Breve resoconto sulle attività commerciali della società del 2020?

L'anno 2020, che sta volgendo al termine, è stato un anno difficile per Furuno Italia, come per molte aziende italiane. Il lockdown di Marzo e Aprile ha causato una forte riduzione delle attività e del fatturato di alcuni segmenti di mercato seguiti da Furuno Italia, tra cui il diporto e la pesca. Fortunatamente Furuno è un'azienda produttrice di una vasta gamma di prodotti ed è l'unico maker al mondo che opera in tutti i segmenti di mercato: Deep Sea, Work Boat, Yachting, Diporto e Pesca. In tal modo Furuno Italia è riuscita a compensare il calo di lavoro nei segmenti diporto / pesca con un forte aumento di fatturato e lavoro in ambito professionale e patrol boat. Nel corso del 2020 FURUNO Italia ha, infatti, consegnato ed installato diversi impianti di navigazione e comunicazione su alcune nuove unità della Guardia Costiera Italiana e della Guardia Costiera Greca in costruzio-



Massimo Bugli, General manager Furuno Italia

"Deep sea, defence, pleasure craft, sport fishing, work boats and mega yachts are the main reference markets of Furuno, a Japanese giant specialised in the production of communication and navigation systems, present in our country with the Furuno Italia branch". In an interview Massimo Bugli general manager takes stock of a particularly difficult year due to the pandemic. However, 2020 closed with a comforting operating margin. Furuno Italia managed to compensate for the decrease in work in the pleasure craft/fishing segments with a strong increase in turnover and work in the professional and patrol boat sectors. In fact, during 2020 FURUNO Italia delivered and installed various navigation and communication systems on some new vessels of the Italian Coast Guard and the Greek Coast Guard under construction at Cantieri Navali Italiani, reaching the established budget with a good operating result.

ne presso Cantieri Navali Italiani. In conclusione, FURUNO Italia chiuderà il 2020 raggiungendo il budget stabilito e con un buon risultato di esercizio. Il portafoglio ordini già acquisito, inoltre, ci fa ben sperare anche per il 2021.

In che modo ha inciso la pandemia covid-19 sulle vostre tradizionali attività commerciali?

La pandemia ha avuto un forte impatto sulle nostre classiche attività commerciali: sin dall'inizio della diffusione del virus in Italia, infatti, Furuno ha immediatamente dato la priorità alla sicurezza del proprio personale e dei propri partners annullando tutte le fiere e le manifestazioni del settore (incluse quelle che non sono state cancellate dagli organizzatori).

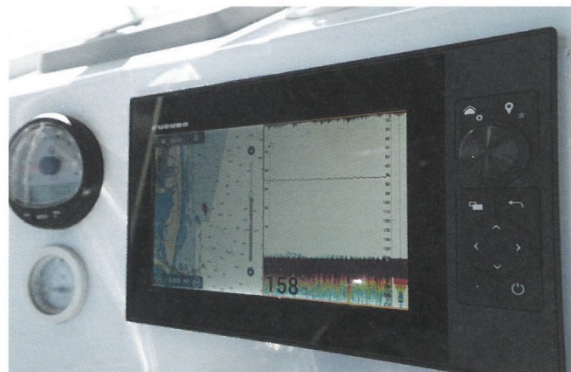
Nel Febbraio di quest'anno, alcuni addetti commerciali di FURUNO Italia erano impegnati in una fiera della pesca in Veneto in una zona in cui sono comparsi i primi casi di Covid 19; la nostra casa madre in Giappone ci ha subito dato indicazioni di far rientrare i dipendenti Furuno in sede a metà manifestazione, allo scopo di garantire loro la massima sicurezza: anche in questa situazione Furuno ha dimostrato di mettere in primo piano la salute e la sicurezza dei suoi dipendenti.

Il personale di FURUNO Italia si è, quindi, concentrato nel dare ai propri clienti il massimo supporto da remoto e nell'organizzare con loro diversi webinar e videoconferenze in modo da continuare a seguire i progetti e le configurazioni tecniche delle diverse imbarcazioni seguite.

Quali nuovi prodotti Furuno sono stati presentati quest'anno sul mercato ita-



Doppler Speed Log Type approved DS-85



NavNet TZTOUCH 3

liano e per quale tipologia di clienti sono stati proposti?

Nel corso del 2020 sono stati lanciati in Italia diversi nuovi prodotti già presentati alla fine del 2019. I principali sono:
Nuova serie di Radar commerciali X band Solid State.
In primavera Furuno ha annunciato l'uscita della nuova serie FAR-2xx8 NXT e FAR-3000 NXT in banda X Solid State ad alta potenza IMO Compliant. Si tratta delle prime serie di Radar e Chart Radar in banda X al mondo omologate IMO in versione Solid State (senza magnetron). Queste serie di radar vanno a completare la gamma di Radar e Chart Radar Furuno di ultima generazione. I radar delle serie FAR di FURUNO sono quelli più diffusi nell'ambito della marina mercantile, barche da lavoro e patrol boat.

Nuova serie di apparati multifunzione NavNet TZT3 con display da 9" 12", 16" e 19" estremamente potenti e con processori di ultima generazione.

Questi sistemi, oltre ad essere molto apprezzati sulle imbarcazioni da diporto, stanno sempre di più divenendo il punto di riferimento delle imbarcazioni professionali patrol boat e delle piccole/medie unità da lavoro.

Nuovo Doppler Speed Log Type approved DS-85 Wheelmark. Questo sistema va a sostituire il precedente DS-80 aumentando la precisione, la stabilità e il dettaglio di misurazioni dei sistemi Doppler Speed Log due assi di FURUNO presenti in tutte le navi mercatili ed unità superiori a 300 GT. #

A cura di Virgilio Giusti

PILOTI AUTOMATICI

Lo scopo del pilota automatico è quello di supportare l'equipaggio, soprattutto durante i lunghi viaggi e quando l'equipaggio è ridotto. È un sistema sicuro ed è possibile usarlo anche con mare formato. Tuttavia, quando si innesta il pilota automatico, non bisogna mai lasciare il ponte di comando senza controllo.

COME FUNZIONA

Il sensore, l'unità di controllo e l'unità di potenza sono le tre componenti fondamentali dei primi modelli che, ancora oggi, caratterizzano il funzionamento del pilota automatico. È cambiato, però, il modo in cui agiscono e, naturalmente, sono differenti i materiali utilizzati e le tecnologie costruttive. Un nucleo di microprocessori elabora le informazioni degli angoli di rotta e dello spostamento. Il sensore è costituito da una bussola elettronica (fluxgate) costituita da due micro induttori ad avvolgimento, disposti ad angolo retto. Il transito della corrente elettrica crea intorno ad ogni avvolgimento un piccolo campo magnetico, tanto più intenso quanto maggiore è la tensione applicata. Il sistema determina il grado di tensione necessario in modo che il campo magnetico generato possa opporsi a quello terrestre; in questo modo si ricava la direzione del dispositivo e, di conseguenza della

barca, rispetto al Nord magnetico. L'informazione di rotta è poi analizzata dal microprocessore; rilevato l'eventuale errore di rotta, un impulso giunge al motore elettrico del pilota che provvede a effettuare lo spostamento della ruota del timone per il tempo necessario a rientrare in rotta (dato tenuto sotto controllo dalla bussola elettronica). Questo comando è trasmesso dall'unità di potenza mediante una ruota dentata, una cinghia, un pistone meccanico-elettrico o un sistema idraulico, a seconda delle dimensioni dell'imbarcazione o della qualità di regolazione che si vuole ottenere. Al momento dell'acquisto dell'autopilota è importante sapere che il suo motore deve essere rapportato alle dimensioni della barca e alle condizioni in cui è presumibile che sarà utilizzato.

IL MERCATO

L'offerta di autopiloti è molto ampia. I "cockpit" sono adatti a barche da 8 a 14 metri, con timoneria a barra o a ruota e sono modelli esterni. Gli "inboard" hanno diversi tipi di motori: quello lineare meccanico è pensato per le barche a vela; quello lineare idraulico è per yacht più grandi e per coloro che praticano molto la navigazione d'altura; quello idraulico è invece idoneo agli scafi a vela e a quelli a motore con apparato entro bordo.

COSA C'È DIETRO A UN PILOTA?

L'attuatore è l'unità motrice che collega l'autopilota alla timoneria

L'indicatore angolo di barra è la "mano" dell'autopilota, che applica la giusta quantità di movimento di timone

L'unità di controllo fornisce tutte le informazioni necessarie per controllare l'autopilota

Il comando a distanza è utile per manovrare l'autopilota senza dovere rimanere sempre dove è collocata l'unità di controllo

La bussola è l'occhio dell'autopilota. È il sensore di direzione che converte le informazioni dal campo magnetico della terra in dati di navigazione

Il computer di rotta è il cervello che coordina la potenza necessaria per controllare i movimenti dell'unità motrice

FURUNO / NAVPILOT-300

NAVpilot-300, munito di display LCD a colori da 4,1 pollici, è ideale per barche fino a 40 piedi: presenta come grande novità il telecomando Bluetooth GC-001 con la funzione "Gesture Control", che si attiva tramite il pulsante centrale "G", consente, tenendo in mano il controllo remoto, di indirizzare l'imbarcazione verso la direzione desiderata con un semplice gesto della mano. www.furuno.com





MULTIFUNZIONE E GPS

Alcuni indicano solo le coordinate e la rotta, altri sono dei veri e propri computer di bordo che fanno da network per altri strumenti



FURUNO / GP-39

Il GPS Furuno GP-39, ideato specificamente per imbarcazioni professionali (o per chi pratica la pesca in modo sistematico), è dotato di display a

colori da 4,2 pollici e dispone di antenna a 12 canali SBAS (WAAS, EGNOS, MASA). Sul GP-39 sono disponibili diverse modalità operative: Plotter, Highway, Steering, NAV data, Satelliti e due pagine personalizzabili. www.furuno.com



NOVITÀ!

FURUNO / TZT9F

TZT9F va ad ampliare la gamma della serie NavNet TZtouch 3 di multifunzione Furuno. Il nuovo e compatto MFD racchiude tutta la potenza della serie NavNet TZT3 in un display IPS da 9", in grado di adattarsi a qualsiasi tipo di navigazione e di imbarcazione. www.furuno.com

segue

RADAR A STATO SOLIDO

Fino ad alcuni anni fa, il radar era utilizzabile soltanto su scafi di grandi dimensioni. Oggi i costi sono calati, le dimensioni si sono ridotte e l'evoluzione della tecnologia ha permesso al radar di interfacciarsi con tutto il sistema di navigazione.

A COSA SERVE

Il radar riduce i rischi di collisione, soprattutto in caso di scarsa visibilità. Le onde che vengono emesse dall'antenna se intercettano un'imbarcazione permettono di visualizzarne la posizione direttamente sullo schermo dello strumento dando la possibilità al timoniere di tenere sotto controllo incroci pericolosi.

Tutte le barche devono essere dotate di un riflettore radar (passivo o attivo: i primi si limitano a riflettere il segnale, i secondi lo amplificano elettronicamente), che "rimanda" indietro l'onda una volta colpito. Grazie al miglioramento delle tecnologie nella costruzione dei componenti a stato solido (ovvero usando elementi semiconduttori come Silicio, Germanio, etc) i radar di ultima generazione, che non necessitano di potenze molto elevate, montano dei trasmettitori completamente costruiti con componenti a stato solido (che lavorano a basse tensioni e nel caso di rottura di un amplificatore continuano a funzionare).



FURUNO / DRS6A-NXT

Si tratta della prima antenna in Banda-X Open Array con tecnologia Solid-State (senza magnetron) ad alta definizione. La funzione ARPA risulta notevolmente migliorata: sono necessari solamente alcuni secondi per ricevere le informazioni di velocità e direzione di un target e vederle visualizzate sul display. Con questa funzione è possibile acquisire fino a 40 bersagli ARPA simultaneamente. www.furuno.com

SISTEMI AIS - AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM

L'Ais è uno strumento che evita le collisioni in mare, o almeno dice se si è in rotta di collisione. Lo strumento è in grado di monitorare le rotte delle imbarcazioni vicine indicando direttamente sul plotter, o direttamente sullo strumento, la loro prua, velocità e posizione.

I MODELLI SUL MERCATO

Le tipologie di sistemi AIS sono due, divisi in classe A e B. La prima comprende apparati idonei all'utilizzo sulle navi, è dotata di un sistema ricevente e trasmettente. Per poterlo adoperare ci vuole un patentino. I modelli in classe A sono in grado di trasmettere a una potenza regolabile fino a un massimo di 25 Watt. I modelli in classe B invece sono idonei per l'utilizzo diportistico.

COME FUNZIONA

Utilizza la banda radio del Vhf per trasmettere i dati di posizione, numero identificativo (MMSI) come quello del Dsc della radio vhf, la lunghezza della barca, la larghezza, tipo di barca o nave, e i dati di navigazione, rotta e velocità. Questi dati vengono

inseriti nel sistema durante la prima installazione. Tutti i dati memorizzati vengono recepiti da tutte le barche che sono nel raggio d'azione delle onde Vhf e che sono dotate di un apparato AIS. Viene adoperata la banda del Vhf perché le sue onde sono più lunghe di quelle del radar e più potenti.

LA CLASSE B PER I DIPORTISTI

Come abbiamo visto, i modelli di classe B sono adatti all'utilizzo diportistico e si presentano come scatole (black box); si installano a bordo, connettendoli al Vhf e al chartplotter per poter visualizzare meglio i bersagli. Fino a poco tempo fa, erano solo riceventi; tuttavia, recentemente sono stati immessi sul mercato anche alcuni modelli di classe B che includono la funzione sia di ricezione, sia di trasmissione.

I ricevitori AIS in commercio sono molti, a prezzi variabili da circa 100 fino a 500 euro o più (più costosi sono i dispositivi che possono anche trasmettere). Alcuni modelli consentono tra l'altro di utilizzare, per la visualizzazione dei dati, un PC con connessione WiFi.

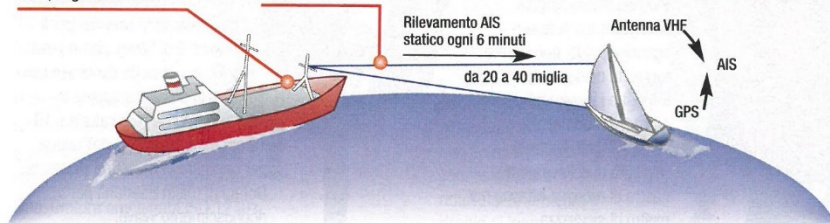
I DATI TRASMESSI DALL'AIS

COSA COMUNICA L'AIS

- Nome e MMSI della barca vicina
- Tipo di barca, se nave, cargo (con eventuale carico),
- yacht a vela o a motore
- temporali della collisione
- rotta
- velocità
- posizione
- angolo di prua
- angolo di virata

aggiornamento posizione ogni 5 secondi con dati: n° MMSI, posizione, velocità, rotta, angolo di virata

n° MMSI, tipo di barca, dati barca, carico, destinazione



FURUNO/ FA-170

Il nuovo AIS FA-170 Classe-A omologato IMO ha un'interfaccia utente migliorata e più semplice

rispetto al precedente FA-150 e un nuovo display LCD a colori. Più compatto rispetto al FA-150, con minor altezza e spessore, il transponder FA-170 è dotato di un nuovo LCD a colori più visibile. www.furuno.it



EPIRB

In caso di emergenza, l'Epirb è l'unico strumento salvavita in grado di segnalare con precisione la posizione della barca in difficoltà, allertando i soccorsi. Non per niente, è obbligatorio a bordo per le navigazioni oltre le cinquanta miglia.

A COSA SERVE

Epirb è l'acronimo di Emergency Position Indicating Radio Beacon; si tratta di un sistema che con un messaggio radio avvisa la macchina dei soccorsi su frequenze particolari.

COME FUNZIONA

Il segnale di un Epirb, lanciato sulle frequenze radio 406 o 121,5 MHz, inizialmente è captato dai satelliti o dagli aerei, poi rimbalza alle stazioni LUT (Local User Terminal) dislocate in tutto il mondo, che lo memorizzano e lo codificano; in seguito è trasmesso ai centri MCC (Mission Control Center) e, infine, viene inviato ai centri RCC (Rescue Control Center) che si occupano di mobilitare e coordinare i mezzi di soccorso. In territorio italiano, la Stazione LUT del sistema

satellitare è situata a Bari Palese, l'MCC è quello della centrale operativa della Guardia Costiera di Roma e i diversi RCC sono rappresentati dalle sedi delle Capitanerie di Porto ubicate lungo le coste. Il sistema satellitare utilizzato è il Cospas-Sarsat. Nell'area del Mediterraneo, dal momento in cui è lanciata una richiesta di aiuto a quello in cui la stazione lo riceve e invia i soccorsi, trascorrono massimo 2 ore.

IL MERCATO

Da febbraio 2009 sono cambiate le frequenze degli Epirb. La 121,5 MHz non è più operativa. I satelliti che ricevono la frequenza 121,5 MHz sono stati disattivati, mentre rimangono attivi quelli da 406 MHz. Alcuni fra i modelli più recenti sono forniti anche di un ricevitore GPS o di un'interfaccia GPS così da garantire una localizzazione sempre più precisa da parte dei soccorsi. I modelli portatili hanno prezzi che partono da circa 450 euro; quelli all'avanguardia, con doppia frequenza e GPS incorporato, possono arrivare a costare intorno a 900 euro.

SISTEMA DI LOCALIZZAZIONE COSPAS-SARSAT



FURUNO / EPIRB PRO1

Il SafeSea EPIRB1 opera con il sistema Cospas-Sarsat, che utilizza tre reti satellitari, tra cui il nuovo MEOSAR. Tale sistema può calcolare la posizione utilizzando tecniche di elaborazione Doppler ed è meno suscettibile ad ostruzioni che potrebbero bloccare il segnale in una data direzione. Inoltre incorpora un ricevitore GPS a 66 canali per una trasmissione immediata dell'allarme e per una maggiore precisione nel fornire le coordinate di posizione. Misura infatti solo 340 x 89 x 100 mm (la custodia: 237 x 191 x 121 mm), per un peso di 422 grammi (che diventano 1250 compreso l'housing). In caso di affondamento dell'imbarcazione, l'EPIRB1 Pro si sgancerà automaticamente dalla custodia ed emergerà in superficie attivandosi automaticamente al contatto con l'acqua.

www.furuno.com

NOVITÀ!



segue

PLB E MOB

OCEAN SIGNAL / MOB 1

Vi presentiamo il più piccolo dispositivo AIS MOB del mondo con DSC integrato - il rescueME MOB1 di Ocean Signal. Il MOB1 è compatibile anche con i giubbotti di salvataggio gonfiabili più compatti. Il MOB1 è destinato ad essere installato all'interno del giubbotto di salvataggio e si attiverà automaticamente al gonfiaggio, inviando il primo allarme entro 15 secondi. Il MOB1 è impermeabile fino a 10 metri. La luce stroboscopica integrata garantisce la massima visibilità in condizioni di scarsa luminosità. Il MOB1 comunica con l'imbarcazione da cui siete stati separati e con altre imbarcazioni nelle vicinanze (fino a 5 miglia a seconda delle condizioni). www.furuno.com



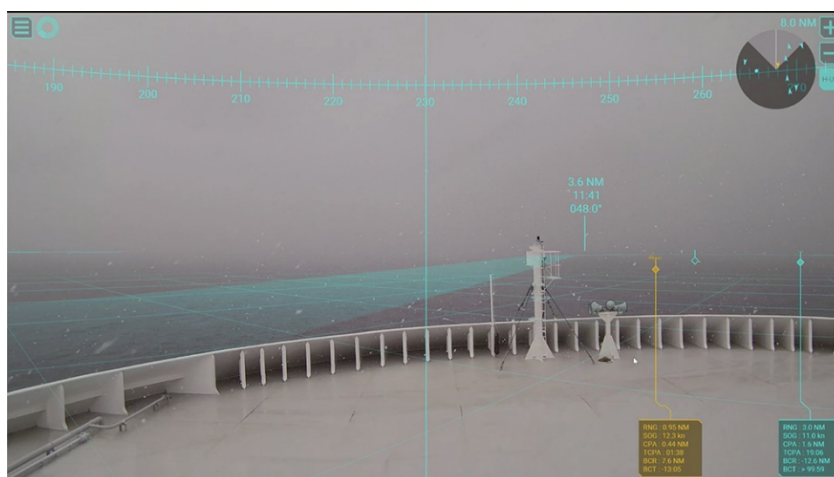
Gennaio 2021

FURUNO ENVISION AR-100M, NAVIGARE IN REALTÀ AUMENTATA



Ciò che fa AR-100M è sovrapporre su un unico schermo l'ambiente circostante ai dati ricavati dagli apparecchi di bordo. Il Furuno Envision AR Navigation System sfrutta la realtà aumentata come ausilio per una navigazione più sicura

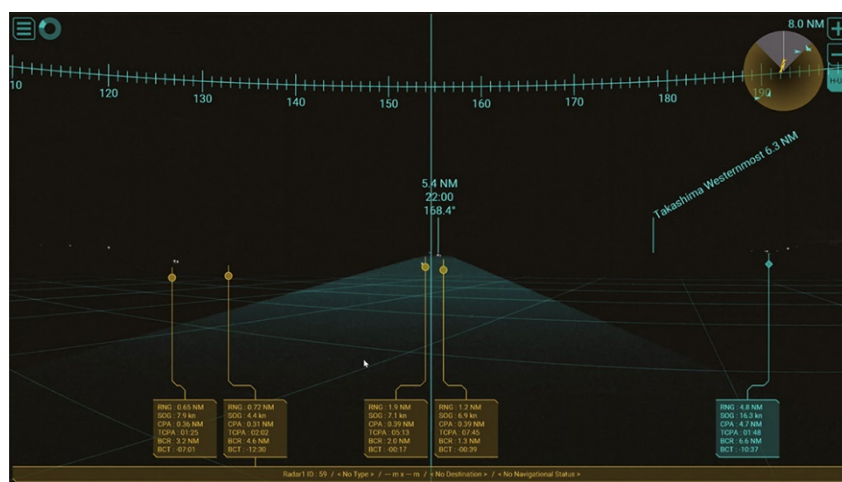
Lo scopo principale del sistema di navigazione **Furuno Envision AR** è quello di ridurre al minimo l'errore umano e aiutare a prendere decisioni in modo rapido ed efficace. Il sistema AR aiuta chi è al comando dell'imbarcazione a comprendere intuitivamente la situazione circostante grazie alla sovrapposizione delle informazioni necessarie su un unico schermo.



segue

Grazie a una telecamera puntata in avanti a prua della nave, un'immagine della vista frontale viene proiettata su un display e a quest'immagine vengono sovrapposte tutte le informazioni di navigazione necessarie. Tra i dati visualizzati sono compresi, oltre quelli relativi alla navigazione (come posizione, velocità e direzione ricevute dal GPS e da altri ricevitori Gyrocompass) anche i dati AIS, del Target Tracking Radar e la carta ECDIS.

Tutto ciò consente, anche in caso di condizioni meteorologiche o di visibilità avverse, di visualizzare chiaramente le rotte e i dati relativi alla propria nave ed alle altre imbarcazioni: anche quando la nave sta beccheggiando o rollando, le informazioni AR sovrapposte rimangono stabili e non si allontaneranno dagli elementi reali, fornendo dati affidabili in tutte le circostanze.



Questo modo intuitivo di visualizzare e condividere le informazioni, fornisce una maggiore consapevolezza della situazione e consente un migliore coordinamento tra il capitano e l'equipaggio. Mira, inoltre, a contribuire alla sicurezza e protezione del viaggio offrendo supporto visivo alle manovre e alla navigazione durante qualsiasi operazione. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Ut elit tellus, luctus nec ullamcorper mattis, pulvinar dapibus leo.

La navigazione AR in questo momento è uno strumento ausiliario progettato per migliorare le condizioni di navigazione e per una navigazione più sicura. In nessun caso la navigazione AR può sostituire Radar, ECDIS, etc., o altri strumenti necessari per evitare i pericoli.

Il sistema AR-100M nella fornitura standard comprende un'unità processore, la telecamera IP con alimentatore POE, il trackball con anello di scorrimento Orbit.

In base alla presenza o meno a bordo del sistema ECDIS FMD-3200/3300 di Furuno, esistono due configurazioni ottimali utili a migliorare le prestazioni dell'AR-100M. I dati AIS, GPS e di heading sono sempre obbligatori, sia nella variante con ECDIS sia in quella senza ECDIS; a quest'ultima variante, tuttavia, andrà aggiunto il sensore MC-3000S, che fungerà da "gateway" per introdurre i segnali all'interno del sistema AR. In aggiunta, è possibile interfacciare Radar/Chart-Radar, bussole satellitari o Speed Log satellitari.

FURUNO



FEBBRAIO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Febbraio 2021

ECO BARCELONA/VALENCIA



Prime due ro-ro ibride di 12 ordinate dal Gruppo Grimaldi in Cina

Tra la fine dello scorso anno e inizio del 2021, il Gruppo Grimaldi Napoli ha preso in consegna i nuovi traghetti full cargo ro-ro Eco Valencia e Eco Barcelona che sono entrati a far parte della controllata Grimaldi Euromed Spa. Si tratta delle prime due navi "ibride" di una serie di dodici unità gemelle ecofriendly ordinate nel 2018 al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Il programma di consegne di questa serie di navi si concluderà nel 2022.

Il programma di espansione della flotta Grimaldi comunque non sembra conoscere battute d'arresto come si evince dalla recente intervista rilasciata da Emanuele Grimaldi al quotidiano genovese IL SECOLO XIX nella quale l'armatore partenopeo ha annunciato alcune trattative con i cantieri del Far East ormai prossime alla definizione per la costruzione di altre sei navi multipurpose adibite al trasporto di auto, trattori, camion e contenitori.

Eco Valencia è entrata in servizio lo scorso 16 novembre lungo le rotte del Mediterraneo occidentale mentre Eco Barcelona, consegnata il 4 gennaio, è entrata in servizio il 1 febbraio. Una terza unità della serie, Eco Livorno, è stata consegnata lo scorso 29 gennaio.

In particolare, per la costruzione della m/n Eco Valencia il Gruppo Grimaldi si è avvalso della collaborazione MPS Capital Services Banca per le Imprese (Gruppo Montepaschi) che ha erogato un finanziamento di circa 39 milioni di Euro (Grimaldi Euromed ha coperto con fondi propri il 40% del valore della nave).

Queste innovative navi fanno parte della cosiddetta Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) e rappresentano, in concreto, la significativa risposta tecnologica alla sfida intrapresa dal gruppo armatoriale partenopeo, leader mondiale nel settore dei tra-

Ship's type
Ro-Ro cargo
Flag
Italy
Classification
RINA

Length overall/bp	238.00/229.75 m
Breadth, moulded	34.00 m
Summer max draught	7.20 m
GT/Deadweight	67311/18128 dwt abt
Cargo capacity	7800 gross lane meters
Cars/Trailers	180/500
Stern ramp/Door SB	15 (+3 m) x 18 m
Stern ramp/Door PS	15 (+3 m) x 8 m
Main engines	2x HYUNDAI-MAN B&W 8550ME-C9.6 - Tier II SMCR = 2 x 12780 kW @ 117 rpm
Prop. controllable Pitch	(4) blades Dia. 5.8 m
Rudder (2)	Kongsberg (Rolls Royce) PROMAS FM-P 4300x4300 flap type
Electric generators (3 Hyundai-HIMSEN)	7H21/32 (HR)x1540 kW @ 1000 rpm run. on HF08MGO
Hybrid Battery System	2 x 2500 kWh
Service Speed	Abt. 19.0 kn on 63.7 mt/day HF0 380cSt up to 3.5% Sulphur
Pax-Drivers/Crew	12/33

Between the end of last year and the beginning of 2021, the Grimaldi Group in Naples took delivery of the new full cargo ro-ro ferries Eco Valencia and Eco Barcelona which have become part of the subsidiary Grimaldi Euromed Spa.

These are the first two "hybrid" ships of a series of twelve eco-friendly twin vessels ordered in 2018 from the Chinese Jinling shipyard in Nanjing. The delivery programme for this series of ships will end in 2022.

Specifically, Eco Valencia entered service on 16th November along the Western Mediterranean routes while Eco Barcelona, delivered on 4th January, came into service on 1st February. A third vessel of the series, Eco Livorno, was delivered on 29th January.

In particular, for the construction of the m/s Eco Valencia the Grimaldi Group made use of the collaboration with MPS Capital Services Bank for Enterprises (Montepaschi Group) which provided loan of approximately 39 million euros (Grimaldi Euromed covered 40% of the ship's value with its own funds).

These innovative ships are part of the so-called Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) and represent the technological response to the challenge undertaken by the Neapolitan shipping group, aimed at pursuing the goal of decarbonisation.

Eco Valencia and Eco Barcelona are 238 metres in length and 34 metres in beam, with a gross tonnage of 67,311 tonnes and a service speed of 20.8 knots. The ships fly the Italian flag and are the largest ro-ro vessels in the world currently engaged in short sea shipping. The load capacity, 7,800 linear metres of rolling freight equivalent to over 500 trailers, is double compared to the ships of the previous series of the Grimaldi fleet which have a load capacity of 3,850 linear metres. The sum of the energy efficiencies together with the design of the hull means that the ships of the GG5G series transport double the linear metres while

segue

SHIPS VISITED FOR YOU



Sopra - Reverse bow bulb di Eco Valencia. Sotto - Le navi GG5G sono dotate di 2 rampe di poppa SB15 (+3)m x 18m e PS 15 (+3)m x 6m

sporti marittimi di automobili e materiali rotabili, volto a perseguire l'obiettivo della decarbonizzazione.

Eco Valencia-Eco Barcelona, sono classificate dal RINA (C*, Ro-Ro Cargo Ship, INWATERSURVEY, BWM-T, AUT-UMS, SYS-NEQ-1, SYS-IBS, GREEN PLUS, UNRESTRICTED NAVIGATION), sono lunghe 238 metri e larghe 34 metri, stazza lorda di 67.311 tonnellate e raggiungono una velocità di crociera di 20,8 nodi. Le navi battono bandiera italiana e sono le più grandi unità ro-ro al mondo attualmente impegnate nel trasporto marittimo a corto raggio. La capacità di carico, 7800 metri lineari di merci rotabili equivalenti ad oltre 500 trailer, è doppia rispetto alle navi della precedente serie della flotta Grimaldi che hanno una capacità di carico di 3850 metri lineari. La sommatoria delle efficienze energetiche unitamente alla progettazione dello scafo, fa sì che le navi della serie GG5G trasportino il doppio dei metri lineari mantenendo gli stessi consumi delle precedenti unità della flotta consentendo di abbattere sensibilmente il rapporto tra emissioni CO2 per carico trasportato.

Il progetto è stato sviluppato dall'Ufficio Tecnico ed Energy Saving del Gruppo Grimaldi in collaborazione con lo studio danese Knud E. Hansen e - come riporta un comunicato della compagnia armatrice - si caratterizza per i suoi aspetti green tra cui l'air lubrication system (SilverstreamTM Technologies), sistema di lubrificazione ad aria basato sulle performances di 6 compressori e 12 Air Release Unit che, creando dei cuscini d'aria da prua a poppa, consentono di ridurre la resistenza all'avanzamento della nave. L'installazione di questo sistema ha consentito alla nave di ottenere la notazione "AIR-LUB" certificata dal RINA. Altre caratteristiche che definiscono il profilo green della nave sono costituite dal sistema di propulsione Rolls-Royce Promas Lite (oggi Kongsberg ndr) ottimizza-

maintaining the same consumption of the previous vessels in the fleet, allowing a significant reduction of the ratio of CO2 emissions per load transported. The project was developed by the Technical and Energy Saving Office of the Grimaldi Group in collaboration with the Danish studio Knud E. Hansen and is characterised by its green aspects including the air lubrication system (Silverstream[®] Technologies), an air system based on the performances of 6 compressors and 12 air release units which, by creating air

cushions from bow to stern, reduce the drag of the ship. The installation of this system allowed the ship to obtain the "AIR-LUB" notation certified by RINA. Other features that define the green profile of the ship are the Rolls-Royce Promas Lite propulsion system (today Kongsberg - editor's note) optimised with innovative propellers and an integrated propulsion between rudder and propeller and the waste heat recovery system to recover heat from gas, the application of silicone paints on the hull to reduce friction and the reverse bow bulb to optimise the starting of the water lines. During stops in port, the ship's electricity demand is met by guaranteeing "Zero Emission in Port[®]" thanks to the use of 5.0 MW lithium batteries that are recharged during navigation through a system connected to the axis alternator (according to the project patented by Grimaldi for integrated energy saving). The aforementioned batteries, "the largest currently available on the market" - explains engineer Dario Bocchetti (Head of the Energy Saving Dept of Grimaldi) - the energy production guaranteed by the

approximately 700 square metres of solar panels installed on the ship must also be considered, while the purification of the exhaust gases for the abatement of sulphur and particulate emissions is managed by two scrubbers. The diesel-electric propulsion uses the performance of a pair of latest generation electronically controlled main engines Hyundai-MAN B&W S50-C9.6 each of which delivers 12,780 kW at 117 rpm and is connected to the batteries for the peak-shaving function in a similar way to what happens in the automotive with the mild-hybrid.



Febbraio 2021

LA NUOVA CP240 TARGATA FURUNO



Varata a Messina la nuova CP 420 unità SAR autoraddrizzante

Il porto di Messina ha rappresentato il tradizionale scenario per il varo della nuova unità navale CP 420 *Natale De Grazia*, costruita presso il locale stabilimento **Intermarine S.p.A.**, società controllata del Gruppo Industriale **Immsi**, avvenuto il 12 Dicembre 2020, data della prematura scomparsa del Comandante De Grazia, Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, in servizio a Reggio Calabria nel 1995, città dove era nato.

Natale De Grazia era nato nel 1956, aveva conseguito il titolo di Capitano di Lungo nel 1981, effettuando quattro anni di navigazione in qualità di 2° e, successivamente, di 1° Ufficiale di coperta su navi mercantili e petroliere. Nel 1983 entrò nel Corpo delle Capitanerie di Porto, frequentando l'Accademia Navale di Livorno, e raggiungendo il grado di Capitano di Corvetta. Trasferito nel 1994 alla sede di Reggio Calabria, collaborò attivamente con la Magistratura reggina in complesse indagini sulle "navi a perdere", presumibilmente affondate, nelle acque del Mar Jonio, deliberatamente, con un carico di rifiuti radioattivi. Nella notte, tra il 12 ed il 13 dicembre 1995, l'ufficiale morì improvvisamente in circostanze sospette mentre si recava alla Spezia per compiere delle indagini di polizia giudiziaria.

Nel 2004, il Presidente della Repubblica, **Carlo Azeglio Ciampi**, ha insignito il Comandante De Grazia della medaglia d'oro

"alla memoria", atteso che la attività di indagine svolta "è stata contraddistinta da un altissimo senso del dovere, che lo ha portato, a prezzo di un costante sacrificio personale e nonostante pressioni ed atteggiamenti ostili, a svolgere complesse investigazioni nel settore dei traffici clandestini ed illeciti, operati da navi mercantili".

La cerimonia del varo della motovedetta CP 420 "Natale Di Grazia" si è svolta alla presenza del Comandante Generale del Cor-

Series
Angeli del Mare
Shipbuilder
Intermarine
Ship operator
Coast Guard(Italy)

Length oa	33,6 m
Beam	8,15 m
Draft	1,34 m
Displacement full load	150 ts
Main engines	2 x 1790 kW MTU 16V2000M96
Gensets	DEUTZ/KOELMO (2 x 85 kW)
Waterjets type	2 x Kongsberg
Max speed	31 knots
Range at 28 knots	1,000 nm
Crew	10
Max persons on board	200
Fuel tank capacity	55 cbm
Classification register	RINA

The launching ceremony of the CP 420 "Natale De Grazia" patrol boat took place on 11th December in the presence of the Commander General of the Harbour Masters' Offices and Coast Guard, Admiral Giovanni Pettorino, the Chairman of the Intermarine shipyard, Antonino Parisi and the Chief Executive Officer Livio Corghi.

The "DE GRAZIA" vessel, laid down and built at the INTERMARINE shipyards in Messina, is made of aluminium alloy, a material particularly suitable for an all-weather sea rescue vessel. With a maximum length, overall, of 33.6 metres and a width of 8.15 metres, she has a draught of 1.34 metres. The full-load displacement is about 150 tonnes. The boat has a deep V-shaped hull, which ensures easy manoeuvrability conditions of the vessel, both at high and low speed, being able to operate in wind conditions of Beaufort scale 9 and sea conditions of STANAG scale 6.

The vessel is propelled by two MTU 16V2000M96 marine diesel engines (2X 1790 kW/2X 2490 HP) and 2 KONGSBERG waterjets, capable of delivering a maximum speed of 31 knots and a range of approximately 1,000 nautical miles at 28 knots. The 2 DDGG DEUTZ/KOELMO electric generators (2 X 85 kW) ensure the power supply to the users on board. The vessel, in case of rescue operations at sea, can embark 200 people, of which 50 hospitalised and the others seated in the area for shipwrecked, with an adjacent area for possible decontamination and an infirmary.

A boat of suitable size is located on the fly bridge; an area dedicated to VERTREP/MEDEVAC operations was created. A 0.5 tonne stern crane is

used for the eventual recovery of castaways. A high pressure 75 m³/h fire-fighting station is installed in the bow, in the event of a fire on board a rescued naval vessel. A perimeter fender is installed outboard, consisting of a D profile (80x40) with a core in expanded polyurethane (closed cell density 33 kg/m³) covered with polyurea with differentiated thickness and high fire resistance, up to 175°C, of orange RAL2004. The second vessel of the class, CP 421- ROBERTO ARINGHIERI, will be delivered in December 2021.

segue

po delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo, **Giovanni Pettorino**, del Presidente di Intermarine, **Antonino Parisi**, dell'Amministratore Delegato di Intermarine, **Livio Corghi**, del management della società e della Signora **Anna Vespia**, moglie dell'ufficiale caduto e madrina dell'evento.

La moderna imbarcazione è il primo esemplare di una nuova classe di unità navali, denominata "Angeli del Mare", in onore delle persone, chiamate ad operare nell'ambiente marino con grande generosità e spirito di sacrificio. Le moderne unità, oggetto di profondi studi per realizzare una piattaforma navale in grado di svolgere, con successo, i difficili compiti affidati dalla società civile al Corpo della Guardia Costiera. Istituzione Militare in grado di operare con successo nella ricerca e nel salvataggio di vite umane in mare, spesso in condizioni meteorologiche avverse.

Nave "DE GRAZIA", impostata e costruita presso lo stabilimento di Messina, è realizzata in lega di alluminio, materiale particolarmente idoneo per una unità di soccorso in mare ogni tempo. Con una lunghezza massima, fuori tutto, di 33,6 metri ed una larghezza di 8,15 metri ha un pescaggio di 1,34 metri. Il dislocamento, a pieno carico, è di circa 150 tonnellate.

La nave è in possesso della classificazione **RINA C Rescue e Maritime Police**. Autoraddrizzante ed inaffondabile - Navigazione Unrestricted.

Lo scafo presenta una forma di carena a V profonda, che assicura agevole condizioni di manovrabilità del mezzo, sia ad elevata che a ridotta velocità, potendo operare con condizioni di vento 9, scala Beaufort e di mare 6, scala STANAG.

L'unità è propulsa da due motori diesel marini **MTU 16v2000M96** (potenza 2X 1790 kW/ 2X 2490 HP) e da 2 idrogetti **KONGSBERG**, in grado di imprimere una velocità massima di 31 nodi ed una autonomia di circa 1000 miglia marine a 28 nodi. I 2 generatori elettrici **DDGG DEUTZ/KOELMO (2 X 85 kW)** assicurano l'alimentazione elettrica alle utenze di bordo.

La nave De Grazia, in caso di operazioni di soccorso in mare, può imbarcare 200 persone, delle quali 50 sistemate nel locale naufraghi, con adiacente area per l'eventuale decontaminazione ed una infermeria.

Un battello di idonee dimensioni è situato sul fly bridge; è stata ricavata un'area dedicata alle operazioni VERTREP/MEDEVAC. Una gru poppiera da 0,5 tonnellate è utilizzata per l'eventuale recupero di naufraghi. A prua è installata una stazione antincendio da 75 mc/h ad alta pressione, in caso di incendio a bordo di una unità navale soccorsa.

Fuoribordo è installato un parabordo perimetrale, costituito da un profilo D (80x40) con anima in polietilene espanso (a cellula chiusa densità 33 Kg/mc) rivestito con polyurea a spessore differenziato ad alta resistenza al fuoco, fino a 175°C, di color arancio RAL2004.

Oltre alla possibilità di utilizzare i dissalatori, le casse d'acqua, presenti a bordo, hanno una capacità complessiva di 3,6 metri cubi. Le casse gasolio hanno una capacità di 55 metri cubi di carburante.

L'imbarcazione varata è una unità autoraddrizzante, self righting, ed è stata oggetto di un'accurata attività progettuale, condotta dal centro di ricerca di Intermarine e, attraverso l'utilizzo delle più avanzate tecnologie navali esistenti, La CP 420 può essere, a pieno titolo, considerata una delle **unità S.A.R. (Search and Rescue)** dalle dimensioni maggiori al mondo, ed attualmente, la più lunga unità navale autoraddrizzante ed inaffondabile, realizzata da un cantiere navale.

A bordo della nave varata, prima della serie delle unità navali CP 420 della Guardia Costiera, gli impianti di navigazione e scoperta sono stati forniti, installati e collaudati dalla

Furuno Italia. Il ponte di navigazione risulta composto da due radar FURUNO: il primo è il nuovo apparato banda S FAR-2238S SSD (versione solid state) ed uno a banda X DRS25A-NXT sempre solid state ad alta potenza. E' altresì presente un sistema ECDIS FURUNO FMD-3200 Black Box ed un multifunzionale FURUNO NAVNET TZT2BB (radar, chartplotter, sonar) con sistema multi-beam 120° per la discriminazione del fondale in 3 dimensioni. I sistemi GPS sono due FURUNO LH-5000 e magnetofonico Vingtor. Inoltre Furuno Italia ha curato l'installazione del pilota automatico type approved, del radiogoniometro RT-500-M, del ricevitore Natex NX-700B GMDSS e del sensore del vento e meteo allo stato solido WX220 con ripetitori RD-50 e RD-33. In contemplanza è stato previsto un apparato multifunzionale FURUNO da 16 pollici, con la possibilità di fornire

agli operatori tutte le funzioni radar, cartografiche e dell'ecoscandaglio. Inoltre sono stati forniti gli apparati di sicurezza EPIRB, SAR e VHF portatili GMDSS, marca Ocean Signal.

A sua volta, la **GEM Elettronica** ha fornito la girobussola, di propria produzione, modello FOG-50 Fiber Optic Gyrocompass.

La CP 420, posta agli ordini di un Tenente di Vascello, ha un equipaggio composto da 10 militari, che fruiscono di idonee sistemazioni logistiche. Sono previsti 1 alloggio per due militari, e 2 alloggi per 4 militari, corredati di idonei servizi igienici, unitamente a cucina, sala mensa ed idonei locali per materiali e pezzi di rispetto.

Nel corso della cerimonia, L'Ammiraglio Pettorino ha voluto sottolineare che «La CP 420 "NATALE DE GRAZIA" è una nave che ambisce, insieme al suo equipaggio, a dimostrare quei valori, quella generosità, quella passione, propri del Comandante, di cui porta inciso, con orgoglio e fierezza il proprio nome».

Nel contempo la frase "Tenax pro mare salute" è il motto ufficiale della nave. La seconda unità della classe, CP 421 - Nave ROBERTO ARINGHIERI, verrà consegnata nel dicembre 2021. #

Acura di Virgilio Giusti



L'ammiraglio Pettorino (al centro) con gli ufficiali a bordo dopo il varo



Sopra, ECDIS FMD-3200 Alato, FOG-50 Fiber Optic



Febbraio 2021

LA TRAINA DIFFICILE

RUBRICA | PER SAPERNE DI PIU' ... A PESCA



LA TRAINA DIFFICILE

di Andrea Iacovizzi

Il concetto di traina con esca viva è ormai chiaro a tutti: esca viva, due ami, piombo guardiano ed un bel pesce da mettere a paiolo. Quando però ci si scontra con acque fredde, correnti forti, difficoltà nel reperimento del vivo e zone sconosciute, le certezze lasciano subito il posto ai dubbi ed a milioni di variabili. Spesso la scelta apparentemente giusta, si rivela quella meno azzeccata.

segue

POSTO CHE VAI CORRENTE CHE TROVI...

Chi scrive si trova spesso, per lavoro, ad esplorare posti diversi con tecnici che invece sempre identiche. Questo comporta che ogni volta che si decida di pescare bisogna, come prima cosa, valutare corrente e conformazione della secca, al fine di stabilire il miglior lato di approccio alla stessa per presentare l'esca nella situazione ideale a favorire l'attacco di un predatore.

Nella realtà dei fatti, generalmente, si toglie la marcia con la prua alla corrente, al fine di valutare (almeno in superficie) quanto sia intensa e come si dovrà cercare di trainare, se con il motore principale, magari con una o due ancore galleggianti, se con il motore ausiliario o ancora con il



motore elettrico.

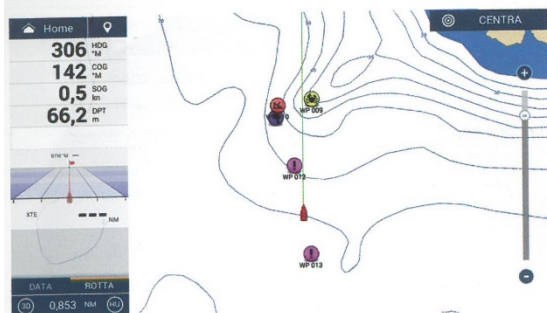
Ciò che infatti appare scontato, nella regola delle parti, diventa spesso al rovescio e se la corrente è troppo forte, il motore ausiliario può dover soffrire troppo per tenerci in manovra o peggio, se perdiamo la prua, farci finire l'esca sotto la barca.

Il motore elettrico invece, se da un lato vince come soluzione, può dall'altro dover sopportare uno sforzo esagerato con una conseguente riduzione della durata operativa. Peraltro non dovremo sottovalutare che, se la corrente di superficie è tanta, andare troppo lenti può essere controproducente e far sì che, anziché trainare, saremo fermi come nel bolentino.

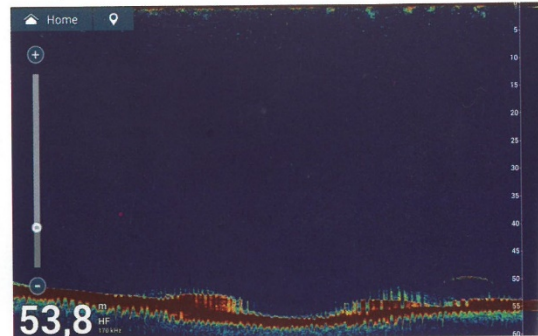
Analizzate le prime variabili, possiamo affermare che, la scelta del motore elettrico se presente è vin-



RUBRICA | PER SAPERNE DI PIU' ... A PESCA



Nella fotografia potete osservare come la prua sia per 306°, ma in realtà a causa della corrente l'avanzamento è per 142°



Un bel dentice in caccia a ridosso della secca, percorsa dai due lati. E' evidente come il pesce sia sulla parte a 54 metri e non sulla parte più alta a 48 metri

cente ma, in condizioni di corrente veramente forte, il motore principale può divenire la soluzione/valida alternativa.

... ED ESCHE CHE TROVI

Dovendo decidere invece con che esca pescare, indubbiamente la scelta ricadrà sui cefalopodi.

Se da un lato la non semplice reperibilità degli stessi scoraggia un po', dall'altro ci troviamo di fronte ad un'esca universale che offre la possibilità di essere trainata anche a velocità bassissime.

Il calamaro inoltre ci offre il vantaggio di poter essere trainato con successo anche a velocità sostenuta ed a mezz'acqua.

Nei mesi freddi la presenza sul territorio di seppie, calamari e polpi è pressappoco costante sul tutto il territorio. Consideriamo che anche da morte queste specie possono essere utilizzate e quindi il loro reperimento è praticamente totale.

Per ciò che concerne l'indice di gradimento è altissimo, per il discorso corrente invece, da morti piuttosto che da vivi, possono essere facilmente stabilizzati con piccoli accorgimenti (come ad esempio introdurre dei piccoli pallini spaccati tra amo



trainante ed amo pescante), a differenza dei pesci vivi che in presenza di forte corrente divengono inutilizzabili poiché tendono a ruotare aggrovigliando anche il terminale.

L'AMICO:

L'OCCHIO ELETTRONICO

Andando in "avanscoperta" l'ausilio di un'elettronica sofisticata, rende il gioco molto più semplice.

Imparando infatti a leggere il proprio strumento, si riesce a capire in quale direzione affrontare la secca per veder sbucare i pesci.

Un dato da tenere sempre presente è il COG (Course Over Ground) ovvero l'orientamento reale dell'avanzare della barca (o gommone) rispetto al suolo.

La presenza infatti di forte corrente, fa sì che se pur la prua abbia un certo valore in gradi, nella realtà la barca avanza in "diagonale", osservando simultaneamente il valore del COG e soprattutto l'ecoscandaglio per notare movimenti di pesce foraggio al fondo, possiamo capire con certezza in che verso di traina le nostre esche saranno notate dai predatori in attesa.

IL SENSO DELL'ACQUA

Dopo aver calcolato tutte le variabili, aver sfruttato tutte le risorse a bordo, resta però il senso dell'acqua quello che deve prevalere.

Ma cosa è realmente il senso dell'acqua? Potremmo definirlo quell'innato istinto nel fare una cosa contro ogni ordinaria regola e, a volte, anche quella del buon senso.

Un esempio? In condizioni di pesce svogliato, nonostante siamo convinti



di essere in pesca, cambiare un amo o semplicemente il peso della zavorra perché non ci convince.

Di recente mi è successo di avere un solo piombo molto pesante, di tenerlo da parte perché secondo me disturbava il pesce, ma un giorno con una corrente avversa che apparentemente faceva stare l'esca verticale sotto la barca con soli 350 gr. di piombo, inspiegabilmente mi sono convinto che non ero in pesca. L'uso di quel piombo da ben 750 gr. mi ha fatto guadagnare lo strike appena il piombo ha toccato terra. Fortuna? Forse... senso dell'acqua? Più probabile. A volte fidarsi del consiglio di qualcuno che è sul posto di pesca da più tempo di noi, può essere risolutivo, ma al tempo stesso bisogna sperimentare.



PREDE E PESCATORI

Avere sotto controllo la situazione e iniziare a vedere il cimino che vibra sotto le sferzate dei pesci, non deve però farci perdere il rispetto per l'elemento mare e soprattutto per i pesci che abitano le secche o le praterie di posidonia.

Se esca ed attrezzatura a bordo non mancano, dobbiamo sempre tener presente che le risorse del mare non sono infinite, una salvaguardia dello spot e delle specie devono essere sempre alla base delle nostre pesche, specie poi in periodi di acqua fredda, in cui, gli sparidi ed i dentici in cima, tendono ad avere sempre l'estroffessione dello stomaco ad opera della vescica natatoria e non possono essere rilasciati una volta catturati.



segue

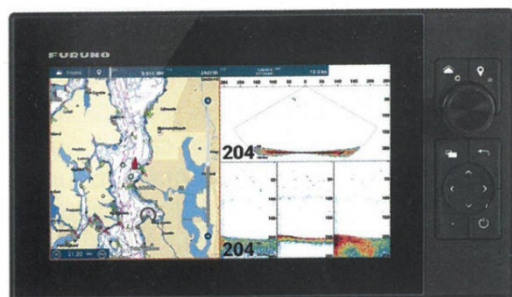
Febbraio 2021

ACCESSORI IN CERCA DI BARCA

Entrando nel campo della strumentistica di navigazione vera e propria, racchiusa in display sempre più sofisticati ma anche più intuitivi, un'interessante novità viene da uno dei grandi player del settore. Furuno ha infatti ampliato la gamma della serie Navnet TZTouch 3, particolarmente apprezzata per le sue specifiche caratteristiche, con il nuovo **TFTZ9F**. Impostato per la massima facilità di utilizzo, il nuovo multifunzione Furuno integra GPS e modulo TruEcho CHIRP, ha un Wi-Fi integrato e, grazie a un nuovo processore Quad-core e alla tecnologia TimeZero, offre una velocità e una scorrevolezza dei dati al di sopra della media. Inoltre, collegando allo strumento una bussola satellitare, è possibile compensare moto ondoso, rollio e beccheggio dell'imbarcazione per una miglior lettura dei dati eco. Quanto ai dati eco è importante ricordare che il modulo da

1kW integrato offre tutta la potenza necessaria per sondare anche le alte profondità. Naturalmente il nuovo cucciolo della gamma TZT3 può gestire anche una cartografia elettronica (C-Map o Navionics) e può essere

collegato a un radar, necessariamente Furuno. Il prezzo (Euro 3.048,78 Iva inclusa) è in linea con l'alta qualità del prodotto.



Furuno TZ9F

Febbraio 2021

ACCESSORI IN CERCA DI BARCA

Nei casi più seri, quelli in cui più che di un recupero di uomo a mare in una calda giornata estiva di calma piatta potrebbe trattarsi di salvare la barca in rapida via d'allagamento durante



una burrasca, ci si può rivolgere a un dispositivo più impegnativo come l'EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacons). Parliamo di un trasmettitore radio interfacciato con il sistema satellitare COSPAS-SARSAT per operazioni di ricerca e soccorso, dotazione obbligatoria per la navigazione senza limiti e per le imbarcazioni charter (oltre 12 miglia o 12 passeggeri).

Al di là degli obblighi l'EPIRB è comunque un valido accessorio di sicurezza, spesso trascurato per questioni di costo e di ingombro. Di notevole interesse, quindi, il nuovo **EPIRB 1 Pro** della Safe Sea, distribuito da Furuno Italia, che si presenta come il più compatto della categoria e che si attiva a rilascio automatico sganciandosi dalla custodia ed emergendo in

superficie. Il dispositivo incorpora un sofisticato ricevitore GPS a 66 canali che utilizza tre reti satellitari, tra cui il nuovo MEOSAR.

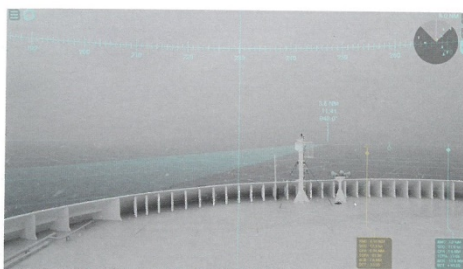
Viene così trasmesso per 48 ore un segnale di soccorso sia via satellite sui 406 MHz sia sulla frequenza di 121 MHz, che trasmette la posizione e l'ID univoco dell'utente a un Centro di Coordinamento Soccorso mentre, contemporaneamente, si attiva una luce stroboscopica a led.



Febbraio 2021

NUOVO SISTEMA FURUNO ENVISION AR-100M

SAFETY NAVIGATION SYSTEMS



Esempio di raffigurazione in realtà aumentata

Presentato il nuovo sistema Envision AR-100M

Nel corso di un incontro con operatori del settore marittimo, **Furuno Italia** ha presentato il nuovo apparato ENVISION AR Navigation System, Modello AR-100M, un sistema di ausilio alla navigazione, di moderna generazione, che utilizza le potenzialità dell'AR, la cosiddetta REALTÀ AUMENTATA, o AUGMENTED REALITY, per superare lo scenario reale, nel quale opera ogni unità navale.

La realtà aumentata, (AR) è la dimensione spazio-tempo della realtà fisica, normalmente percepita sensorialmente ed intellettualmente da un operatore marittimo, che viene implementata da un insieme di dati, espressi in modalità digitale. Differentemente da quanto riprodotto nella realtà virtuale, (VR), che genera un ambiente del tutto artificiale, la realtà aumentata utilizza l'ambiente esistente, implementato ed arricchito da nuove informazioni.

Il principale uso del sistema FURUNO ENVISION AR è volto alla riduzione dell'errore umano, permettendo all'operatore di assumere valide decisioni in tempi ridotti. Il sistema in realtà aumentata permette agli utenti di comprendere intuitivamente la scenario operativo in cui è posta l'unità navale in virtù di una sovrapposizione dei diversi elementi informativi necessari ad operare in sicurezza, in una sola schermata.

In ragione del posizionamento di una telecamera, installata sulla prua della nave, l'immagine frontale è riprodotta su un display e viene implementata da tutte le informazioni necessarie alla navigazione. Oltre ai dati della navigazione (quali posizione, velocità e direzione, forniti dal GPS e dalla Girobussola) sono visualizzati le informazioni, fornite dall'AIS, dal Target Tracking Radar e dalla carta ECDIS. Tale sistema, in presenza di condizioni meteomarine avverse o di ridotta visibilità, permette di visualizzare la rotta ed i dati, della propria nave e degli altri bersagli; nell'ipotesi che la propria unità sia sottoposta a moti di beccheggio o rollio, le informazioni AR sovrapposte rimangono stabili, non allontanandosi dagli elementi reali, offrendo dei dati, ritenuti affidabili in ogni momento.

Il sistema FURUNO ENVISION AR ha lo scopo di poter visualizzare e condividere le informazioni per una piena consapevolezza della situazione. Inoltre il moderno sistema contribuisce alle condizioni di sicurezza e di protezione nel corso della navigazione, fornendo supporto visivo alla manovra ed alla conduzione della nave.

Occorre tener presente che la navigazione, in condizioni di realtà aumentata, AR, rappresenta uno strumento progettato per rendere la navigazione più sicura.

Ma, in nessun caso, la navigazione AR dovrà sostituire gli apparati Radar, ECDIS, o altri strumenti, che hanno il primario compito di evitare i pericoli. #

V.G.

FURUNO



MARZO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Marzo 2021

EPIRB1 PRO: SENTINELLA SILENZIOSA



SENTINELLA SILENZIOSA

Navigare nella massima sicurezza è un must per tutti, ma soprattutto se si è soliti farlo da soli e affrontare traversate «impegnative». Per tale nicchia di gommonauti può essere interessante questo strumento molto compatto (mm 34 x 8,9 x 10) proposto da Furuno. L'Ocean Signal SafeSea Epirb1 Pro opera con il sistema Cospas-Sarsat, che utilizza tre reti satellitari tra cui il nuovo Meosar. Incorpora un ricevitore Gps a 66 canali. E' impermeabile fino a -10 metri e si attiva automaticamente a contatto con l'acqua, trasmettendo per 24 ore, tramite collegamento satellitare, la posizione e l'ID univoco dell'utente (bisogna registrare l'apparecchio) a un centro SAR. Per saperne di più: www.furuno.it.

Marzo 2021

LOLIGO (VULGARIS) SUPERSTAR



LOLIGO (VULGARIS) SUPERSTAR

di Andrea Iacovizzi

Sciarpa, cappello, guanti, giubbino invernale e soprattutto tanta resistenza al freddo: queste le regole per chi vuole affrontare una sessione di pesca dedicata a lui, il principe delle esche, il calamaro ovvero Loligo Vulgaris.

Sicuramente tra i cefalopodi, gli oscuri "alieni" abitanti del mare, il calamaro è quello avvolto dal maggior velo di mistero e segretezza.

Un animale affascinante e prezioso un po' per le sue carni pregiate che lo rendono vittima di tutte le tipologie di pesca professionale; un po' perché tra gli sportivi, chi impara a pescarlo, difficilmente condivide zone, orari e tecnica; e un po' per i suoi cromatofori, i pigmenti che ne rivestono il mantello e che gli danno la possibilità di brillare o di diventare rosso/violaceo quando è in fuga da qualche predatore.

segue



L'INVERNO, LA STAGIONE DEL CALAMARO

Dal titolo si evince che le probabilità di pescare i calamari sono maggiori nella stagione invernale, ma questa non è una vera e propria regola.

I calamari, avendo una scarsa termoregolazione, prediligono le acque fredde per vivere e riprodursi, ma non possono sostare a profondità elevate (difficile trovarli dopo i 70 metri) e hanno bisogno di pesce azzurro, essenziale alla loro nutrizione.

Intrecciando questi parametri in molte zone d'Italia è possibile pescarli nel sottocosta solo in inverno; mentre nelle isole, dove sono presenti correnti d'acqua molto fredde, è possibile catturarli tutto l'anno, semplicemente conoscendo la temperatura dell'acqua.

Generalmente, quando l'acqua in superficie scende al di sotto dei 16°, i calamari accostano sulle praterie di posidonia inseguendo i banchi di sugarelli e sgombri a partire dai 30 metri di profondità per giungere all'imbrunire anche ai 12 - e perché no 9 - metri di profondità.

Trovata la condizione e lo spot ideale, vediamo come catturare questo misterioso cefalopode.

PADRONANZA DELL'ELETTRONICA

L'occhio elettronico è di grande aiuto in questa tecnica di pesca. Iniziamo con il dire che con l'avvento della tecnologia CHIRP vedere i calamari sull'eco è una realtà possibile anche con strumenti economici. In acque basse, infatti, la frequenza per individuare con certezza questi cefalopodi è tale che l'avvento delle moderne tecnologie ha reso possibile visualizzare gli eco di ritorno del calamaro.

Senza dilungarci in complesse spiegazioni di elettronica, è meglio analizzare cosa serve per pescare in zona calamari.

Innanzitutto va fatta un'attenta analisi della temperatura dell'acqua e soprattutto della presenza di eventuali termoclini attorno ai quali, essendo l'acqua più fredda, i calamari si stabilizzeranno in branchi perché non sono esseri solitari, ma assolutamente gregari. Andando poi alla ricerca della zona perfetta, eviteremo gli scogli al fondo, prediligendo posidonia e fango, ma ciò che realmente andrà cercato sono i banchi di pesce foraggio a mezz'acqua. La presenza di pesce azzurro infatti ci garantirà di essere assolutamente in pesca, convincendoci a rimanere anche se gli agguati non si faranno inizialmente sentire.



LIGHT MA NON TROPPO

Possiamo iniziare a parlare di montature da calamari facendo una prima distinzione tra tatakis e totanare classiche. Queste ultime sono state per anni il sostituto naturale del classico "spillone" con su le sardine (oggi ancora in uso per la pesca dei totani) o delle famose "gabbiette".

Pescando con totanare classiche a "lama di coltello" andremo a realizzare un terminale simile a quello da bolentino ma con travi meno generosi. Avremo un 0.27 al trave e 0.23 ai braccioli che saranno di fluorcarbon. I braccioli lunghi almeno 10 cm saranno distanti 20 cm l'uno dall'altro con un numero massimo di 3. Le totanare saranno legate direttamente al bracciolo o meglio ancora con uno sgancio da spinning leggero (per poterle cambiare il colore). Questa montatura con un piombo da 70gr/100gr. andrà calata al fondo e di tanto in tanto sollevata delicatamente.

Discorso diverso, invece, per il tatakis dove, con una serie di nodi dropper loop nei quali inseriremo degli snap appositi, andremo a realizzare delle asole di circa 5 cm direttamente dalla lenza madre dello 0.22 fluorcarbon. Potremo montare fino a 5 tatakis meglio se con i colori scuri a fondo vicino al piombo, che andremo ad animare con energiche frustate per poi lasciare la lenza in sospensione nell'attesa di uno strike.

I calamari amano colorazioni accese durante il giorno e colori scuri all'imbrunire, ma la presenza di luna o ancor meglio di luna piena, rende molto valide le totanare o i tatakis GLOW.

LA GESTIONE DEL COMBATTIMENTO

Una volta allamato il calamaro, sarà facilissimo capire che si tratta del nostro ambito cefalopode per via delle ripetute "soffiate" con le quali cercherà di fuggire.

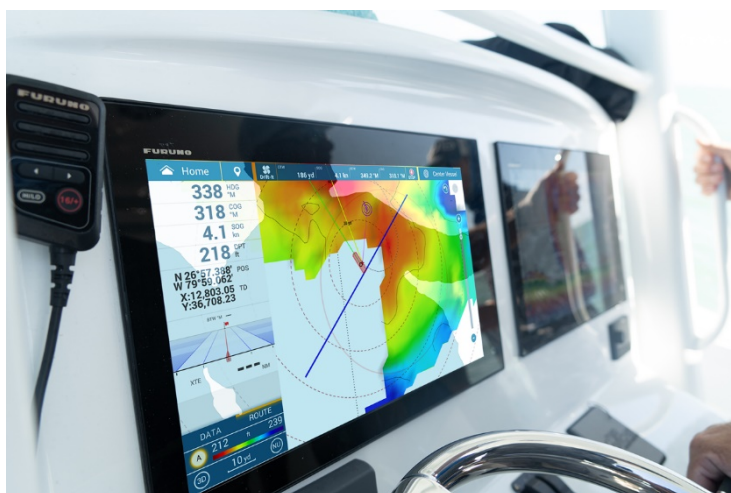
Generalmente non conviene ferrare energicamente, poiché l'attacco avviene attraverso i tentacoli lunghi e retraibili che vengono utilizzati proprio per nutrirsi ma rappresentano il punto più delicato del calamaro.

Il recupero della preda dovrà essere lento e costante, senza strattoni una canna adeguata ci faciliterà il compito ammortizzando le testate.

Generalmente con la tecnica del tatakis si possono avere catture multiple, a tutto vantaggio dell'azione di pesca che a volte può essere fruttuosa solo pochi minuti durante i cambi di luce o al passaggio di banchi di pesce in mangianza. Un guadino in gomma ci consentirà di perdere poche prede e di rimetterci subito in pesca.

Una nota di merito in questa pesca va a gommoni e motori elettrici che sono il binomio giusto per pescare anche in giornate ventose o in presenza di forte corrente.

FURUNO: NUOVA VERSIONE SOFTWARE 2.01 PER NAVNET TZTOUCH3



L'ultima versione software 2.01 per Navnet TZtouch3 si presenta ancora più completa e potente con migliorie alle funzioni già presenti e grandi novità come il PBG e il Fish-It & Drift-It.

Nel nuovo aggiornamento software è disponibile l'innovativa funzione PBG (Personal Bathymetric Generator) che consente, tramite interfacciamento con il sonar multi-beam DFF-3D, di creare carte batimetriche personalizzate del fondale marino. Grazie all'ampiezza del fascio di 120° del DFF-3D, l'utente sarà in grado di creare grafici di rilievo personalizzati e ad alta risoluzione in modo semplice, rapido ed accurato. Tali grafici saranno, poi, memorizzati localmente sul display multifunzione TZtouch 3.

Il PBG come funziona?

Le immagini del fondale marino saranno disegnate sul display multifunzione NavNet TZtouch 3 con rilievi ombreggiati, contorni di profondità e colori variabili. Ciò consentirà una facile interpretazione della conformazione del fondale con le sue creste, rilievi e depressioni. Sono disponibili 6 diverse combinazioni di colori, inclusa la possibilità di visualizzare solo le linee di contorno. L'area che ciascun ping copre è di circa il doppio della profondità del fondale, quindi se il fondale è profondo 100m, sarà visualizzata e registrata nel display multifunzione un'area larga 200m. Il PBG di TZtouch3 consente di avere una mappatura del fondo altamente accurata precedentemente realizzabile solo con elaborati sistemi di misurazione acustica. Il PBG è invece di facile uso e le mappe prodotte sono dettagliate e comprensibili.

Gli ingegneri di Furuno hanno passato anni per sviluppare e cercare di rendere l'hardware e il software precisi e intuitivi. I dati di mappatura del fondale sono, poi, salvati nella scheda microSD collegabile sul retro del display multifunzione NavNet TZtouch3; una scheda di memoria da 256 GB sarà sufficiente per archiviare dati PBG raccolti in una vita.

segue

Il PBG lavora tramite interfacciamento con sonar multi-beam DFF-3D connesso ad un display multifunzione NavNet TZtouch 3 TZX9F, TZX12F, TZX16F o TZX19F. Per ottenere il massimo delle prestazioni e precisione della mappatura del fondale, il costruttore raccomanda l'interfacciamento di Satellite Compass™ Furuno in aggiunta ad una corretta calibrazione del DFF-3D.

Fish-It & Drift-It, le funzioni

La nuova versione software 2.01 include due nuove e importanti funzioni chiamate Fish-It & Drift-It, che consentiranno di pescare un maggior numero di pesci risparmiando tempo e carburante. Basterà cliccare sul punto della mappa in cui si desidera pescare per attivare la funzione Fish-It. Quest'ultima permetterà di creare automaticamente un "Fishing Go-To Point" che farà apparire automaticamente il ring e la barra del percorso.

Una retta posta tra la posizione della barca e il punto di Fish-It indicherà la rotta e, sulla parte superiore del display, apparirà una barra dati Fish-It da cui si potrà attivare la funzione Drift-It. Quest'ultima importantissima funzione indicherà automaticamente la posizione esatta da cui mandare alla deriva la barca per raggiungere il punto di pesca desiderato. L'utente potrà selezionare il Drift-It desiderato (ad esempio 3 min., 5 min. o persino 20 min.). Questa tecnologia è disponibile solo su multi function display TZtouch 3.

La nuova versione software 2.01 per NavNet TZtouch 3 è ora disponibile gratuitamente sul sito di Furuno. Per scaricarla basta andare nella sezione "Download" e cliccare sul bottone "Software Update" posto verso il fondo della pagina.

Road Show Furuno Böning per equipaggi e cantieri

Nelle scorse settimane FURUNO ITALIA e BÖNING hanno organizzato una serie di incontri nell'ambito di un roadshow, presso le strutture addestrative aziendali di Gatteo a Mare e Viareggio nonché le sedi di Roma, Chioggia, Pisa, Ancona e Ravenna, per presentare i nuovi ponti integrati, sia ai cantieri navali italiani che al personale che è chiamato ad utilizzare i nuovi apparati di navigazione, scoperta e telecomunicazione a bordo. Il roadshow nel più stretto rispetto della normativa anti-COVID, ha di far conoscere agli addetti ai lavori la nuova console SMART BRIDGE, caratterizzata dalla presenza di display ultrawide e il nuovo sistema di ponte integrato per imbarcazioni da la tà da diporto di moderna generazione. I responsabili de hanno collaborato alla realizzazione del nuovo prodotto i principali cantieri costruttori di unità navali e clienti lustrando i vantaggi offerti e le integrazioni, resisi dispone della recente dinamica collaborazione tra le due SMART BRIDGE si presenta come una consolle di navigazione moderna generazione, con monitor *ultra slim touch screen* permette un rapido accesso a tutte le funzionalità radar, eco, ecoscandaglio, controllo apparati motori, impianto possibilità di controllare la propria piattaforma navale in to dal monitor, offre all'utente l'opportunità di condurre l'attività in modo semplice e sicuro. La collaborazione tra le due società ha portato alla realizzazione del **Voyager Bridge System** per navi e yacht IMO. In particolare il nuovo Voyager Bridge integra i sistemi Furuno, omologati IMO di ultima generazione, quali Radar/Chart Radar, (della banda X ed S), ECDIS, ecoscandaglio di navigazione, GPS e D-GPS, Doppler Speed Log, AIS, BNWAS, pilota automatico, girobussola, unitamente ad altri sensori di bordo. Le dotazioni di apparecchiature del ponte possono essere implementate con il moderno software di navigazione TIME-ZERO di MaxSea, unitamente ad altri importanti dispositivi di sicurezza, quali i sonar multi-beam FURUNO, WASSP, i sistemi anticollisione FARSONAR, le videocamere FLIR per la visione notturna. Il corretto funzionamento di ogni apparato, installato a bordo, può essere controllato da due helm panel, installati ai due lati della poltrona del comandante dell'unità ed i tre monitor touch screen integrati, realizzati da FURUNO-BÖNING, comprendono il Universal Control Concept, che permettono al personale di controllare gli apparati di navigazione e le schermate di monitoraggio della stessa unità di trackball di controllo. Il radar FURUNO e il controllo dell'apparato ECDIS, sono resi disponibili anche nei pannelli touch screen, che controllano gli apparati di comunicazione di bordo, come il radiotelefono VHF e tutta la componentistica di monitoraggio nave. Gli incontri hanno altresì favorito un dinamico scambio di commenti tra i rappresentanti delle case costruttrici e gli utenti che a bordo testano le reali qualità tecnico-operative dei prodotti imbarcati. Attraverso questo serrato dialogo tra operatori navali e progettisti è possibile accrescere la sicurezza dei "protagonisti", che vivono il mare quale ambiente di lavoro e come passione diportistica. #



Presentati i nuovi ponti integrati Furuno-Böning ai clienti



Marzo/Aprile 2021



Model FAR-2218-BB/2228-BB/2238S-BB

Radar Banda X e Banda S con Magnetron

- I nuovi Radar Banda X ed S sono certificati IMO, in categoria 2 e 3, abbinati a Display dai 15" ai 55"
- Sono state implementate nuove funzioni come l'ACE (Automatic Clutter Elimination), il Fast Target Tracking™ e l'Instant Access Bar™ che permettono di migliorare le prestazioni e l'usabilità del sistema

Model FAR-2228-NXT-BB/FAR-2238S-NXT-BB

Radar Banda X e Banda S allo Stato Solido

- FURUNO è il primo produttore al mondo a proporre la soluzione Radar Banda X ed S allo Stato Solido, con certificazione IMO
- La tecnologia senza Magnetron permette di mantenere bassi i costi di manutenzione evitando le sostituzioni periodiche
- Disponibili in abbinamento a Display dai 15" ai 55"



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

Aprile/Maggio 2021



segue

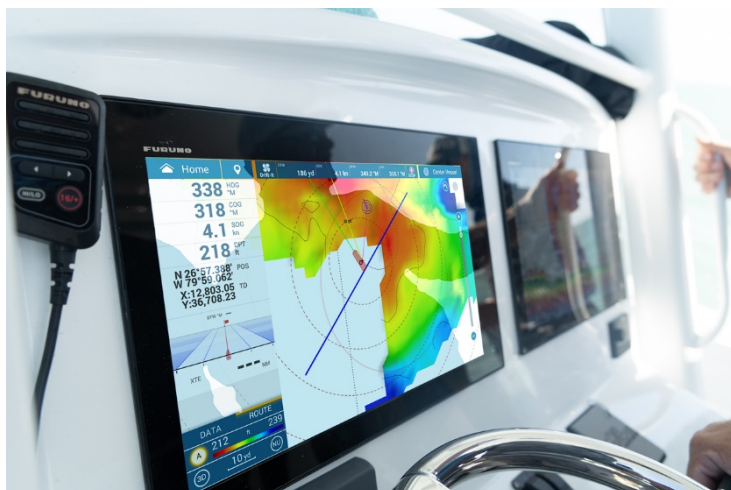
Comfort e tenuta al mare sono tra i focus del progetto. Il Brizo 50, infatti, è pensato per navigare anche in acque difficili, come dimostra la categoria B della marcatura CE.

Comfort and seaworthiness are the main focus of the project. The Brizo 50, in fact, is designed to sail even in difficult waters, as shown by EC B design category.



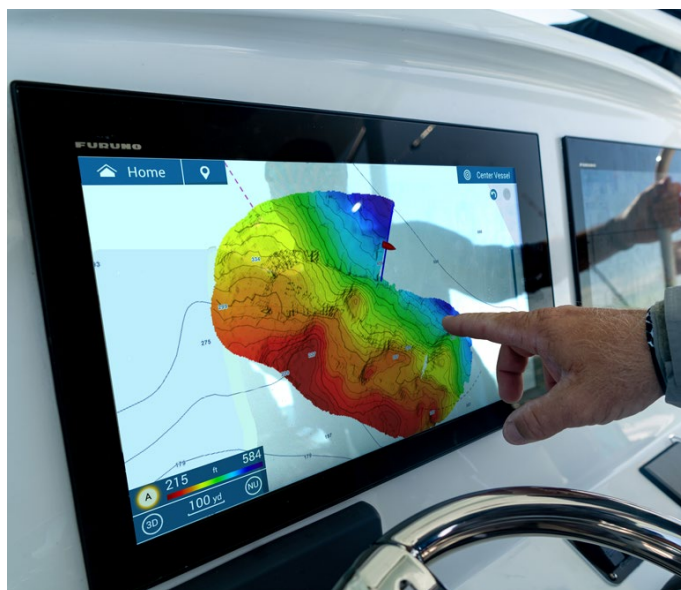
Marzo 2021

FURUNO: NUOVA VERSIONE SOFTWARE 2.01 PER NAVNET TZTOUCH3



L'ultima versione software 2.01 per Navnet TZtouch3 si presenta ancora più completa e potente con migliorie alle funzioni già presenti e grandi novità come il PBG e il Fish-It & Drift-It.

Nel nuovo aggiornamento software è disponibile l'innovativa funzione PBG (Personal Bathymetric Generator) che consente, tramite interfacciamento con il sonar multi-beam DFF-3D, di creare carte batimetriche personalizzate del fondale marino. Grazie all'ampiezza del fascio di 120° del DFF-3D, l'utente sarà in grado di creare grafici di rilievo personalizzati e ad alta risoluzione in modo semplice, rapido ed accurato. Tali grafici saranno, poi, memorizzati localmente sul display multifunzione TZtouch 3.

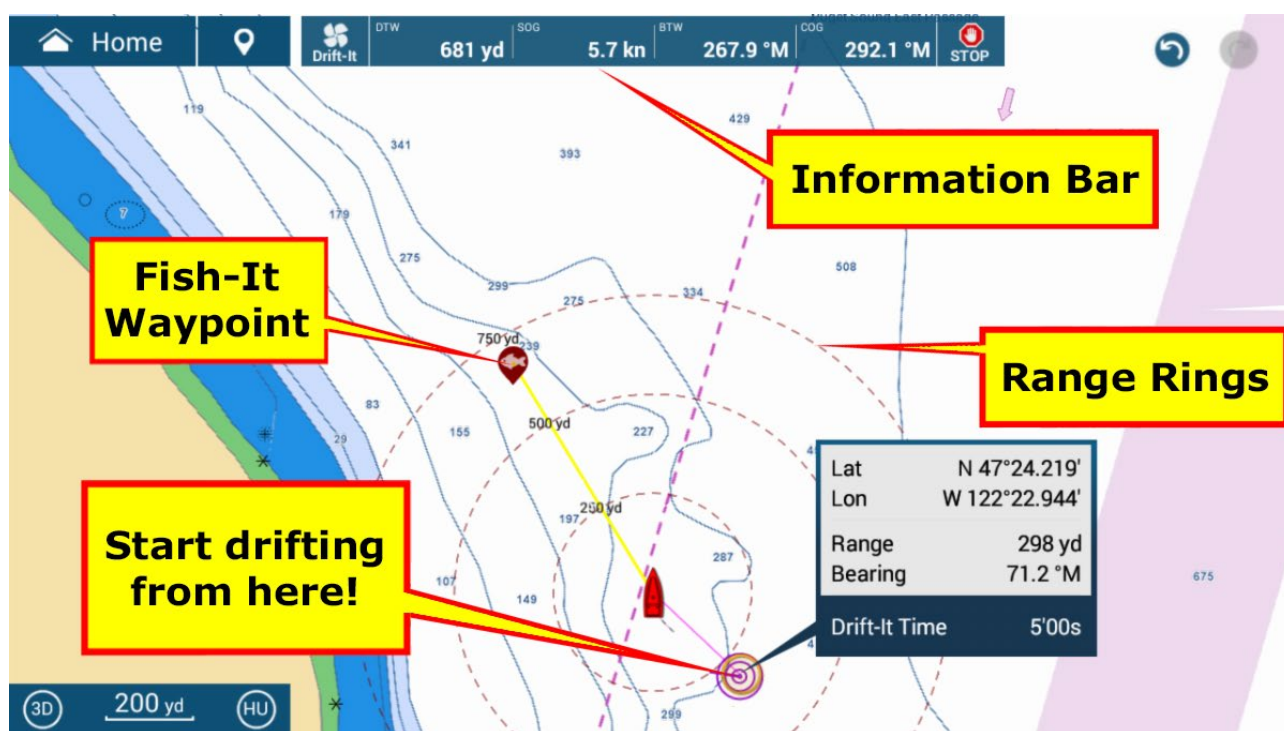


Il PBG come funziona?

Le immagini del fondale marino saranno disegnate sul display multifunzione NavNet TZtouch 3 con rilievi ombreggiati, contorni di profondità e colori variabili. Ciò consentirà una facile interpretazione della conformazione del fondale con le sue creste, rilievi e depressioni. Sono disponibili 6 diverse combinazioni di colori, inclusa la possibilità di visualizzare solo le linee di contorno. L'area che ciascun ping copre è di circa il doppio della profondità del fondale, quindi se il fondale è profondo 100m, sarà visualizzata e registrata nel display multifunzione un'area larga 200m. Il PBG di TZtouch3 consente di avere una mappatura del fondo altamente accurata precedentemente realizzabile solo con elaborati sistemi di misurazione acustica. Il PBG è invece di facile uso e le mappe prodotte sono dettagliate e comprensibili.

Gli ingegneri di Furuno hanno passato anni per sviluppare e cercare di rendere l'hardware e il software precisi e intuitivi. I dati di mappatura del fondale sono, poi, salvati nella scheda microSD collegabile sul retro del display multifunzione NavNet TZtouch3; una scheda di memoria da 256 GB sarà sufficiente per archiviare dati PBG raccolti in una vita.

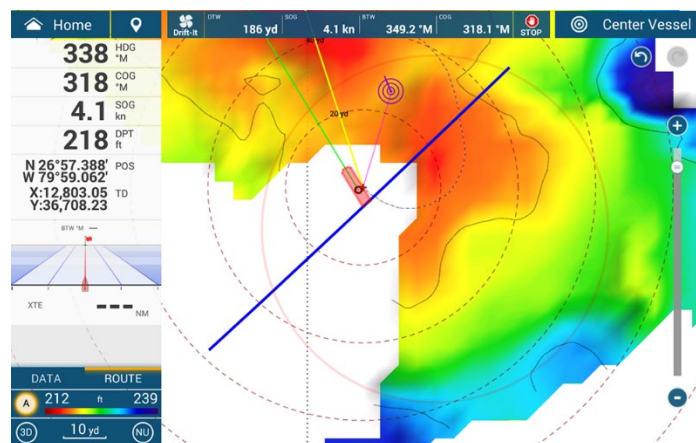
Il PBG lavora tramite interfacciamento con sonar multi-beam DFF-3D connesso ad un display multifunzione NavNet TZtouch 3 TZT9F, TZT12F, TZT16F o TZT19F. Per ottenere il massimo delle prestazioni e precisione della mappatura del fondale, il costruttore raccomanda l'interfacciamento di Satellite Compass™ Furuno in aggiunta ad una corretta calibrazione del DFF-3D.



Fish-It & Drift-It, le funzioni

La nuova versione software 2.01 include due nuove e importanti funzioni chiamate **Fish-It & Drift-It**, che consentiranno di pescare un maggior numero di pesci risparmiando tempo e carburante. Basterà cliccare sul punto della mappa in cui si desidera pescare per attivare la funzione Fish-It. Quest'ultima permetterà di creare automaticamente un "Fishing Go-To Point" che farà apparire automaticamente il ring e la barra del percorso.

segue

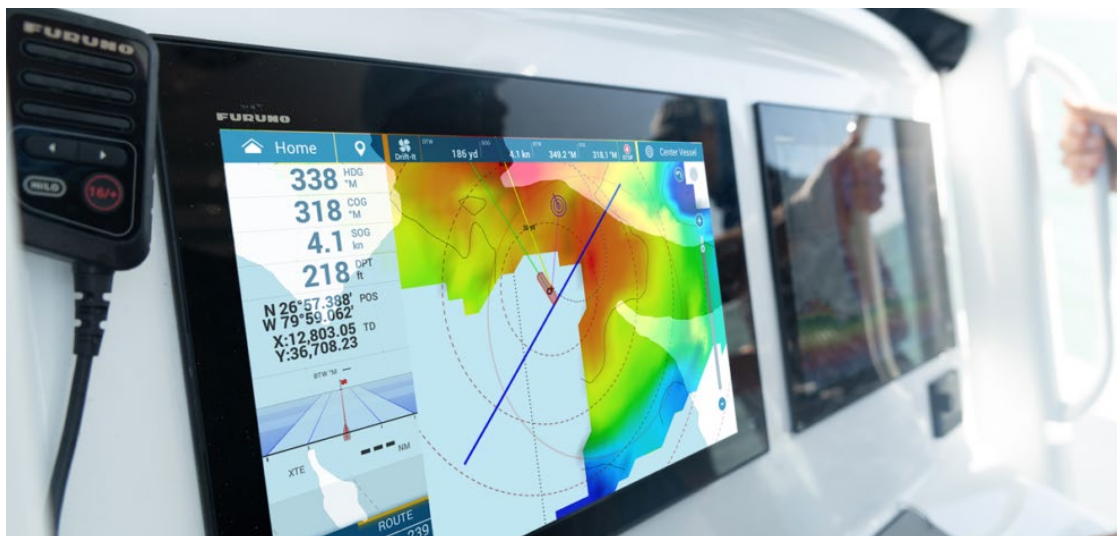


Una retta posta tra la posizione della barca e il punto di Fish-It indicherà la rotta e, sulla parte superiore del display, apparirà una barra dati Fish-It da cui si potrà attivare la funzione Drift-It. Quest'ultima importantissima funzione indicherà automaticamente la posizione esatta da cui mandare alla deriva la barca per raggiungere il punto di pesca desiderato. L'utente potrà selezionare il Drift-It desiderato (ad esempio 3 min., 5 min. o persino 20 min.). Questa tecnologia è disponibile solo su multi function display TZtouch 3.

La nuova versione software 2.01 per NavNet TZtouch 3 è ora disponibile gratuitamente sul sito di Furuno. Per scaricarla basta andare nella sezione "Download" e cliccare sul bottone "Software Update" posto verso il fondo della pagina.

29 Marzo 2021

FURUNO, NUOVA VERSIONE SOFTWARE 2.01 PER NAVNET



Furuno Italia lancia la nuova versione software 2.01 della serie di multi function display **NavNet TZtouch 3**. Disponibile gratuitamente, la [nuova versione software](#) si presenta ancora più completa e potente grazie alle migliorie apportate alle funzioni già esistenti e alle nuove funzionalità inserite, come il PBG (Personal Bathymetric Generator) o il Fish-It/ Drift-It. La funzione **PBG** consente di creare carte batimetriche personalizzate del fondale marino tramite interfacciamento con il sonar multi-beam DFF-3D. Grazie all'ampiezza del fascio di 120° del DFF-3D, l'utente sarà in grado di creare grafici di rilievo personalizzati e ad alta risoluzione in modo semplice, rapido ed accurato. Tali grafici saranno, poi, memorizzati localmente sul multi function display TZtouch 3.

COME FUNZIONA

Le immagini del fondale marino saranno disegnate sul display multifunzione NavNet TZtouch 3 con rilievi ombreggiati, contorni di profondità e colori variabili. Ciò consentirà una facile interpretazione della conformazione del fondale con le sue creste, rilievi e depressioni. Sono disponibili **6 diverse combinazioni di colori**, inclusa la possibilità di visualizzare solo le linee di contorno. L'area che ciascun ping copre è di circa il doppio della profondità del fondale, quindi se il fondale è profondo 100m, sarà visualizzata e registrata nel display multifunzione un'area larga 200m. Il **PBG di TZtouch3** consente di avere una mappatura del fondo altamente accurata precedentemente realizzabile solo con elaborati sistemi di misurazione acustica. Il PBG, INVECE, è semplice da usare e le mappe prodotte sono, al contempo, dettagliate e comprensibili a colpo d'occhio.

segue

Gli ingegneri di **Furuno** hanno passato anni per sviluppare e cercare di rendere l'hardware e il software precisi ed intuitivi. I dati di mappatura del fondale sono, poi, salvati nella scheda microSD collegabile sul retro del display multifunzione NavNet TZtouch3; una scheda di memoria da 256 GB sarà sufficiente per archiviare dati PBG raccolti in una vita. Il PBG lavora tramite interfacciamento con sonar multi-beam DFF-3D connesso ad un display multifunzione NavNet TZtouch 3 TZT9F, TZT12F, TZT16F o TZT19F. Per ottenere il massimo delle prestazioni e precisione della mappatura del fondale, si raccomanda l'interfacciamento di Satellite Compass™ Furuno in aggiunta ad una corretta calibrazione del DFF-3D.

FUNZIONI FISH-IT & DRIFT-IT

L'azienda comunica che la nuova versione software 2.01 include due nuove incredibili funzioni chiamate Fish-It & Drift-It, che ti consentiranno di pescare un maggior numero di pesci risparmiando tempo e carburante! Basterà cliccare sul punto della mappa in cui si desidera pescare per attivare la funzione Fish-It. Quest'ultima permetterà di creare automaticamente un "Fishing Go-To Point" che farà apparire automaticamente il ring e la barra del percorso. Una retta posta tra la posizione della barca ed il punto di Fish-It indicherà la rotta e, sulla parte superiore del display, apparirà una barra dati Fish-It da cui si potrà attivare la funzione Drift-It. Quest'ultima importantissima funzione indicherà automaticamente la posizione esatta da cui mandare alla deriva la barca per raggiungere il punto di pesca desiderato. L'utente potrà selezionare il Drift-It desiderato (ad esempio 3 min., 5 min. o persino 20 min.). Questa tecnologia rivoluzionaria è disponibile solo su multi function display TZtouch 3. **Prezzo e disponibilità:** la nuova versione software 2.01 per NavNet TZtouch 3 è disponibile gratuitamente sul sito **www.furuno.it**. Per scaricare la nuova versione software basta andare nella sezione download sulla pagina web: [cliccare qui](https://www.furuno.it/art-NAVNET_TZT3-TZT3.html) (https://www.furuno.it/art-NAVNET_TZT3-TZT3.html) e infine cliccare sul bottone Software Update.

FURUNO

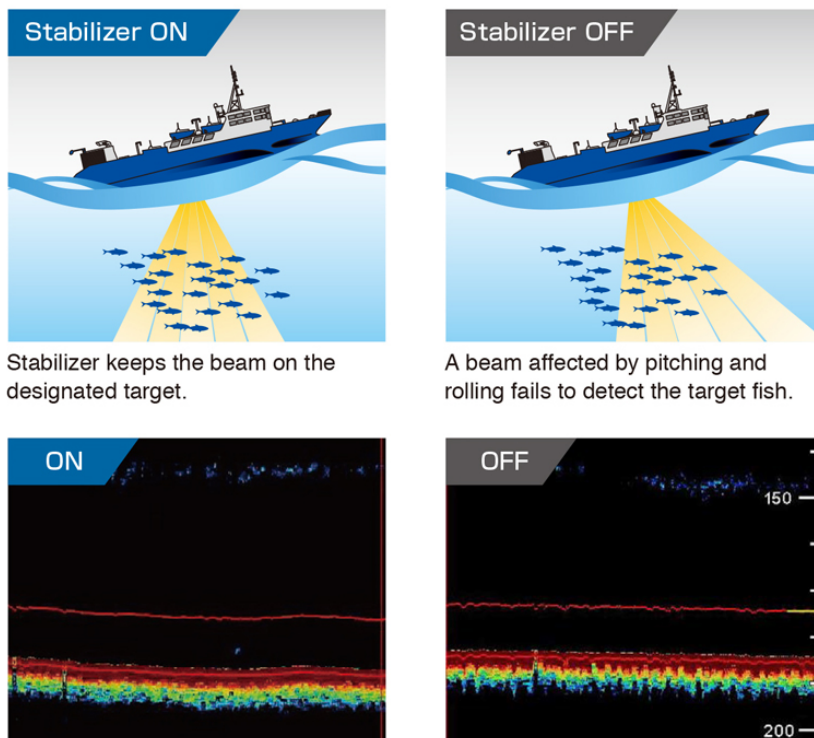


APRILE 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Aprile 2021

DA FURUNO IL NUOVO ECOSCANDAGLIO BLACK-BOX FCV-38



Furuno presenta un nuovo **ecoscandaglio di fascia alta** destinato a un impiego **professionale**. Si tratta del **black-box FCV-38** che segue il precedente modello **FCV-30** ed è dotato di tecnologia **4 kW Split-Beam** con funzione **"Fish size graph"** e frequenza di **38kHz**.

La tecnologia **Split-Beam multi direzionale** consente al nuovo **Furuno FCV-38** di rilevare **contemporaneamente** banchi di pesci in **cinque** diverse direzioni. Una funzione che è possibile utilizzare nei **tre** tipi di modalità **Split-Beam**: trasmissione **alternata**, trasmissione **semi-simultanea**, una novità che rende il fondale più facile da identificare, e trasmissione **simultanea**.

Tra le altre caratteristiche del nuovo **Furuno FCV-38**, la tecnologia **stabilizzatrice** Furuno, la possibilità di un impiego per **ricerche scientifiche** registrando i dati in formato **netCDF4** e la facilità di **utilizzo** grazie ai comandi posti sull'unità di controllo.

Aprile 2021



SPARIDI A SORPRESA

di Andrea Iacovizzi

L'occasione di pescare in posti dove la presenza di pesci è tanta rende il bolentino di medio fondale l'arma migliore per pescare nel pieno rispetto delle regole, con catture di pregio a tutto vantaggio della sportività e del piacere alieutico.



segue

BOLENTINO PER MOLTI, MA NON PER TUTTI

Parlando di bolentino, spesso si vedono pescatori con gli occhi che brillano ed al tempo stesso pescatori che storcono il naso. Sicuramente il dato di fatto o il comune denominatore tra i due resta che dal bolentino, prima o poi, sono passati tutti, chi poi si è evoluto e chi invece ha abbandonato la tecnica per scarsi risultati o per migrazione verso tecniche che apparentemente regalano catture di maggior pregio.

Di fatto, trovandosi in uno spot dove la presenza di pesce è imbarazzante, l'unica tecnica che ci consente di fare selezione delle prede, rilasci in sicurezza di pesci in ottima salute e soprattutto trattenere la preda per una bella cena tra amici, con l'incognita di qualche bella cattura over, è proprio il bolentino.

PREDE DA SOGNO

Ci sarà sicuramente capitato di avere dei pesci che vorremmo almeno una volta nella vita vedere a paiolo, ma per pigrizia, per mancanza di tecnica o per poca convinzione dei nostri mezzi, non abbiamo tentato nemmeno di insidiare.

Parlando di sparidi però, che siano tanute piuttosto che prai o saraghi e passando per le orate, con il bolentino possiamo realmente cercare il "grande slam" andando ad insidiare nella stessa pescata tutti questi predatori.

Analizzando la tecnica dobbiamo però suddividerla in tre passaggi che ci garantiranno il massimo successo:

- Ricerca dello spot
- Scelta dell'esca e del terminale
- Azione di pesca mirata

LA SCELTA DELLO SPOT

Parlando di scelta dello spot, anche la semplice osservazione della conformazione della costa piuttosto che del fondale sulle carte, possono darci il luogo corretto per il momento giusto.

Cadute improvvise di scogliere a taglio sul mare rappresentano spesso la medesima situazione sul fondo.

Guardando la carta nautica, elettronica o cartacea, la presenza di due isobate molto vicine, rappresenta la possibilità di una

cigliata che se esistente, sarà facilmente individuabile in ecoscandaglio.

Indubbiamente la pigrizia ci porta spesso a non esplorare nuovi spot e pertanto ci si sofferma a convinzioni locali senza andare in "esplorazione", ma cosa sarebbe il mondo se Colombo non avesse cercato l'America o non si fosse tentato di andare sulla luna?

Lo stesso spot può presentare pesci diversi se si pesca su lati differenti della cigliata, senza contare che spesso la corrente non trasporta le lenze sul punto che vediamo sull'eco, punto che in realtà, si trova nel cono immediatamente sotto di noi.

Salti importanti di fondale andranno quindi individuati con cura per poi prestare attenzione su quale lato della secca si nota la maggiore attività, cercando con i dovuti accorgimenti, di far cadere le lenze al posto giusto, al momento giusto.

SCELTA DELL'ESCA E DEL TERMINALE

Un aspetto su cui molti non si soffermano è la scelta dell'esca. I partiti "presi" vedono la cozza come la miglior esca per l'orata piuttosto che il calamaro per la tanuta. Avete mai pensato però che in molte zone alcune di queste leccornie non sono presenti? Lo strudel sta al Trentino come il cannolo alla Sicilia, pertanto conoscere la conformazione del fondale e la presenza di determinate specie come i ricci di mare, piuttosto che i gamberi (attenzione a non confonderli con le mazzancolle), possono farci ricredere sulla scelta delle esche.

Personalmente adoro pescare con i gamberi freschi, sia per la tenuta all'amo sia per la varietà di prede insidiabili.

Scegliendo di innescare i gamberi bisogna però avere cura di non togliergli tutto il carapace, ma solo la testa e soprattutto di fare bocconi generosi che coprano completamente l'amo. A nulla serve mettere un pezzettino di gambero sulla punta di un amo e sperare che un pesce di taglia vada a lasciarsi sedurre.

Un boccone generoso merita però un amo in grado di ospitarlo. I terminali che andremo a costruire saranno con due braccioli di diametro 0.33 fluorocarbon montati su un madre in fluorocarbon sem-



pre del 0.37.

I braccioli saranno lunghi almeno 25 cm e distanti 35 cm l'uno dall'altro. Come ami useremo la misura dell'1 o dell'1/0. Sull'amo vicino al piombo possiamo utilizzare un attrattore come luminors bait o similare che potrà fare da richiamo per le prede più sospettose.

I piombi rigorosamente plastificati saranno bianchi o gialli di forma tonda se peschiamo sugli scogli, mentre di forma piramidale (per non ruotare) se peschiamo sul fango o posidonia.

AZIONE DI PESCA MIRATA

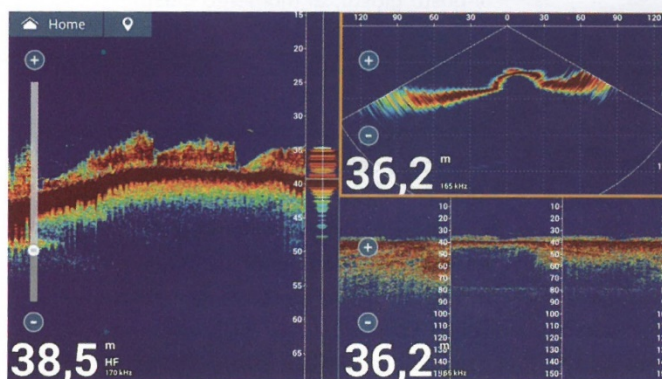
Dovendo insidiare sparidi, la regola sarà quella di lasciare scorrere il filo

in corrente: non ci focalizzeremo infatti sul cercare di stare perfettamente verticali sotto la barca ma piuttosto, andremo a cercare continuamente il contatto con il fondo e

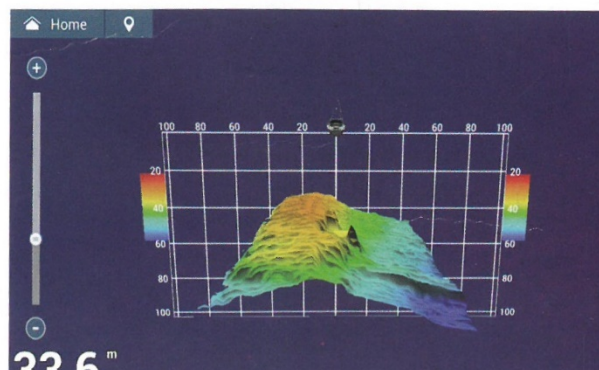
bravura dell'angler intuire se si tratta di un pesce per il quale vale la pena ferrare, piuttosto che attendere l'arrivo di un commensale di maggior energia e pregio.

L'attrezzatura vedrà del dynema in bobina con diametro del 0.16 ed uno spezzone di fluorocarbon come shock leader di un diametro di almeno 0.30, con un complesso pescante così calibrato e con una canna specifica meglio se ad azione di punta con vette intercambiabili, avremo con un po' di pratica, le armi in pugno per

toglierci il gusto di una divertente pescata nel rispetto dell'avversario e dell'etica, avendo ovviamente cura di fermarci quando necessario e rilasciando le prede sottomisura.

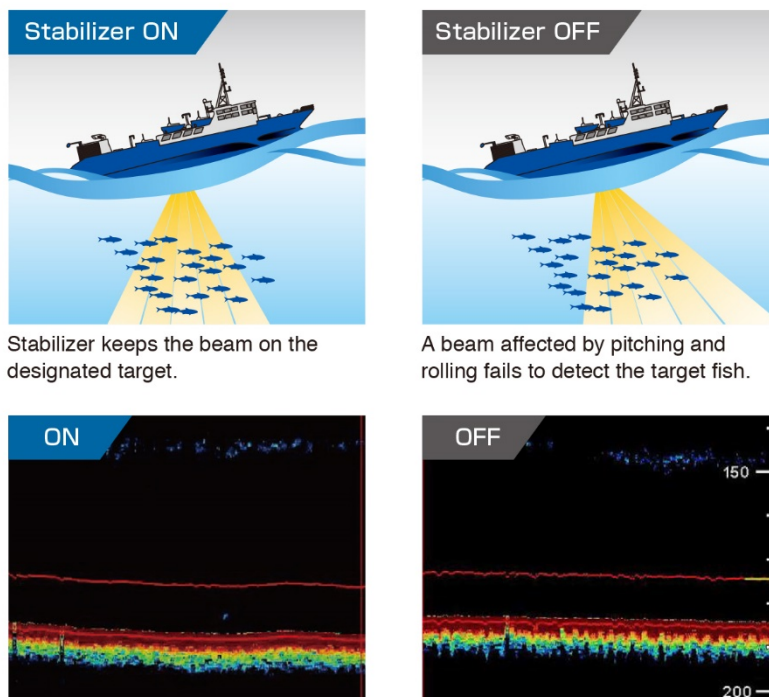


facendo "scorrere" la lenza in corrente, all'occorrenza alleggerendo la piombatura, piuttosto che utilizzando sapientemente il motore elettrico. Una volta avuta la mangiata, sarà



Aprile 2021

FURUNO PRESENTA FCV-38, IL NUOVO ECOSCANDAGLIO PROFESSIONALE



Il **nuovo ecoscandaglio black-box FCV-38 della Furuno**, successore del FCV-30, è un **ecoscandaglio professionale** di fascia alta con **tecnologia 4 kW Split-Beam** con funzione "Fish size graph" e frequenza di 38kHz.

Grazie all'elevata potenza di trasmissione a 4 kW ed alla bassa frequenza operativa di 38kHz, l'FCV-38 è in grado di offrire anche ad elevate profondità un'immagine estremamente nitida dell'eco di un banco di pesci o del fondale marino.

Ecoscandaglio con tecnologia split-beam multidirezionale

Grazie alla tecnologia Split-Beam multidirezionale, l'FCV-38 è in grado di rilevare banchi di pesci in cinque diverse direzioni contemporaneamente: i cinque fasci di rilevamento possono essere regolati tramite le impostazioni del menu in qualsiasi direzione con un intervallo di 20 gradi.

È possibile attivare o disattivare la trasmissione simultanea dei cinque fasci utilizzando tre tipi di modalità Split-Beam: trasmissione alternata, semi-simultanea e simultanea. La trasmissione semi-simultanea è una nuova funzione che limita le interferenze da raggio a raggio e rende il fondale più facile da identificare rispetto alla modalità di trasmissione simultanea.

segue

Stima dimensione pesce estremamente accurata

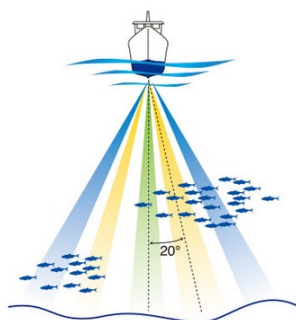
L'accuratezza della funzione di stima della dimensione del pesce è migliorata rispetto al modello precedente FCV-30, grazie al nuovo algoritmo di calcolo della dimensione del singolo pesce e al grafico della dimensione del pesce di nuova concezione e di facile comprensione.

Grazie all'analisi del volume, delle dimensioni e del movimento di un banco di pesci, l'operatore potrà facilmente decidere se procedere o meno alla cattura: una funzione che si rivela, dunque, essenziale per la pesca etica e per andare incontro alle esigenze di conservazione delle risorse ittiche.

Ulteriori funzioni

- **Motion sensor integrato**
- **Rollio e beccheggio** influenzano negativamente l'immagine eco ed il calcolo della dimensione del pesce.
In condizioni di mare agitato, dunque, è essenziale la funzione del sensore di movimento integrato che, tramite compensazione rollio/beccheggio, fornisce un'immagine eco ed una stima delle dimensioni del pesce affidabili.
- Grazie all'esclusiva **tecnologia stabilizzatrice Furuno**, l'FCV-38 può stabilizzare indipendentemente i fasci TX e RX in modo da rendere l'immagine più precisa che mai.

Ecoscandaglio scientifico di Furuno



I dati dell'ecoscandaglio professionale Furuno, possono essere registrati in formato netCDF4. FCV-38 è in grado di fornire i dati scientifici per diversi scopi, ad esempio come supporto per la valutazione degli stock ittici. Le operazioni sono più semplici e veloci grazie ai comandi posti sull'unità di controllo della trackball RCU-026 e sulla barra Instant Access™.

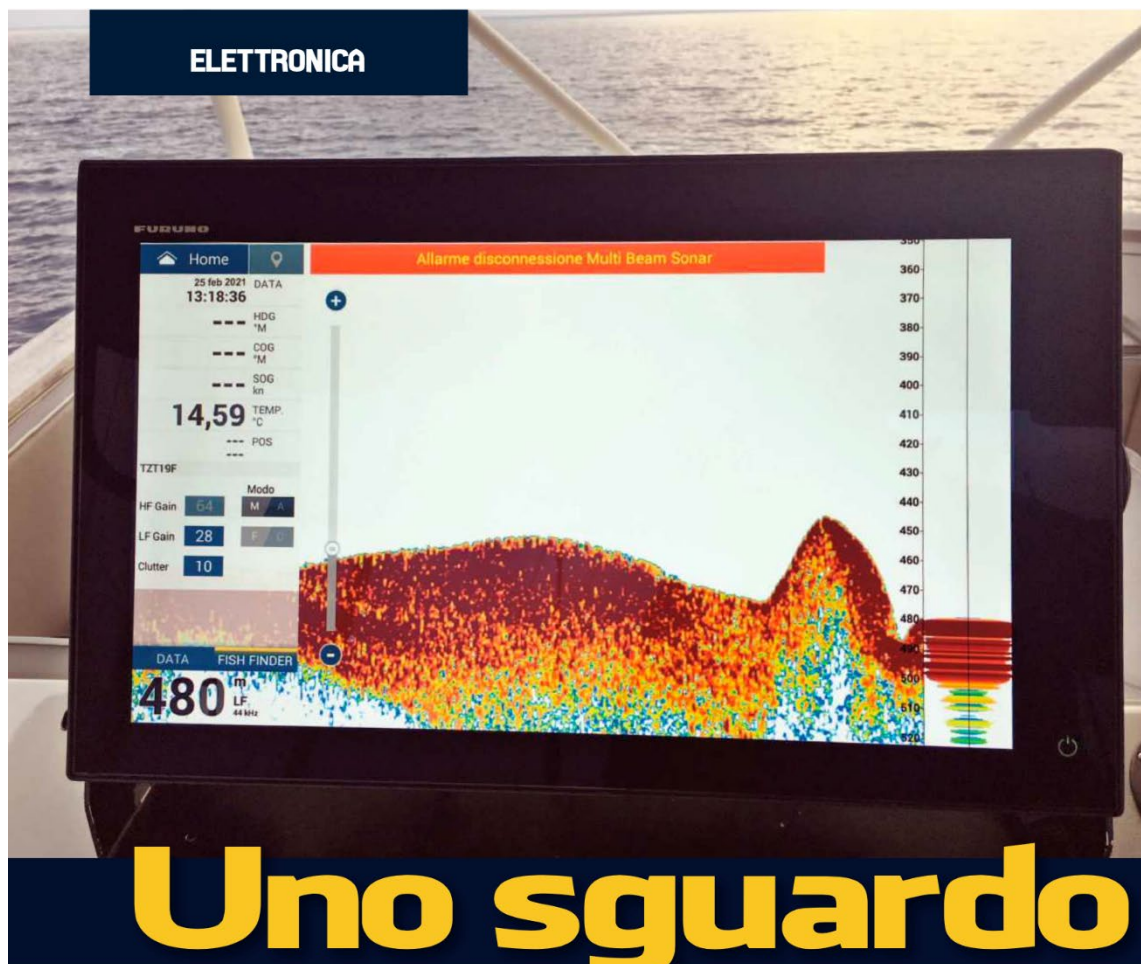
La testata dello schermo contiene i comandi Range, Shift, Sensibilità, Avanzamento immagine, Display Mode ai quali è possibile accedere istantaneamente quando necessario.

Possibilità di registrare screenshot e dati eco

Gli screenshot e i dati dell'eco possono essere registrati e riprodotti. È possibile salvare un massimo di 99 screenshot sull'unità di elaborazione. È, inoltre, possibile riprodurre il display dell'eco in qualsiasi momento se si desidera rivederlo: questa funzione di scrollbar è utile per confrontare tra loro le dimensioni dei diversi banchi di pesci. Visita il sito furuno.it per maggiori dettagli sull'ecoscandaglio professionale FCV-38.

Aprile 2021

UNO SGUARDO NELL'ABISSO



Imbarco sull'Argos a La Spezia, in una nebbiosa mattina di febbraio, con a bordo quattro tra le più importanti sonde Airmar per il bolentino profondo. Destinazione i Banchi di Santa Lucia, a metà strada tra la Corsica e l'Italia. Uno spot isolato, molto ampio, che si sviluppa dai 1000 metri per arrivare ai 160, ricco di scadute profonde, picchi e pianori sulle batimetrie più interessanti: a 350, 400 e 500 metri. Sicuramente il posto giusto dove testare a fondo i migliori e più famosi trasduttori dell'Airmar, per media e alta profondità: l'R109LM, la R109LH-W, la R509LH e la PM411LWH. Sono tutte sonde CHIRP da 2 e 3 kW, adatte a praticamente quasi tutti gli strumenti più performanti di marchi famosi, come Garmin, Simrad,

Con un'esperienza davvero insolita un nostro team ha testato operativamente in pesca quattro trasduttori dell'Airmar, il più famoso brand al mondo nel settore delle sonde per ecoscandagli. Il report è molto tecnico, ma sicuramente interesserà i più esperti fra i nostri lettori.

 Testo e foto di **Davide Serafini**

Lowrance, e via dicendo. A bordo dell'Argos queste sonde saranno testate con il Furuno TZTouch3, abbinato al booster da 3 kW in CHIRP DI-FFAMP. Normalmente gli strumenti usati nella pesca ricreativa gestiscono fino a 1 kW di potenza, tranne i professionali che arrivano anche a tre kW. Con 1 kW riusciamo a gestire sonde monotono, come la

famosa B260, o CHIRP come la B265LH o ancora la B275LHW. Queste sonde sono spesso utilizzate dai pescatori per le alte profondità, ma oltre i 350/400 metri si perdono le marcature dei pesci, e ancora oltre i 500 difficilmente si legge la profondità e la conformazione del fondo. L'Airmar nel corso degli anni si è specializzata nelle sonde per alta profondi-

tà, ampliando il proprio listino con tanti modelli che differiscono per frequenza, potenza, angoli di irradiazione e tipo di installazione in carena. Ultimamente l'evoluzione è stata completata proponendo sonde di elevata potenza con caratteristiche CHIRP, cioè in grado di lavorare su una banda di frequenze e non solo monotono. Queste sonde sono in realtà bivalenti, si possono quindi usare sia con apparati CHIRP che monotono, scegliendo la frequenza operativa all'interno della banda in cui possono operare.

Le 4 sonde del test sono tutte a doppio canale, operano quindi su due bande di frequenza, che possono essere bassa frequenza (intorno ai 50 KHz), media frequenza (intorno ai 130 KHz) e alta frequenza (intorno ai 200 KHz). Le sonde testate differiscono sia per la potenza massima gestibile (2 o 3 kW), che in realtà non è così influente nella pratica, sia soprattutto per l'angolo di irraggiamento (il famoso cono) che rende le sonde "uniche" nella risposta alle differenti profondità, nell'interpretazione del fondo e nel rilevamento delle marcature. Ovviamente la potenza si fa sentire nelle medie e alte frequenze, ma sulla bassa

non è così fondamentale, tutte riescono agevolmente superare la soglia dei 500 metri e oltre, senza perdere dettaglio o qualità di lettura. I test sono stati fatti con il mare calmo, anche perché con l'installazione provvisoria fatta fuori dalla

murata non permetteva la lettura in caso di rollio. La sonda installata correttamente in carena può invece lavorare anche in condizioni di mare mosso, ma con con molto stretti si rischia di perdere "l'aggancio" al fondo, se si rolla troppo.

► *L'Argos è un vero fisherman d'altura, attrezzato con la più recente elettronica di bordo a marchio Furuno. In questo caso si è messo a disposizione per effettuare un test su profondità importanti con le più performanti sonde CHIRP dell'Airmar.*



nell'abisso



■ UNO SGUARDO NELL'ABISSO

Un po' di teoria

Per valutare gli ecogrammi di profondità bisogna tenere ben presente gli aspetti della fisica acustica nell'acqua, ma anche le caratteristiche intrinseche dell'abbinamento apparato/trasduttore che stiamo utilizzando. "Guardare" oltre i 300/400 metri è completamente diverso rispetto ai "classici" 50 o 100 metri. Questo per dei motivi appunto fondamentali: la velocità del suono nell'acqua, l'attenuazione dell'intensità del suono nell'acqua rispetto alla frequenza. Poi entrano in gioco le caratteristiche dell'apparato, e ovviamente della sonda abbinata.

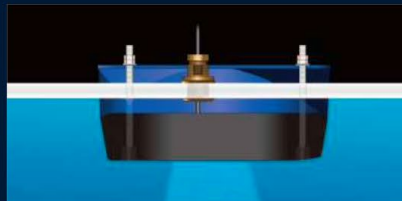


► Un bellissimo diavolo rosso catturato ad una profondità importante. Sopra, una fase di montaggio delle sonde per effettuare i test.





Caratteristiche trasduttori



R109LHW

Categoria: Chirp-ready
Potenza: 2-1 kW
Capacità: Profondità, Temperatura
Frequenza: 38-75 kHz, 150-250 kHz
Montaggio: Thru-Hull
Gradi bassa frequenza: 19° - 10° port-starboard
10° - 5° fore-aft
Gradi alta frequenza: 25° costanti

R109LM

Categoria: Chirp-ready
Potenza: 2-2 kW
Capacità: Profondità, Temperatura
Frequenza: 38-75 kHz, 80-130 kHz
Montaggio: Thru-Hull
Gradi bassa frequenza: 19° - 10° port-starboard
10° - 5° fore-aft
Gradi media frequenza: 13° - 8°

R509LHW

Categoria: Chirp-ready
Potenza: 3-2 kW
Capacità: Profondità, Temperatura
Frequenza: 28-60 kHz, 150-250 kHz
Montaggio: Thru-Hull
Gradi bassa frequenza: 23° - 9° port-starboard
11° - 5° fore-aft
Gradi alta frequenza: 25° costanti

PM411LWM

Categoria: Chirp-ready ULTRA-WIDE
Potenza: 2-2 kW
Capacità: Profondità, Temperatura
Frequenza: 40-60 kHz, 80-130 kHz
Montaggio: Thru-Hull
Gradi bassa frequenza: 40° costanti
Gradi media frequenza: 13° - 8°

► Impressionante il peso e le dimensioni della R509LHW. Ma in fase di test ha dimostrato di essere capace di superare "a filo di gain" i 1.000 metri di profondità, e non si stenta a credere che sia possibile arrivare (e magari superare) i 3.000 come indicato dall'Airmar stessa.

■ UNO SGUARDO NELL'ABISSO

La prima cosa riguarda i coni d'ombra, la parte "buia" generata dal cono del nostro trasduttore, che più avrà il cono ampio, più avrà difficoltà nel leggere il profilo del fondo, "appiattendolo" le buche e i picchi.

Con i coni molto stretti si supplisce un po', ma alle alte profondità anche un

cono strettissimo, diciamo 8 gradi, "illumina" una porzione di fondo molto ampia, sull'ordine di decine di metri.

Airmar mette a disposizione un'app per gli smartphone molto utile per calcolare l'area che illumina il trasduttore, che si chiama iNstall.

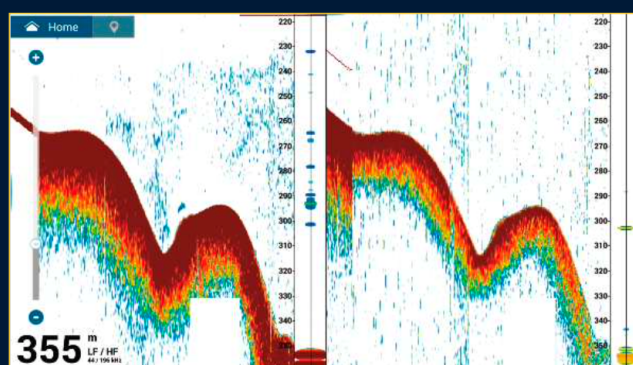
Da considerare anche che normalmen-

te per arrivare a queste profondità si usano frequenze molto basse, 50 KHz o anche molto meno, fino ai 28 KHz, e normalmente queste frequenze così basse hanno anche coni molto più ampi rispetto ai trasduttori con frequenze più alte, ma che non arrivano alle stesse

Le sonde del test

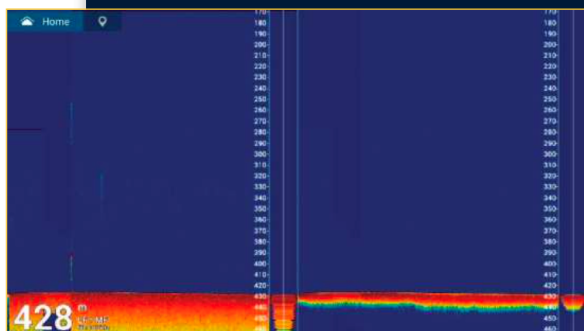
R509LH-W. Come per tante altre cose che riguardano gli strumenti e le sonde non si può definire oggettivamente qual è la sonda migliore tra quelle testate, in quanto sono tutte ugualmente performanti anche se con caratteristiche diverse. Se ci fosse la possibilità di inserire un commento sotto l'articolo qualcuno scriverebbe certamente che "la R509LH ha un Q più basso rispetto l'R109, quindi una "qualità" migliore", ma in realtà non è così. Il valore "Q" che si trova sulle schede fornite da Airmar riguarda i trasduttori riguarda esclusivamente il rapporto tra la banda passante e la frequenza operativa, che nulla centra con una "qualità" come possiamo immaginarla noi. Fatta questa premessa, la sonda che mi ha "entusiasmato" di più è stata la R509LH-W, una sberla da 20,8 Kg che con la sua doppia banda di funzionamento continuo dai 28KHz ai 60 KHz e dai 150KHz ai 250KHz, e la sua potenza di 3 kw disponibile sulla bassa frequenza, è in grado di fare una vera radiografia del fondo. Il cono di trasmissione sulla bassa frequenza non è circolare, ma ellittico, e apre dai 23° ai 9° da destra a sinistra a seconda della frequenza impostata e da 11° ai 5° da poppa a prua sempre in funzione della frequenza impostata.

Per fare un esempio pratico: a 28 kHz il cono avrà un'apertura di 23° da destra a sinistra e 11° da poppa a prua. A 60 kHz il cono aprirà a 11° da destra a sinistra e 5° da poppa a prua (5 gradi non so se si rende l'idea!). Con



► Una sonda che sorprende anche nel lato alta frequenza, marcando agevolmente anche oltre i 300 metri, che sull'alta frequenza non è comune. La parte bassa frequenza non ha limiti in pratica, si legge a 1000 metri come fossimo ad appena 100. Nell'uso pratico, forse la sonda che mi ha dato più soddisfazioni, sia in modalità CHIRP che in monotonico (come nella foto). La definizione dei target, anche a profondità superiori ai 500 metri, è veramente notevole. D'obbligo usare lo SHIFT per avere il massimo della definizione ad alta profondità.

un'apertura simile, veramente strettissima per una frequenza relativamente bassa, si riescono a "disegnare" agevolmente le strutture presenti in profondità anche oltre i 1000 metri. Provata sia in CHIRP che in monotonico, a diverse frequenze, restituisce sempre un ecogramma chiaro e pulito, in grado di visualizzare anche i piccoli banchi di pesce foraggio o i target più importanti, con la condizione che non siano proprio pesci piccoli o appoggiati al fondo.



R109LM. La sonda che ho trovato più "versatile" è la R109LM, una sonda doppio canale che lavora dai 38KHz ai 75KHz sulla bassa con 2 kW e dai 80 kHz ai 130 kHz sulla media sempre da 2 kW. Gestisce quindi in pratica una banda quasi continua dai 38 kHz ai 130 kHz, gestendo agevolmente le profondità classiche del bolentino profondo, e dando al pescatore la possibilità di

► Si tratta di una sonda molto performante fino i 500/600 metri, e si riesce a sfruttare bene anche la media frequenza per avere a video contemporaneamente due ecogrammi. Diventa molto utile per definire contemporaneamente la conformazione del fondo e la ricerca di eventuali target. La media frequenza, avendo un cono di irradiazione molto stretto, rappresenta bene la durezza del fondo e separa bene anche i target molto ravvicinati.

profondità.

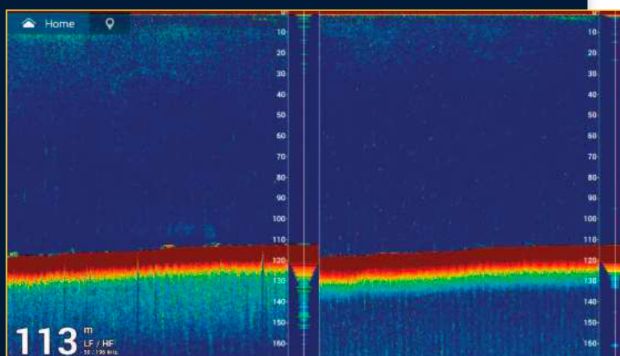
Gli apparati che utilizzano queste sonde normalmente hanno diversi settaggi da menù, che servono per agire su vari parametri, come la frequenza operativa, la larghezza di banda nel caso di CHIRP, la lunghezza dell'impulso nel caso del monotono, il TVG, l'SCR, e tanti

altri che in questo articolo non possiamo approfondire, ma che servono tutti per migliorare il dettaglio dei target e la definizione della conformazione del fondo. Generalmente si può dire che usare lo strumento in modalità CHIRP o monotono non fa variare di molto la definizione di target e profilo del fondo,

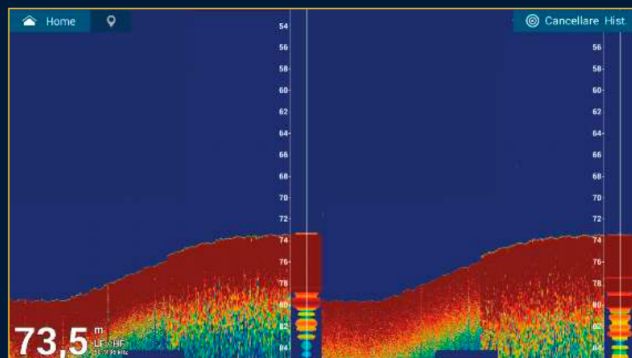
ma... se siamo in CHIRP vediamo molto meglio le strutture vicine, sul bordo esterno del cono, che risultano nitide e ben contornate all'interno della banda rossa. In modalità monotono il rosso intenso impasta l'immagine e non si riesce a individuare l'avvicinarsi di un piccolo, un costone, o un crepaccio.

interpretare il fondo anche in modalità doppia frequenza (possibilità rara se non unica a queste profondità) per un'analisi più a "largo spettro". Fino ai 400 metri si può in pratica usare a qualsiasi frequenza con la garanzia di "sentire" anche i target più sordi, e con la possibilità di centrare una frequenza in una banda così ampia abbiamo anche la possibilità di accordarci sui "diavoli rossi", i famosi totani di profondità, che purtroppo nei test non abbiamo incontrato, anche perché fuori stagione.

L'R109LH-W. L'R109LH-W è di base la stessa sonda nella parte bassa frequenza della R109LM, ma il secondo canale è spostato verso l'alta frequenza e lavora dai 150 KHz ai 250 KHz, con una potenza di 2 kW sulla bassa e 1 kW sull'alta. La sigla "W" dopo l'H sta indicare che il cono dell'alta frequenza è "wide", cioè ampio e costante, tarato a 25°. E' una sonda che funziona benissimo in alta profondità con la parte bassa frequenza, e nella ricerca del pesce fino ai 250/300 metri nella parte alta frequenza. Un cono così ampio nell'alta frequenza non ci permette di disegnare bene la conformazione del fondo, ma è l'ideale nella ricerca del pesce, che si può trovare e rilevare un po' più spostato rispetto la verticale della barca.



► In questa sonda il cono della bassa frequenza e della alta sono paragonabili, diciamo che assomiglia molto alla B27SLHW, ma solo di potenza maggiore. Si può usare agevolmente sia in acque poco profonde che a alta profondità, garantendo con la sezione a bassa frequenza una lettura nitida e efficace anche oltre i 500 metri. Qui è in uso in modalità CHIRP con il gain un po' alto per mettere in evidenza i target sul fondo.



► In questo screen shot vediamo la differenza di visualizzazione su una doppia frequenza tra un ecogramma generato da impulsi modulati in CHIRP (prima parte) e impulsi monotono (seconda parte). Sulle basse profondità risulta evidente la differenza di definizione, che sul monotono è di molto minore. Generalmente il monotono risulta essere anche molto più sensibile ai disturbi, e evidenzia con mark "più grossi" i pesci sul fondo. Il CHIRP migliora la definizione, e mette in evidenza le strutture nel cono d'ombra.

PM411LWH. L'ultima sonda di cui parliamo, ma non per importanza, è la PM411LWH, una sonda molto particolare, definita ultra-wide, per il suo particolare cono sulla bassa frequenza di addirittura 40°. La banda va dai 40 ai 60 kHz sulla bassa frequenza, e dai 80 ai 130 kHz sulla media frequenza. Non è propriamente una sonda per la pesca in profondità, è nata per la ricerca di pesci spada o grossi pelagici a medie e alte profondità, e l'utilizzo è tutto incentrato sulla ricerca dei target piuttosto che sull'analisi del profilo del fondo. Ma è una sonda che in traina d'altura, o drifting sulle cigliate profonde allo spada, non ha uguali. E' raccomandabile usarla soprattutto in modalità CHIRP, per avere una definizione spettacolare proprio sui target.

In generale quelle testate sono quattro sonde che svolgono molto bene il loro dovere, con la qualità a cui ci ha abituato la storica Airmar. Sono costose, pesanti, hanno bisogno di apparati potenti e sofisticati. Ma la soddisfazione di andare a guardare dove pochi possono, per calare le canne nel blu con qualcosa di più della semplice speranza di allamare uno o più target, ripaga tutti gli sforzi e l'impegno profuso.

Aprile 2021

A PESCA IN MEZZO AL MARE



In collaborazione con



Quando si dice pescare in mezzo al mare si pensa ad una circostanza piuttosto normale, se parliamo di barca, ma in questo caso lo diciamo nel vero senso della parola dato che con una spedizione alquanto anomala, ma di notevole spessore tecnico, abbiamo calato le lenze nel bel mezzo del nostro Tirreno.

Testo e foto di **Marco Valerio Alessandrini**

Un'avventura pianificata nei dettagli durante lo scorso mese di novembre, e nata dall'esigenza di testare nuove apparecchiature di una primaria azienda produttrice di elettronica navale. Apparecchiature che sono essenzialmente ecoscandagli e trasduttori specifici per la pesca di profondità e, pertanto, considerato l'ormeggio della barca ospitante, si è deciso di esplorare il banco di Santa Lucia, una secca molto conosciuta da

Livornesi e Spezzini, posta a circa 30-35 miglia ad ovest dai due porti, e circa a metà strada tra Italia e Corsica. Ovviamente inutile dire che dal giorno in cui è stata decisa ed approvata la "missione" il tempo è stato orribile, tanto da farci aspettare quasi 4 mesi fino ad arrivare a fine febbraio, ovvero alla prima vera alta pressione necessaria per garantire la permanenza in mezzo al mare in sicurezza per almeno 3 giorni,



ovvero il tempo minimo per provare dettagliatamente tutte le attrezzature ed ovviamente pescare per avere il riscontro oggettivo delle marcature.

Equipaggio misto composto da tecnico Furuno esperto di ecoscandagli e trasduttori, dal sottoscritto in veste di esperto di pesca profonda, armatore goliardico lupo di mare, giovane cameramen triestino doc e due simpatici amici entrambi di ambito lavorativo marinaro di cui uno, Andrea, chef professionista di terra e di mare con cui abbiamo condiviso ricette estemporanee davvero appetitose.

La spedizione

Le aspettative sono tante e le attrezzature in ballo di conseguenza, quindi il pomeriggio precedente al giorno prestabilito per la partenza si è deciso un meeting a La Spezia presso l'ormeggio di Argos, uno splendido Ocean 50' con tuna-tower e recentissimo refitting d'autore. Un occhio di riguardo alle attrezzature, ma anche uno alla cambusa perché su questo tema noi pescatori non lasciamo nulla al caso...o quasi.

Classica divisione dei compiti per la spesa e la



logistica, ultimi tamponi Covid estemporanei per maggior tranquillità di tutti, esche e ghiaccio in abbondanza, e finalmente si parte di giovedì mattina alla volta del famigerato banco di Santa Lucia in cerca delle batimetriche profonde. Navigazione tranquilla fino alla parte orientale del banco dove iniziamo a testare le sonde su fondali compresi tra 200 e 300 metri e qualche calata sporadica per saggiare il fondo ma nulla di eclatante.

Poi si decide di provare uno di quei posti che l'armatore aveva marcato in passato con il radar rilevando altre imbarcazioni in pesca e quindi, essendo ormai pomeriggio tardo, si pensa alla cena catturando qualche pezzo-

gna di media taglia che ci lascia ben sperare per il giorno seguente. L'ancoraggio notturno avviene di solito sul sommo più alto della secca ovvero intorno ai 180 metri, e quando cala la prima notte programiamo turni di guardia prestabiliti per prevenire eventuali avvicinamenti di navi mercantili che percorrono la rotta creando qualche disagio a livello di onde. Il tempo di farci dare la buonanotte da una balena che ci ha fatto visita per una mezz'ora, e via a nanna per prepararci la pescata del giorno seguente. Si sognano grandi cernie, filari di occhioni, magari un pesce spada vagabondo...ma questo ve lo racconteremo la prossima volta!

Aprile 2021

FURUNO LANCIA FCV-38, IL NUOVO ECOSCANDAGLIO BLACK-BOX SPLIT-BEAM



Il nuovo ecoscandaglio black-box FCV-38, successore del FCV-30, è un ecoscandaglio professionale di fascia alta con tecnologia 4 kW Split-Beam con funzione "Fish size graph" e frequenza di 38kHz. Grazie all'elevata potenza di trasmissione a 4 kW ed alla bassa frequenza operativa di 38kHz, l'FCV-38 è in grado di offrire anche ad elevate profondità un'immagine estremamente nitida dell'eco di un banco di pesci o del fondale marino.

Tecnologia split-beam multidirezionale

Grazie alla tecnologia Split-Beam multidirezionale, l'FCV-38 è in grado di rilevare banchi di pesci in cinque diverse direzioni contemporaneamente: i cinque fasci di rilevamento possono essere regolati tramite le impostazioni del menu in qualsiasi direzione con un intervallo di 20 gradi.

È possibile attivare o disattivare la trasmissione simultanea dei cinque fasci utilizzando tre tipi di modalità Split-Beam: trasmissione alternata, semi-simultanea e simultanea.

La trasmissione semi-simultanea è una nuova funzione che limita le interferenze da raggio a raggio e rende il fondale più facile da identificare rispetto alla modalità di trasmissione simultanea.

Stima dimensione pesce estremamente accurata

L'accuratezza della funzione di stima della dimensione del pesce è migliorata rispetto al modello precedente FCV-30, grazie al nuovo algoritmo di calcolo della dimensione del singolo pesce e al grafico della dimensione del pesce di nuova concezione e di facile comprensione.

segue

Grazie all'analisi del volume, delle dimensioni e del movimento di un banco di pesci, l'operatore potrà facilmente decidere se procedere o meno alla cattura: una funzione che si rivela, dunque, essenziale per la pesca etica e per andare incontro alle esigenze di conservazione delle risorse ittiche.

Ulteriori funzioni

Motion sensor integrato

Rollio e beccheggio influenzano negativamente l'immagine eco ed il calcolo della dimensione del pesce.

In condizioni di mare agitato, dunque, è essenziale la funzione del sensore di movimento integrato che, tramite compensazione rollio/beccheggio, fornisce un'immagine eco ed una stima delle dimensioni del pesce affidabili.

Grazie all'esclusiva tecnologia stabilizzatrice Furuno, l'FCV-38 può stabilizzare indipendentemente i fasci TX e RX in modo da rendere l'immagine più precisa che mai.

Ecoscandaglio scientifico

I dati dell'eco possono essere registrati in formato netCDF4.

FCV-38 è in grado di fornire i dati scientifici per diversi scopi, ad esempio come supporto per la valutazione degli stock ittici.

Utilizzo semplice e veloce

Le operazioni sono più semplici e veloci grazie ai comandi posti sull'unità di controllo della trackball RCU-026 e sulla barra Instant Access™.

La testata dello schermo contiene i comandi Range, Shift, Sensibilità, Avanzamento immagine, Display Mode ai quali è possibile accedere istantaneamente quando necessario.

Possibilità di registrare screenshot e dati eco

Gli screenshot e i dati dell'eco possono essere registrati e riprodotti. È possibile salvare un massimo di 99 screenshot sull'unità di elaborazione.

È, inoltre, possibile riprodurre il display dell'eco in qualsiasi momento se si desidera rivederlo: questa funzione di scrollbar è utile per confrontare tra loro le dimensioni dei diversi banchi di pesci. Visita il nostro sito furuno.it per maggiori dettagli sull'ecoscandaglio professionale FCV-38.

PILOTI AUTOMATICI

Lo scopo del pilota automatico è quello di supportare l'equipaggio, soprattutto durante i lunghi viaggi e quando l'equipaggio è ridotto. È un sistema sicuro ed è possibile usarlo anche con mare formato. Tuttavia, quando si innesta il pilota automatico, non bisogna mai lasciare il ponte di comando senza controllo.

COME FUNZIONA

Il sensore, l'unità di controllo e l'unità di potenza sono le tre componenti fondamentali dei primi modelli che, ancora oggi, caratterizzano il funzionamento del pilota automatico. È cambiato, però, il modo in cui agiscono e, naturalmente, sono differenti i materiali utilizzati e le tecnologie costruttive. Un nucleo di microprocessori elabora le informazioni degli angoli di rotta e dello spostamento. Il sensore è costituito da una bussola elettronica (fluxgate) costituita da due micro induttori ad avvolgimento, disposti ad angolo retto. Il transito della corrente elettrica crea intorno ad ogni avvolgimento un piccolo campo magnetico, tanto più intenso quanto maggiore è la tensione applicata. Il sistema determina il grado di tensione necessario in modo che il campo magnetico generato possa opporsi a quello terrestre; in questo modo si ricava la direzione del dispositivo e, di conseguenza della

barca, rispetto al Nord magnetico. L'informazione di rotta è poi analizzata dal microprocessore; rilevato l'eventuale errore di rotta, un impulso giunge al motore elettrico del pilota che provvede a effettuare lo spostamento della ruota del timone per il tempo necessario a rientrare in rotta (dato tenuto sotto controllo dalla bussola elettronica). Questo comando è trasmesso dall'unità di potenza mediante una ruota dentata, una cinghia, un pistone meccanico-elettrico o un sistema idraulico, a seconda delle dimensioni dell'imbarcazione o della qualità di regolazione che si vuole ottenere. Al momento dell'acquisto dell'autopilota è importante sapere che il suo motore deve essere rapportato alle dimensioni della barca e alle condizioni in cui è presumibile che sarà utilizzato.

IL MERCATO

L'offerta di autopiloti è molto ampia. I "cockpit" sono adatti a barche da 8 a 14 metri, con timoneria a barra o a ruota e sono modelli esterni. Gli "inboard" hanno diversi tipi di motori: quello lineare meccanico è pensato per le barche a vela; quello lineare idraulico è per yacht più grandi e per coloro che praticano molto la navigazione d'altura; quello idraulico è invece idoneo agli scafi a vela e a quelli a motore con apparato entro bordo.

COSA C'È DIETRO A UN PILOTA?

L'attuatore è l'unità motrice che collega l'autopilota alla timoneria

L'indicatore angolo di barra è la "mano" dell'autopilota, che applica la giusta quantità di movimento di timone

L'unità di controllo fornisce tutte le informazioni necessarie per controllare l'autopilota

Il comando a distanza è utile per manovrare l'autopilota senza dovere rimanere sempre dove è collocata l'unità di controllo

La bussola è l'occhio dell'autopilota. È il sensore di direzione che converte le informazioni dal campo magnetico della terra in dati di navigazione

Il computer di rotta è il cervello che coordina la potenza necessaria per controllare i movimenti dell'unità motrice

FURUNO / NAVPILOT-300

NAVpilot-300, munito di display LCD a colori da 4,1 pollici, è ideale per barche fino a 40 piedi: presenta come grande novità il telecomando Bluetooth GC-001 con la funzione "Gesture Control", che si attiva tramite il pulsante centrale "G", consente, tenendo in mano il controllo remoto, di indirizzare l'imbarcazione verso la direzione desiderata con un semplice gesto della mano. www.furuno.com





MULTIFUNZIONE E GPS

Alcuni indicano solo le coordinate e la rotta, altri sono dei veri e propri computer di bordo che fanno da network per altri strumenti



FURUNO / GP-39

Il GPS Furuno GP-39, ideato specificamente per imbarcazioni professionali (o per chi pratica la pesca in modo sistematico), è dotato di display a

colori da 4,2 pollici e dispone di antenna a 12 canali SBAS (WAAS, EGNOS, MASA). Sul GP-39 sono disponibili diverse modalità operative: Plotter, Highway, Steering, NAV data, Satelliti e due pagine personalizzabili. www.furuno.com



NOVITÀ!

FURUNO / TZT9F

TZT9F va ad ampliare la gamma della serie NavNet TZtouch 3 di multifunzione Furuno. Il nuovo e compatto MFD racchiude tutta la potenza della serie NavNet TZT3 in un display IPS da 9", in grado di adattarsi a qualsiasi tipo di navigazione e di imbarcazione. www.furuno.com

segue

RADAR A STATO SOLIDO

Fino ad alcuni anni fa, il radar era utilizzabile soltanto su scafi di grandi dimensioni. Oggi i costi sono calati, le dimensioni si sono ridotte e l'evoluzione della tecnologia ha permesso al radar di interfacciarsi con tutto il sistema di navigazione.

A COSA SERVE

Il radar riduce i rischi di collisione, soprattutto in caso di scarsa visibilità. Le onde che vengono emesse dall'antenna se intercettano un'imbarcazione permettono di visualizzarne la posizione direttamente sullo schermo dello strumento dando la possibilità al timoniere di tenere sotto controllo incroci pericolosi.

Tutte le barche devono essere dotate di un riflettore radar (passivo o attivo: i primi si limitano a riflettere il segnale, i secondi lo amplificano elettronicamente), che "rimanda" indietro l'onda una volta colpito. Grazie al miglioramento delle tecnologie nella costruzione dei componenti a stato solido (ovvero usando elementi semiconduttori come Silicio, Germanio, etc) i radar di ultima generazione, che non necessitano di potenze molto elevate, montano dei trasmettitori completamente costruiti con componenti a stato solido (che lavorano a basse tensioni e nel caso di rottura di un amplificatore continuano a funzionare).



FURUNO / DRS6A-NXT

Si tratta della prima antenna in Banda-X Open Array con tecnologia Solid-State (senza magnetron) ad alta definizione. La funzione ARPA risulta notevolmente migliorata: sono necessari solamente alcuni secondi per ricevere le informazioni di velocità e direzione di un target e vederle visualizzate sul display. Con questa funzione è possibile acquisire fino a 40 bersagli ARPA simultaneamente. www.furuno.com

SISTEMI AIS - AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM

L'Ais è uno strumento che evita le collisioni in mare, o almeno dice se si è in rotta di collisione. Lo strumento è in grado di monitorare le rotte delle imbarcazioni vicine indicando direttamente sul plotter, o direttamente sullo strumento, la loro prua, velocità e posizione.

I MODELLI SUL MERCATO

Le tipologie di sistemi AIS sono due, divisi in classe A e B. La prima comprende apparati idonei all'utilizzo sulle navi, è dotata di un sistema ricevente e trasmettente. Per poterlo adoperare ci vuole un patentino. I modelli in classe A sono in grado di trasmettere a una potenza regolabile fino a un massimo di 25 Watt. I modelli in classe B invece sono idonei per l'utilizzo diportistico.

COME FUNZIONA

Utilizza la banda radio del Vhf per trasmettere i dati di posizione, numero identificativo (MMSI) come quello del Dsc della radio vhf, la lunghezza della barca, la larghezza, tipo di barca o nave, e i dati di navigazione, rotta e velocità. Questi dati vengono

inseriti nel sistema durante la prima installazione. Tutti i dati memorizzati vengono recepiti da tutte le barche che sono nel raggio d'azione delle onde Vhf e che sono dotate di un apparato AIS. Viene adoperata la banda del Vhf perché le sue onde sono più lunghe di quelle del radar e più potenti.

LA CLASSE B PER I DIPORTISTI

Come abbiamo visto, i modelli di classe B sono adatti all'utilizzo diportistico e si presentano come scatole (black box); si installano a bordo, connettendoli al Vhf e al chartplotter per poter visualizzare meglio i bersagli. Fino a poco tempo fa, erano solo riceventi; tuttavia, recentemente sono stati immessi sul mercato anche alcuni modelli di classe B che includono la funzione sia di ricezione, sia di trasmissione.

I ricevitori AIS in commercio sono molti, a prezzi variabili da circa 100 fino a 500 euro o più (più costosi sono i dispositivi che possono anche trasmettere). Alcuni modelli consentono tra l'altro di utilizzare, per la visualizzazione dei dati, un PC con connessione WiFi.

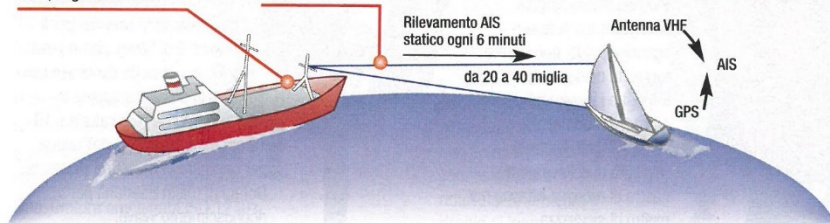
I DATI TRASMESSI DALL'AIS

COSA COMUNICA L'AIS

- Nome e MMSI della barca vicina
- Tipo di barca, se nave, cargo (con eventuale carico),
- yacht a vela o a motore
- temporali della collisione
- rotta
- velocità
- posizione
- angolo di prua
- angolo di virata

aggiornamento posizione ogni 5 secondi con dati: n° MMSI, posizione, velocità, rotta, angolo di virata

n° MMSI, tipo di barca, dati barca, carico, destinazione



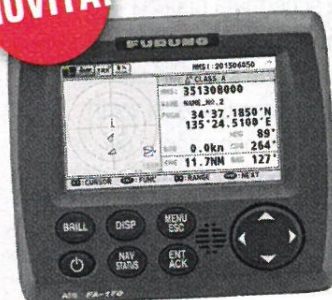
FURUNO/ FA-170

Il nuovo AIS FA-170 Classe-A omologato IMO ha un'interfaccia utente migliorata e più semplice

rispetto al precedente FA-150 e un nuovo display LCD a colori. Più compatto rispetto al FA-150, con minor altezza e spessore, il transponder FA-170 è dotato di un nuovo LCD a colori più visibile.

www.furuno.it

NOVITÀ!



EPIRB

In caso di emergenza, l'Epirb è l'unico strumento salvavita in grado di segnalare con precisione la posizione della barca in difficoltà, allertando i soccorsi. Non per niente, è obbligatorio a bordo per le navigazioni oltre le cinquanta miglia.

A COSA SERVE

Epirb è l'acronimo di Emergency Position Indicating Radio Beacon; si tratta di un sistema che con un messaggio radio avvisa la macchina dei soccorsi su frequenze particolari.

COME FUNZIONA

Il segnale di un Epirb, lanciato sulle frequenze radio 406 o 121,5 MHz, inizialmente è captato dai satelliti o dagli aerei, poi rimbalza alle stazioni LUT (Local User Terminal) dislocate in tutto il mondo, che lo memorizzano e lo codificano; in seguito è trasmesso ai centri MCC (Mission Control Center) e, infine, viene inviato ai centri RCC (Rescue Control Center) che si occupano di mobilitare e coordinare i mezzi di soccorso. In territorio italiano, la Stazione LUT del sistema

satellitare è situata a Bari Palese, l'MCC è quello della centrale operativa della Guardia Costiera di Roma e i diversi RCC sono rappresentati dalle sedi delle Capitanerie di Porto ubicate lungo le coste. Il sistema satellitare utilizzato è il Cospas-Sarsat. Nell'area del Mediterraneo, dal momento in cui è lanciata una richiesta di aiuto a quello in cui la stazione lo riceve e invia i soccorsi, trascorrono massimo 2 ore.

IL MERCATO

Da febbraio 2009 sono cambiate le frequenze degli Epirb. La 121,5 MHz non è più operativa. I satelliti che ricevono la frequenza 121,5 MHz sono stati disattivati, mentre rimangono attivi quelli da 406 MHz. Alcuni fra i modelli più recenti sono forniti anche di un ricevitore GPS o di un'interfaccia GPS così da garantire una localizzazione sempre più precisa da parte dei soccorsi. I modelli portatili hanno prezzi che partono da circa 450 euro; quelli all'avanguardia, con doppia frequenza e GPS incorporato, possono arrivare a costare intorno a 900 euro.

SISTEMA DI LOCALIZZAZIONE COSPAS-SARSAT



FURUNO / EPIRB PRO1

Il SafeSea EPIRB1 opera con il sistema Cospas-Sarsat, che utilizza tre reti satellitari, tra cui il nuovo MEOSAR. Tale sistema può calcolare la posizione utilizzando tecniche di elaborazione Doppler ed è meno suscettibile ad ostruzioni che potrebbero bloccare il segnale in una data direzione. Inoltre incorpora un ricevitore GPS a 66 canali per una trasmissione immediata dell'allarme e per una maggiore precisione nel fornire le coordinate di posizione. Misura infatti solo 340 x 89 x 100 mm (la custodia: 237 x 191 x 121 mm), per un peso di 422 grammi (che diventano 1250 compreso l'housing). In caso di affondamento dell'imbarcazione, l'EPIRB1 Pro si sgancerà automaticamente dalla custodia ed emergerà in superficie attivandosi automaticamente al contatto con l'acqua.

www.furuno.com

NOVITÀ!



segue

PLB E MOB

OCEAN SIGNAL / MOB 1

Vi presentiamo il più piccolo dispositivo AIS MOB del mondo con DSC integrato - il rescueME MOB1 di Ocean Signal. Il MOB1 è compatibile anche con i giubbotti di salvataggio gonfiabili più compatti. Il MOB1 è destinato ad essere installato all'interno del giubbotto di salvataggio e si attiverà automaticamente al gonfiaggio, inviando il primo allarme entro 15 secondi. Il MOB1 è impermeabile fino a 10 metri. La luce stroboscopica integrata garantisce la massima visibilità in condizioni di scarsa luminosità. Il MOB1 comunica con l'imbarcazione da cui siete stati separati e con altre imbarcazioni nelle vicinanze (fino a 5 miglia a seconda delle condizioni). www.furuno.com



Aprile 2021

FURUNO'S NEW STABILIZED FISH INDICATOR (FISH FINDER) MODEL FCV-38

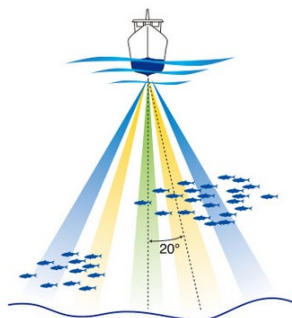


FURUNO ELECTRIC CO., LTD. (headquartered in Nishinomiya, Japan) is proud to introduce its stable Fish Size Indicator (Fish Finder) FCV-38 that will optimize your fishing operations thanks to split beam and multi-detection technology.

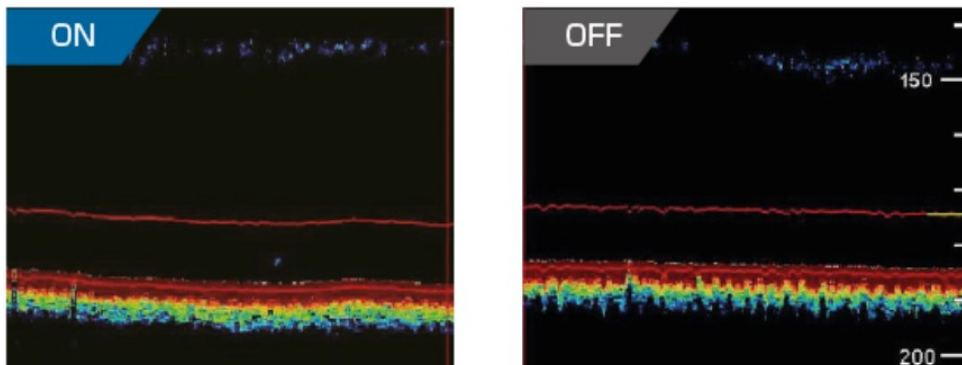
The FCV-38 is a high performance 4 kW fish finder with a 38 kHz transducer using split beam technology that provides excellent depth detection capability. It also contributes to reliable fish size estimation. In addition, it provides accurate information on fish schools and the seabed, even in stormy weather, thanks to a unique beam stabilizer.

Highlights

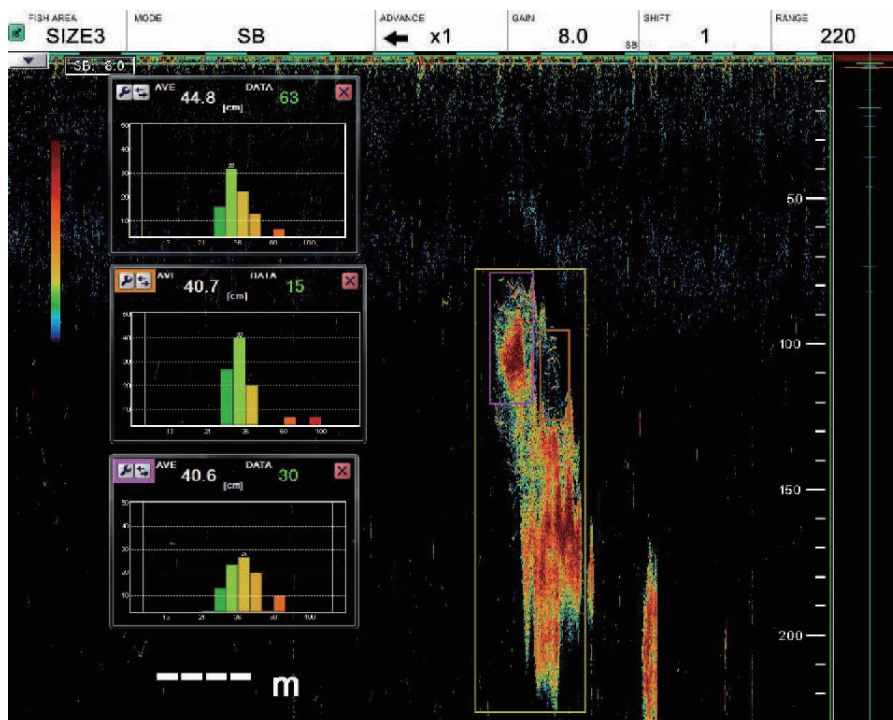
- Multi-directional beam transmission and reception provides simultaneous search and display in a maximum of five directions.



- Unique detection capabilities and stable image offered by a built-in motion sensor



- Fish size graph(Max.3) allows estimation of fish distribution at a glance



- Target graph allows tracking of a designated fish target
- Capable of output scientific data (in netCDF4 format) and calibration
- Long range detection in the deep sea, capable of 1,500m depth
- Net sensor information* can be shown on the display
 - *Compatible models: TE-155 (Marport), TS-337A (Imaginex) and TI system (Simrad)
- Hardness and roughness graph allows monitoring of the seabed hardness and roughness
- Scroll-back mode allows the user to review past data
- Data recording and screen-shot function allow easy review of past echoes and recordings
- For more details about the FCV-38, visit the product page: www.furuno.it

Aprile/Maggio 2021



segue

Comfort e tenuta al mare sono tra i focus del progetto. Il Brizo 50, infatti, è pensato per navigare anche in acque difficili, come dimostra la categoria B della marcatura CE.

Comfort and seaworthiness are the main focus of the project. The Brizo 50, in fact, is designed to sail even in difficult waters, as shown by EC B design category.



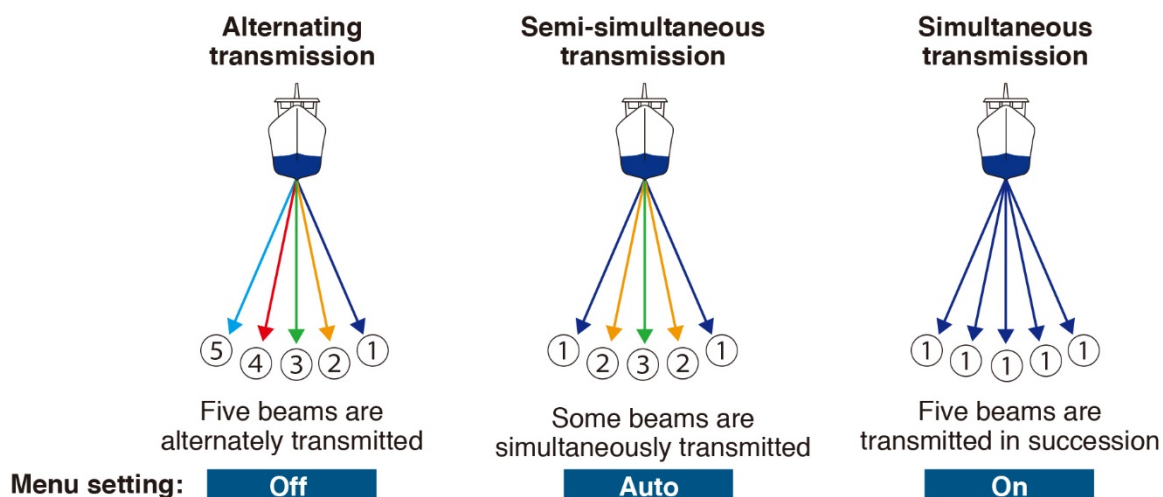
Aprile 2021

FURUNO PRESENTA IL NUOVO ECOSCANDAGLIO PROFESSIONALE FCV-38



Successore del FCV-30, il nuovo black-box FCV-38 è un ecoscandaglio professionale con potenza di trasmissione a 4 kW e tecnologia Split-Beam.

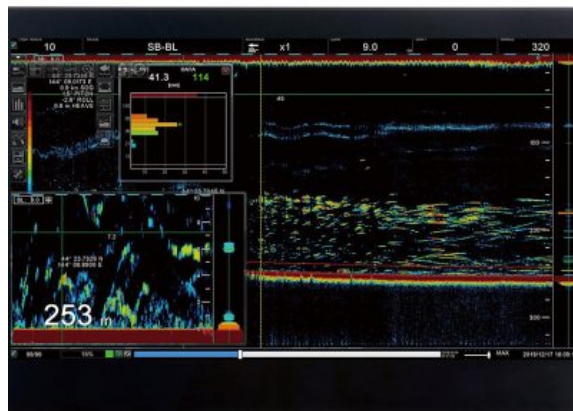
Con una potenza elevata di trasmissione a 4 kW e la bassa frequenza operativa di 38kHz, l'FCV-38 offre anche a elevate profondità un'immagine nitida dell'eco di un banco di pesci o del fondale marino.



segue

Grazie alla tecnologia Split-Beam multidirezionale, l'FCV-38 è in grado di rilevare banchi di pesci in cinque diverse direzioni contemporaneamente: i cinque fasci di rilevamento possono essere regolati tramite le impostazioni del menu in qualsiasi direzione con un intervallo di 20 gradi.

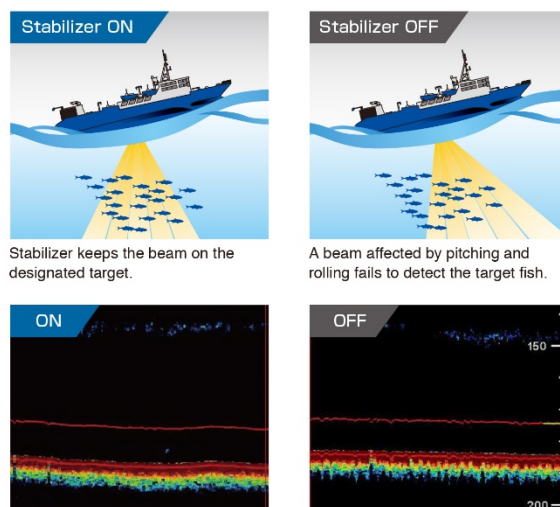
È possibile attivare o disattivare la trasmissione simultanea dei cinque fasci utilizzando tre tipi di modalità Split-Beam: trasmissione alternata, semi-simultanea e simultanea.



La trasmissione semi-simultanea è una nuova funzione che limita le interferenze da raggio a raggio e rende il fondale più facile da identificare rispetto alla modalità di trasmissione simultanea.

L'accuratezza della funzione di stima della dimensione del pesce è migliorata rispetto al modello precedente FCV-30, grazie al nuovo algoritmo di calcolo della dimensione del singolo pesce e al grafico della dimensione del pesce di nuova concezione e di facile comprensione.

Grazie all'analisi del volume, delle dimensioni e del movimento di un banco di pesci, l'operatore potrà facilmente decidere se procedere o meno alla cattura: una funzione che si rivela, dunque, essenziale per la pesca etica e per andare incontro alle esigenze di conservazione delle risorse ittiche.



Le ulteriori funzioni disponibili

Rollio e beccheggio influenzano negativamente l'immagine eco e il calcolo della dimensione del pesce. In condizioni di mare agitato, dunque, è essenziale la funzione del sensore di movimento integrato che, tramite compensazione rollio/beccheggio, fornisce un'immagine eco e una stima delle dimensioni del pesce affidabili. Grazie alla tecnologia stabilizzatrice di Furuno, l'FCV-38 può stabilizzare indipendentemente i fasci TX e RX in modo da rendere l'immagine precisa.

L'FCV-38 è in grado di fornire i dati scientifici per diversi scopi, ad esempio come supporto per la valutazione degli stock ittici. I dati dell'eco possono essere registrati in formato netCDF4.

Le operazioni sono più semplici e veloci grazie ai comandi posti sull'unità di controllo della trackball RCU-026 e sulla barra Instant Access. La testata dello schermo contiene i comandi Range, Shift, Sensibilità, Avanzamento immagine, Display Mode ai quali è possibile accedere istantaneamente quando necessario.

Gli screenshot e i dati dell'eco possono essere registrati e riprodotti. È possibile salvare un massimo di 99 screenshot sull'unità di elaborazione.

È, inoltre, possibile riprodurre il display dell'eco in qualsiasi momento se si desidera rivederlo: questa funzione di scrollbar è utile per confrontare tra loro le dimensioni dei diversi banchi di pesci.

(Furuno presenta il nuovo ecoscandaglio professionale FCV-38 – Barchemagazine.com – Aprile 2021)

FURUNO



MAGGIO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Maggio 2021



segue

La costanza e l'impegno premiano sempre il pescatore, ma vi sono specie per le quali, solo il periodo giusto può dare risultati veramente inaspettati.

Generalmente non si basa mai una pescata alla ricerca di un solo pesce, ma le tecniche verticali più di altre ci hanno fatto comprendere il valore di poter scegliere quali insidiare, mirando la battuta di pesca alla cattura di uno o più esemplari di una determinata specie, questo a tutto vantaggio della sportività e del rispetto dell'ambiente marino.

STAGIONE CHE VAI PESCE CHE TROVI

Indubbiamente la stagionalità dei pesci è una realtà che tutti conoscono, eccezion fatta per le isole dove la maggior parte dei pesci, siano essi sparidi o pelagici, non popolano durante tutto l'arco dell'anno gli stessi spot di pesca.

Il pescatore sportivo basa quindi la propria tecnica cercando di insidiare le prede del periodo e, se parliamo di traina con il

vivo, generalmente si tende a cercare i dentici nei mesi freddi e le ricciole nei mesi estivi o autunnali. Ma in questo contesto generalmente, l'esca non cambia al variare della specie, ma cambia al variare della stagione per la sua presenza in mare aperto.

Dovendo pescare in verticale, invece, si ha la possibilità di scegliere esca e profondità, ma soprattutto l'animazione della stessa, al fine di rendere la pescata mirata a determinate specie.

UN MONDO COLORATO

Nel panorama delle esche verticali bisogna però effettuare una prima distinzione: non tutte le esche funzionano allo stesso modo e, soprattutto, non tutti i colori vanno bene in qualsiasi periodo dell'anno.

Di esche in commercio ce ne sono veramente tante ed il segreto per non avere sorprese è averle tutte in cassetta. Posta questa prima considerazione però abbiamo avuto modo di testare che i colori che



segue



maggiormente funzionano in inverno sono quelli GLOW superati i 120 metri di profondità e le varianti dell'arancio e del rosso.

Verosimilmente l'acqua fredda può mettere in movimento specie come crostacei e cefalopodi che sicuramente meglio si abbinano come colore a colori accesi rispetto a tonalità del verde e del blu.

Un altro aspetto che abbiamo notato è che sia grufolatori che sparidi hanno gradito esche simili a calama-

ri e piccoli polpi.

Pertanto le esche invernali vincenti si sono rivelate teste piombate con calamaretti in silicone abbinate a striscioline di calamaro non battute di tonalità rosso e arancio meglio se glow.

ALLA RICERCA DI PESCI PREGIATI

Fissato il focus sull'esca ideale andiamo a capire quali pesci possono essere insidiati e con quale metodo.

Le profondità su cui andremo a pescare variano dai 90 ai 140 metri, ovvio che non a tutte le profondità troveremo le stesse specie, grossi grufolatori come scorfanì rossi, saranno nelle quote un po' più basse e per averne ragione dovremo tenere l'esca a fondo con dei piccoli satelliti, meglio se aiutati dal motore elettrico per stare in "scarocchio controllato". Al sentore della più flebile mangiata bisogna bloccare immediatamente in ancora ed attendere la



cattura del giorno.

Discorso a parte, invece, per i grossi prai e per i dentici. Gli sparidi infatti sono letteralmente i signori dell'inverno e la loro cattura non è mai casuale.

Invitare a cena un prai significa animare l'artificiale in modo da spingere il pesce all'attacco per territorialità o per fame.

Gli sparidi aggrediscono l'esca sia a fondo che lontano dal fondo e spesso inseguono anche dopo diversi metri di recupero veloce. Questo tipo di comportamento ci consente di gestire l'animazione in modo da evitare che pesci disturbatori, presenti a qualsiasi profondità, vengano a "spizzicare" l'esca mutilandola. A profondità quasi abissali e con mulinelli tradizionali dover recuperare semplicemente per rimpolpare l'esca non è un'operazione semplice e non deve rientrare nel sistema di pesca.

LIGHT OBBLIGATORIO

Portare a 120/140 metri di profondità un'esca che pesa solo 100/120 gr. e soprattutto farlo con soli 150 metri di filo fuori, non è un'impresa impossibile.

Le regole fondamentali: trecciato ultra

sottile e shock leader robusto, mulinello a recupero veloce ed una canna ad azione ultra light, anche se può sembrare paradossale con un complesso pescante del genere è possibile combattere con successo quasi qualsiasi preda.

Grossi prai, scorfani, gronghi di qualunque taglia sono stati portati a paiolo in pochissimo tempo, consentendoci anche rilasci in ogni situazione e, soprattutto, questo complesso pescante, ci ha dato la possibilità di discernere le mangiate di ogni singolo pesce, rendendoci selettivi già all'atto della ferrata nonostante la profondità.

LA REGOLA DEI 5 Kg

Sembra assurdo ma la regola dei 5 kg in questo caso vale doppio. Sia per la gestione della frizione, sia per il rispetto del peso del pescato, tirare la frizione al limite dei 5 Kg di forza è un'ottima regola per avere ragione dei pesci ed averne in breve tempo, del resto rispettare i 5 Kg di pescato in una tecnica dove si possono facilmente fare dei veri "disastri" è un obbligo morale oltre che civile.

NEW GENERATION OF 45 "MONITORS – FURUNO-BÖNING AHD 1145 GW



New generation of 45 "monitors – Furuno-Böning AHD 1145 GW

Furuno introduced the new generation of 45 "AHD 1145 GW ultra-wide monitors developed together with **Böning** Automationstechnologie GmbH.

The historic collaboration between the two companies, the result of the union of **Furuno's** vast experience in navigation and communication equipment and Böning's technology for on-board automation and monitoring, has allowed us to create a new concept of display that is unique in its genre by size and design.

This new generation of ultra-wide monitors, with 4K resolution at high brightness of 1000 cd / m², is ideal for use on the bridge and is the perfect complement to the integrated Smart Bridge dashboards, guaranteeing a high degree of customization.

Thanks to the high resolution and 45-inch screen, the AHD 1145 GW offers enough space for a convenient display of all expected functions: from boat parameters to navigation data.

In fact, it is possible to create multiple pages to simultaneously display the navigation (radar, chart, depth sounder, sonar, etc.) and monitoring pages and thus obtain maximum integration.

The ability to monitor and control the vessel directly from the monitors will make navigation even safer and easier.

Characteristics

- Glass panel
- 45 "ultra-wide monitor
- High brightness of 1000 cd / m²
- UHD / 4K screen resolution

Maggio 2021

FURUNO-BÖNING AHD 1145 GW: NEW GENERATION OF 45" MONITOR



Furuno Italia presenta la nuova generazione di monitor 45" ultra-wide AHD 1145 GW sviluppata in collaborazione con la società tedesca Böning Automationstechnologie GmbH.

La storica collaborazione tra le due società, frutto dell'unione della grande esperienza di Furuno su apparati di navigazione e comunicazione e della tecnologia di Böning per l'automazione e il monitoraggio di bordo, ha consentito di dare vita ad un display di nuova concezione ed unico nel suo genere per dimensione e design.

Questa nuova generazione di monitor ultra-wide, con risoluzione 4K ad alta luminosità 1000 cd/m2, è ideale per l'utilizzo sul ponte di comando e costituisce il perfetto complemento di plance integrate Smart Bridge garantendo un'elevata possibilità di customizzazione.

Grazie all'alta risoluzione e ai 45 pollici dello schermo, l'AHD 1145 GW offre spazio sufficiente per una comoda visualizzazione di tutte le funzionalità previste: dai parametri della nave ai dati di navigazione. È possibile, infatti, creare pagine multiple in modo da visualizzare simultaneamente pagine di navigazione (radar, chart, ecoscandaglio, sonar, etc.) e di monitoraggio ed ottenere, così, la massima integrazione.

segue



La possibilità di monitorare e controllare l'imbarcazione direttamente dai monitor renderà la navigazione ancor più sicura e semplice.

Caratteristiche del prodotto

Il monitor AHD 1145 presenta le seguenti caratteristiche:

- Pannello in vetro
- Monitor da 45" ultra-wide
- Alta luminosità 1000 cd/m2
- Risoluzione dello schermo UHD / 4K



Maggio/Giugno 2021

ECOSCANDAGLIO FCV-38

FISHING EQUIPMENTS

Ecoscandaglio FCV-38 per impiego professionale

Furuno amplia la propria produzione con un nuovo strumento rivolto agli operatori della pesca attivi nel mercato internazionale

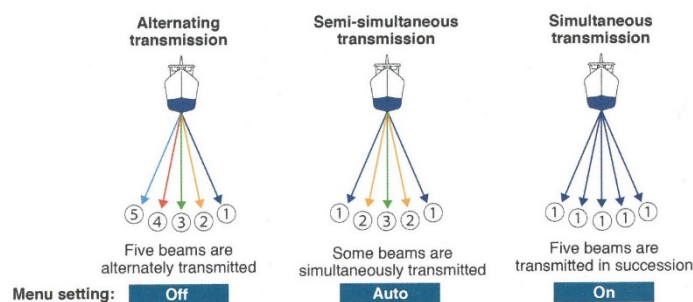
Nei primi mesi dell'anno particolare interesse sta suscitando il nuovo ecoscandaglio **BLACK BOX FCV-38**, prodotto da Furuno che ha sostituito il precedente apparato FCV-30.

Il moderno strumento si presenta come un ecoscandaglio professionale di fascia alta, adottando una tecnologia 4 kW Split-Beam, in grado di svolgere la funzione "Fish size graph", frequenza di 38kHz. In ragione di una elevata potenza di trasmissione a 4 kW, il nuovo ecoscandaglio offre una corretta visione dell'eco, generato da un banco di pesce o dal fondale marino, anche a profondità elevate.

Adottando una tecnologia Split-Beam multidirezionale, l'impiego dell'apparato consente di rilevare banchi di pesci, provenienti nello stesso tempo da cinque diverse direzioni; infatti i cinque fasci di rilevamento vengono regolati per mezzo di impostazioni del menu di ricerca verso qualsiasi direzione di ricerca con un intervallo di 20 gradi. La trasmissione simultanea dei cinque fasci, utilizzando la modalità Split-Beam, può essere alternata, semi-simultanea e simultanea. In particolare la trasmissione semi-simultanea rappresenta una nuova funzione, che limita le interferenze e favorisce l'identificazione delle caratteristiche del fondale, rispetto alle modalità della trasmissione simultanea.

L'apparato, al contrario dell'ecoscandaglio precedente, adotta un nuovo algoritmo per determinare le dimensioni del singolo pesce; attraverso l'analisi del volume, delle dimensioni e del movimento di un banco di pesci, il pescatore può adottare i provvedimenti per procedere all'eventuale cattura dei pesci. Tale funzione favorisce la "pesca etica", per una corretta tutela delle risorse biologiche del pianeta azzurro.

Durante le operazioni di pesca, i moti di beccheggio e rollio dell'imbarcazione influenzano l'immagine eco ed il calcolo della dimensione del pesce. Pertanto in condizioni meteo sfavorevoli, è assolutamente essenziale un sensore integrato, che attraverso una compensazione dei predetti movimenti del peschereccio, riproduca un'immagine eco ed una corretta valutazione delle dimensioni del pesce ricercato. Il nuovo scandaglio FCV-38 - precisa una nota diffusa da **Furuno Italia** - aiuta a superare tali problematiche, stabilizzando indipendentemente i fasci TX e RX, rendendo l'immagine maggiormente precisa. I dati dello strumento possono esse-



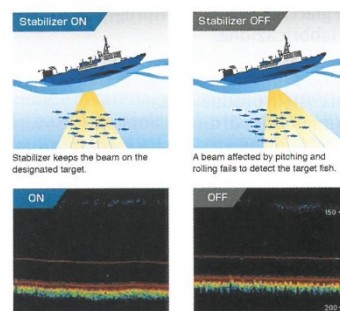
Rappresentazione grafica dei tre tipi di trasmissione

Recently Furuno introduced the FCV-38, which is successor of the FCV-30. The FCV-38 is designed as a high-end echo sounder having a fish size graph function with split-beam technology.

A unique sharp beam of 38 kHz low frequency and 4 kW high power allow obtaining the clear echo image of a school of fish and seabed even in the deep sea.

The new apparatus can detect school of fish in five directions at once and provides information on the location of the targeted fish in relation to the vessel. The operator can adjust the five beams in any direction within a 20 degrees range in the menu settings.

For five beam transmission, you can freely activate or deactivate simultaneous transmission and adapt it to your needs by using three types of split-beam mode* in the setting menu: Alternating transmission, Semi-simultaneous and simultaneous transmission. FCV-38 measures the size of fish in the selected area, and displays the information in a graph that can be understood at a glance. The split-beam technology has improved the accuracy and reliability of fish size measurements and graphs (max. 3).



Schermate della stabilizzazione del bersaglio

re registrati in formato NETCDF4. Inoltre, l'apparato FCV-38 può fornire dati scientifici per diversi motivi, in supporto alla valutazione dei banchi di pesci, presenti in una determinata regione marina.

Le operazioni di ricerca delle risorse ittiche sono indubbiamente rese più semplici e veloci, adottando i comandi posti sull'unità di controllo della trackball RCU-O26 e sulla barra Instant Access. La testata dello schermo riporta i comandi Range, Shift, Sensibilità, Avanzamento

immagine, Display Mode, ai quali si accede immediatamente, in caso di necessità.

Gli screenshot ed i dati dell'eco, possono essere sia registrati che riprodotti e l'unità di elaborazione può conservare fino a 99 screenshot. Esiste infine la possibilità di riprodurre il display dell'eco, qualora si desideri vederlo, anche per confrontare le dimensioni effettive tra differenti banchi di pesce. #

A cura di Virgilio Giusti



Maggio/Giugno 2021



Model FAR-2218-BB/2228-BB/2238S-BB

Radar Banda X e Banda S con Magnetron

- I nuovi Radar Banda X ed S sono certificati IMO, in categoria 2 e 3, abbinati a Display dai 15" ai 55"
- Sono state implementate nuove funzioni come l'ACE (Automatic Clutter Elimination), il Fast Target Tracking™ e l'Instant Access Bar™ che permettono di migliorare le prestazioni e l'usabilità del sistema

Model FAR-2228-NXT-BB/FAR-2238S-NXT-BB

Radar Banda X e Banda S allo Stato Solido

- FURUNO è il primo produttore al mondo a proporre la soluzione Radar Banda X ed S allo Stato Solido, con certificazione IMO
- La tecnologia senza Magnetron permette di mantenere bassi i costi di manutenzione evitando le sostituzioni periodiche
- Disponibili in abbinamento a Display dai 15" ai 55"



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

Maggio 2021

FURUNO-BÖNING AHD 1145 GW, I NUOVI MONITOR DA 45 POLLICI UHD



Una nuova generazione di monitor da 45 pollici ultrawide in risoluzione 4K è stata sviluppata da Furuno in collaborazione con Böning Automationstechnologie GmbH

La storica partnership tra le due società, frutto dell'unione dell'esperienza di Furuno su apparati di navigazione e comunicazione e della tecnologia di Böning per l'automazione e il monitoraggio di bordo, ha consentito di dare vita ad un display di nuova concezione di ampia dimensione e con un design unico.

segue



Questa nuova generazione di monitor ultrawide, con risoluzione 4K ad alta luminosità 1.000 cd/m2, è ideale per l'utilizzo sul ponte di comando e costituisce il complemento ideale di plance integrate Smart Bridge garantendo un'elevata possibilità di customizzazione.

Grazie all'alta risoluzione e ai 45 pollici dello schermo, l'AHD 1145 GW di [Furuno](#) offre spazio sufficiente per una comoda visualizzazione di tutte le funzionalità previste: dai parametri della nave ai dati di navigazione. È possibile, infatti, creare pagine multiple in modo da visualizzare simultaneamente pagine di navigazione (radar, chart, ecoscandaglio, sonar, etc.) e di monitoraggio e ottenere, così, la massima integrazione.



segue



Tutto sarà sotto controllo potendo monitorare e controllare l'imbarcazione direttamente dagli schermi ultrawide.

AHD 1145 GW – Le caratteristiche principali

Pannello in vetro 44.8" LCD

Risoluzione UHD/4K 3840×1076 pixel ultrawide

Aspect Ratio 16:4.5

Contrasto 7.800:1

Luminosità 1.000 cd/m2

Consumo elettrico 120 W

Interfacce disponibili HDMI, DVI

Peso approx. 20 kg

(Furuno-Böning AHD 1145 GW, i nuovi monitor da 45 pollici UHD – Barchemagazine.com – Maggio 2021).



Maggio 2021

FURUNO-BÖNING AHD 1145 GW: NEW GENERATION OF 45" ULTRA WIDE MONITOR



Furuno Italia presents the new generation of **45 inches widescreen monitor AHD 1145 GW** developed in collaboration with the German company Böning Automationstechnologie GmbH.

The historical collaboration between the two companies, result of the combination of the great experience of [#furuno](#) on navigation and communication equipment and of Böning technology for automation and on-board monitoring, has allowed to develop a new generation of display that impresses by its size and unusual design.

The glass panel in ultra-wide format with 4K resolution and high brightness ($1.000\text{cd} / \text{m}^2$) is ideally suited for use on the ship's bridge and is the perfect complement for Smart Bridge ensuring a high possibility of customization.

Thanks to its high resolution and diagonal screen of 45 inches, the AHD 1145 GW offers sufficient space for comfortable visualization of ship parameters as well as navigation data.

Indeed, it is possible to create multiple pages in order to simultaneously view navigation (radar, chart, depth sounder, sonar, etc.) and monitoring pages so as to obtain the maximum integration.

The opportunity to monitor and control the boat directly from the monitor will make navigation even safer and easier.

segue



Product features

The AHD 1145 monitor presents the following features:

- Full glass front
- 45 inches ultra-wide screen
- High brightness of 1.000 cd / m²
- UHD / 4K screen resolution

FURUNO



GIUGNO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Giugno 2021

FURUNO VOYAGER THE NEXT GENERATION BRIDGE SYSTEM

FURUNO

SATELLITE EQUIPMENT
NAVIGATION EQUIPMENT
COMMUNICATION GMDSS EQUIPMENT

SHIP AUTOMATION
VIDEO SURVEILLANCE
INTERNAL COMMUNICATIONS SAFETY

TURN KEY SOLUTIONS
WORLD WIDE ORGANIZATIONS
ALARM & MONITORING DESIGN



The Ins Voyager Bridge is a mega yacht control system which combines the experience of FURUNO in navigation and communication system for IMO vessels and the power BÖNING ship automation system.

The INS Voyager System includes the last generation of FURUNO navigation wheelmarked approved systems such as chart radars (X and S band), ECDIS, navigational echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors.

The new TimeZero navigation software from MaxSea can also be added to the bridge together with other important safety devices like FURUNO and WASSP multibeam sonars.

This new mega yacht bridge system integrates all the BÖNING automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controls. The bridge's design is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control for the captain and maintain in safe navigation.

The new INS Voyager Bridge includes the Universal Control Concept, allowing the captain to control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The FURUNO radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.furunoitalia.com)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

Maggio 2021

NON CHIAMATEMI BOLENTINO!

di Andrea Iacovizzi

Perché chiamare semplicemente bolentino una tecnica di pesca che racchiude invece in primis i segreti della navigazione? Basta la conoscenza di correnti e scarrocci a profondità abissali? L'idea che da sempre accomuna i pescatori è quella che un mulinello elettrico ed un kilo di piombo facciano il bolentino di profondità, nulla di più sbagliato! Dietro una tecnica apparentemente semplice si nascondono moltissime insidie che possono trasformare una giornata divertente e pescosa in un vero e proprio flop. Di contro, se opportunamente adoperate, le attrezzature di profondità regalano sorprese inaspettate e catture difficilmente replicabili con altre tecniche.



segue

LA GIORNATA GIUSTA

Nel bolentino di profondità una regola fondamentale è quella di scegliere una giornata di corrente idonea: se infatti a 50 metri diventa difficile pescare a traina con un po' di corrente, a 150 metri o peggio a 300 metri, la situazione può essere disastrosa.

Ovviamente per riuscire a conoscere la corrente a queste profondità è necessaria una competenza accurata delle correnti dominanti, nozioni però facilmente reperibili grazie alle carte "pesca" e alle numerose informazioni disponibili sul web.

Tenuto conto della condizione di corrente, eviteremo di andare a pescare a ridosso di perturbazioni o cambi di vento bruschi, questo perché il gioco delle correnti e delle maree potrebbe iniziare a smuoversi molto prima del cambio di vento, rendendo ancora una volta un fiasco la pesca.

La giornata ideale va poi scelta anche in funzione della distanza dello spot. Chi scrive non ha profondità idonea a meno di 9/11 miglia dal porto di partenza e questo determina accortezza di navigazione e cura non indifferenti per tenersi al sicuro da rischi e problemi.

DALL'ALBA AL TRAMONTO

Un altro concetto fondamentale in questa tecnica è che i pesci mangiano con il sole alto ed i cambi di marea; non necessariamente però mangeranno con la marea

montante o viceversa, piuttosto sarà il movimento della corrente in forte diminuzione o in leggero aumento a renderli famelici. Dovendo decidere di impostare una pescata, andremo a cercare quindi di coprire due cambi di marea, in modo da sfruttare entrambi i flussi di corrente e quindi tutte le condizioni di pesca.

Le ore di luce alta si rivelano sempre le migliori, ma le lampade strobo e i terminali con le perline fluo spesso salvano la situazione anche quando la luce comincia a scarseggiare ed i pesci sono ancora famelici.

Alla luce di quanto detto, una battuta di pesca inizierà all'alba (dovendo anche considerare i tempi di navigazione) e terminerà al tramonto per diversi motivi, ma in realtà di solito, avremo due momenti buoni di pesca che non dureranno mai più di un'ora, un'ora e mezza e sarà importante farsi trovare preparati all'arrivo dei commensali.

ELETTRICO SÌ, MA NON TROPPO

Un tempo l'idea di mulinello elettrico era quella di averne uno di dimensioni enormi e da tenere in murata, con il quale andare in pesca senza troppo divertimento.

La tecnologia però ha fatto passi da gigante e i mulinelli con grandi rapporti di recupero ed una buona frizione sono oggi disponibili in molti marchi; mulinelli che, abbinati a canne "tradizionali", ci consen-



tono di gustare il combattimento con prede anche impegnative, tenendo la canna in cintura ed aiutando il motore con vere e proprie "pompe" come nella pesca tradizionale.

A questo si aggiunge che i moderni trecciati consentono di tagliare l'acqua con molto meno piombo, riuscendo a pescare con zavorre "umane" senza alcun problema.

Una regola molto importante è avere corrente a bordo per alimentare i mulinelli con il motore della barca spento. Questo perché i circuiti delicati di questi gioielli di elettronica, soffrono la corrente non stabilizzata degli alternatori delle barche e rischiano di danneggiarsi lasciandoci l'ingrato compito di recuperare da 200 metri di profondità i nostri pesci.

ESCHE ADEGUATE PER PESCI DI TAGLIA

Il concetto di "esca grande che porta a pesce grande" è veritiero, ma è veritiero nella misura in cui l'esca riesca ad arrivare a fondo.

Una prima considerazione da fare è che non solo l'esca deve essere gradevole, ma deve rimanere in corrente e deve resistere anche agli attacchi dei pesci disturbatori. Tenere una lenza a fondo, con attaccati solo gli ami, oltre a non essere redditizio diventa anche un disturbo per i pesci che potrebbero allontanarsi e non mangiare per ore. Un'ottima tecnica è quella di acquistare le sardine intere e metterle sotto sale; se invece volete pescare con il calamaro (rigorosamente congelato) sarà fondamentale non batterlo lasciandolo quanto più "duro" e compatto possibile.

La gestione ideale delle esche prevede anche l'uso di qualche polpo intero, che si metterà giù alla ricerca della fatidica cernia di profondità.

Inutile dire che il filo elastico e qualche altro piccolo elastichino non dovranno mancare a bordo, poiché se la corrente dovesse essere tanta, aumentare la tenuta dell'esca non può che rendere più fruttuosa la pescata.

LA RICERCA DELLO SPOT...

Dovendo trovare lo spot ideale, andremo alla ricerca di quelle cadute di profondità con salti di fondale evidenti, ma una volta arrivati nel punto prescelto, sarà buona norma fare un giro di ricognizione, marcando con waypoint le situazioni interessanti e osservando con cura il verso della corrente.

Questo perché dovendo pescare con 200/250 metri di filo in mare, bisognerà avere l'idea chiara di dove va a cadere l'esca e soprattutto se la stessa raggiunge i pesci.

L'incaglio? In caso di incaglio sarà buona norma spostarsi fuori dalle rocce e cercare di far cadere la lenza appena a ridosso. A differenza del bolentino in poca acqua, gestire un pesce in fuga con tanto filo fuori e l'inconveniente di scogli, o altri oggetti al fondo, possono farci perdere continuamente terminali, esche e tempo prezioso.

Teniamo sempre presente che in un fondale con una forte depressione, ogni singola zona con scogli o altro rappresenta un'oasi intorno alla quale ruota tutta la catena alimentare.

Un buon ecoscandaglio con sonda da 1Kw è d'obbligo a queste profondità, ma i moderni sistemi multibeam ed ancora la possibilità di mappare il fondale, rappresentano sicuramente un ottimo modo per cercare i pesci e le zone ideali dove potrebbero arrivare sorprese profonde.

...E FINALMENTE I PESCI!

Se la preparazione e la ricerca dello spot sono andati a buon fine, i pesci non tarderanno ad arrivare e con essi le soddisfazioni. Vediamo una piccola carrellata di incontri frequenti in questa divertente ma complessa tecnica di pesca:

NASELLO

Sicuramente non il miglior combattente che possiamo incontrare, ma un'ottima preda da servire in tavola. Pesce che generalmente staziona sul fango e pertanto non è



NASELLO



OCCHIONE



SCORFANO DI FONDALE

indice di essere sul posto giusto, pesce gregario e che, quindi, regala catture multiple. Quasi impossibile il rilascio per via della vescica natatoria che estroflette lo stomaco.

OCCHIONE

Sicuramente lo sparide a cui tutti danno la caccia nel bolentino profondo. Gregario, aggressivo ed instancabile combattente, decisamente un'ottima preda sia da pescare che da mangiare. Un occhio di riguardo alla sua taglia minima 28 cm, al di sotto del quale non deve essere trattenuto.

Se c'è lui siamo nel posto giusto ed allora liberiamo tutti gli esemplari più piccoli, non soffre di barotraumi e, quindi, sarà sempre possibile il catch & release.

SCORFANO DI FONDALE

Meno pregiato dello scorfanò rosso, ma ugualmente buono da mangiare e non velenoso. La sua cattura è indice di essere su una zona con rocce, pertanto se c'è lui... vale la pena insistere.

Può essere rilasciato sempre, poiché non soffre di barotraumi, discreto combattente nelle prime fasi del recupero si lascia cullare dopo la mezz'acqua.

GRONGO

Gran combattente durante tutta la durata della pescata, si rivela un pessimo compagno a bordo, quindi bisogna decidere immediatamente se rilasciarlo o tenerlo. Ottime le carni, ma difficoltosa la pulizia

del pesce. Alcuni esemplari possono arrivare a dimensioni veramente preistoriche. E' sempre possibile rilasciarlo ed è bene avere a bordo delle lunghe pinze per effettuare questa operazione altrimenti impossibile.



GRONGO

Maggio 2021

FURUNO ANNUNCIA AIS RECEIVER FA-40 E CLASS B+ AIS TRANSPONDER FA-70



Siamo lieti di annunciare che Furuno ha ampliato la propria gamma di apparecchiature per la sicurezza marittima con l'introduzione del AIS Receiver FA-40 e del CLASS B+ AIS Transponder FA-70, successori rispettivamente degli AIS FA-30 e FA-50.

Utili alla sicurezza in mare come sistemi anti-collisione in abbinamento con il radar nautico, gli AIS FA-40/70 combinano tecnologia all'avanguardia con un design semplice e compatto.

Design semplice e compatto

Gli AIS FA-40/70 hanno un design leggero e compatto utile per risparmiare notevolmente spazio all'interno della console, dove sono installati una grande varietà di processori black box.

Interfaccia NMEA2000 & NMEA0183

Gli AIS FA-40/70 supportano entrambi i protocolli di comunicazione NMEA -2000 & NMEA-0183, in modo da potersi efficacemente interfacciare a tutte le strumentazioni di bordo. Il setup iniziale può essere effettuato da NavNet TZtouch2 o TZtouch3 tramite la rete NMEA-2000, oppure da PC tramite porta USB di cui FA-40/70 sono provvisti.

segue

Focus sul CLASS B+ AIS Transponder FA-70



Giugno/Luglio 2021



Parti per un viaggio eccezionale con **FURUNO**

IL PBG È QUI!

Crea le tue mappe batimetriche personalizzate con il PBG e scopri l'esatta struttura del fondale marino !



Funzione per NavNet TZtouch 3: PBG (Personal Bathymetric Generator) o relief shading

Il fondale come non lo avevi mai visto !

Possibilità di creare mappe 100 volte più velocemente

Grafici con rilievi ombreggiati

Registra e gestisci i tuoi dati con scheda microSD

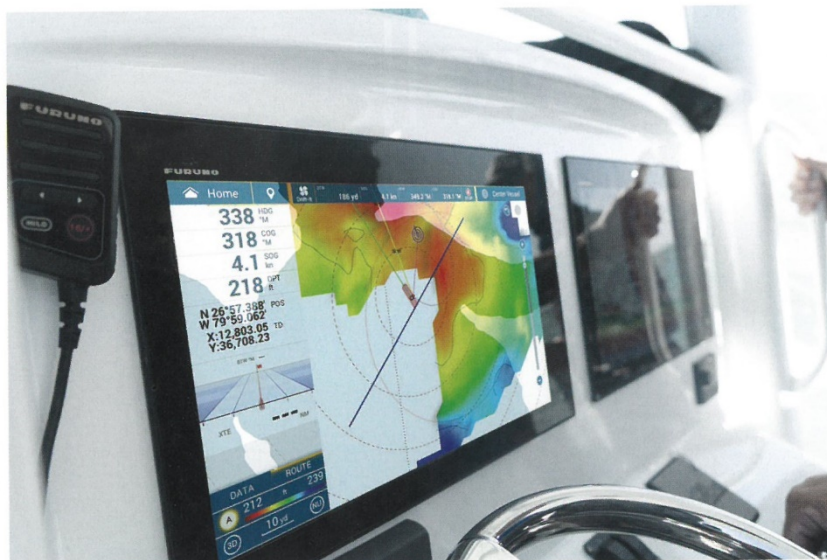
Mappatura del fondale estremamente accurata

Mappatura del fondale incredibilmente ampia

NAVnet
TZ3
touch

www.furuno.it

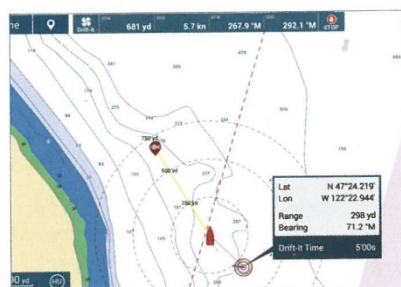
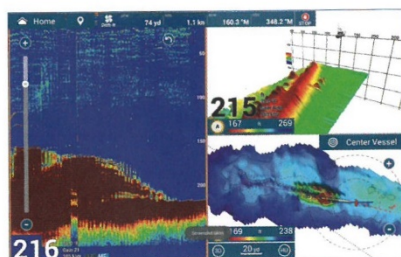
Giugno/Luglio 2021



I fondali non hanno più segreti con le mappe in rilievo!

The seabed has no more secrets thanks to custom relief maps!

Un nuovo importante aggiornamento software introdotto da Furuno aggiunge alcune caratteristiche rivoluzionarie alla sua linea di punta di Multi Function Display, tra cui la funzionalità PBG (Personal Bathymetric Generator) per creare le proprie mappe in rilievo del fondo del mare. Gli aggiornamenti software sono disponibili gratuitamente per tutti i NavNet TZtouch3 MFDs. Con il DFF3D Multi-Beam Sonar, l'operatore può creare carte personalizzate accurate in modo rapido e semplice, grazie alla larghezza del fascio di 120 gradi del trasduttore DFF3D. Invece di un solo punto di profondità per ping, il DFF3D produce oltre 50 punti di profondità a ogni ping, con il risultato di carte personalizzate veloci ed efficienti, che vengono memorizzate sullo strumento TZtouch3 MFD. L'area coperta da ogni ping è circa il doppio della profondità al momento della



registrazione: a una profondità di 100 metri, viene visualizzata e registrata un'area larga 200 metri. Le immagini del fondale appaiono con rilievi sfumati, contorni di profondità e colori, rendendo così più facile l'identificazione della struttura e delle creste che nascondono i pesci, in una presentazione semplice e facile da interpretare. Il PBG è semplice da usare e le mappe dettagliate del fondale che produce sono facili da capire a colpo d'occhio.

Due altre nuove caratteristiche aggiunte a TZtouch3 sono "Fish-It" e "Drift-It". Sono progettate per far risparmiare ai pescatori tempo e carburante, massimizzando le loro catture. Scelto un punto "caldo" di pesca sulla carta con "Fish-It", la nuova funzione "Drift-It" creerà automaticamente un punto di partenza da cui l'imbarcazione andrà alla deriva direttamente sopra lo spot. Per scaricare la nuova versione: www.furuno.it

THE LATEST SOFTWARE UPDATE introduced by Furuno adds some revolutionary features to its flagship line of Multi Function Displays, including the incredible PBG (Personal Bathymetric Generator) function to create custom seabed maps. Software updates are available for free for all NavNet TZtouch3 MFDs.

Thanks to the DFF3D Multi-Beam Sonar system, the user can create accurate custom charts quickly and easily, thanks to the 120-degree beam width of the DFF3D transducer. Instead of just one depth point per ping, the DFF3D produces over 50 depth points per ping, resulting in fast and efficient custom charts that are stored on the TZtouch3 MFD tool. The area covered by each ping is approximately twice the depth at the time of recording: at a depth of 100 meters, an 200-meter wide area is displayed and recorded. The images of the seafloor appear with blurred relief, depth contours and color, making it easier to identify structure and ridges that hide fish, in a simple and easy-to-interpret presentation.

PBG is simple to use and the detailed seabed maps it produces are very easy to understand. Two other innovations are the "Fish-It" and "Drift-It" functions.

They are designed to make anglers save their time and fuel while maximizing their catches. Once a "hot" fishing spot has been selected on the chart with "Fish-It", the new "Drift-It" function will automatically create a starting point from which the boat will drift directly over the spot. The new version is available for download on: www.furuno.it

FURUNO



LUGLIO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Luglio 2021

OFFERTA INTELLIAN



Modello	Descrizione	Prezzo listino (IVA inclusa)	Prezzo promozionale (IVA inclusa)
IT-B4-409Q	i4 ANTENNE TV 45CM	6.331,80 €	3.200,00 €
IT-B4-419Q	i4P ANTENNE TV SAT. 45 CM	6.941,80 €	4.620,00 €
IT-B4-519Q	i5P ANTENNE TV SAT. 53 CM	8.527,80 €	5.869,00 €
IT-B4-619Q	i6P ANTENNE TV SAT. 60 CM	10.845,80 €	6.999,00 €

ANTENNE TV SATELLITARI INTELLIAN

Cogli l'occasione per dotarti del sistema TV satellitare marino tecnologicamente più avanzato, affidabile e semplice da utilizzare.

Il sistema televisivo satellitare Intellian consente la visione ininterrotta della televisione HD o SD a bordo della tua imbarcazione.

Accedi a tutti i canali TNT senza abbonamento o iscriviti a tutti i pacchetti per non perdere nulla di questa stagione!

Per approfittare di questa offerta speciale contatta il tuo rivenditore Furuno più vicino oppure consulta il sito alla pagina:

info.furuno.it/promozioni-tv-satellitari-intellian

Le nostre offerte promozionali IVA inclusa sono valide fino ad esaurimento scorte

IL PREZZO PROMOZIONALE NON INCLUDE L'INSTALLAZIONE A BORDO

FURUNO

Luglio 2021

FURUNO PRESENTA IL NUOVO PONTE INTEGRATO F-BRIDGE



Furuno Italia presenta il nuovo sistema di ponte integrato F-Bridge sviluppato da Furuno Italia in collaborazione con la società tedesca Böning.

L'ultima generazione di console Furuno studiata per yacht commerciali superiori alle 300GT offre il massimo in termini di integrazione e design per un ponte ultra-moderno e semplice da utilizzare.

Design ergonomico e modulare

Il nuovo F-Bridge è l'emblema di una navigazione semplice, sicura ed efficiente.

Il ponte è composto da una postazione di timoneria, con due console e poltrona centrale, e da 3 monitor Hatteland 4K da 55". La soluzione è completamente customizzabile e può prevedere anche più poltrone pilota o più monitor.

Le due console ergonomiche e modulabili, poste ai lati della comoda poltrona pilota, contengono tutti i controlli e gli strumenti necessari a governare la nave. I dati operativi e di navigazione sono visualizzati sui display Hatteland 55" self-standing posti a pavimento di fronte alla postazione di

timoneria; le grandi dimensioni di questi display consentono di creare facilmente pagine multiple per visualizzare più funzioni sullo stesso display. I monitor Hatteland self-standing 55" risultano type approved per radar FURUNO serie FAR e per ECDIS FURUNO FMD-3200BB. Se la configurazione di plancia lo permette può essere previsto anche un display ultra wide da 45" da installare overhead per avere sempre disponibili dati di conning o dati motori e monitoraggio.

Il governo di tutte le funzioni di questo moderno ponte integrato sarà garantito da due trackball custom che, grazie all' Universal Control Concept, potranno governare i radar (X & S) gli ECDIS (due in caso di configurazione paperless), il TZ Professional di MaxSea, il sistema AMCS, quello TVCC e tutti gli altri sistemi che il cliente vorrà integrare nell' F-Bridge.

Questa moderna disposizione delle componenti della nave ha consentito di realizzare un sistema unico, versatile ed innovativo basato sul principio del "walk around" bridge, cioè sulla possibilità di muoversi liberamente tutt'intorno al ponte di comando, persino intorno alla postazione di timoneria ed ai monitor self-standing.

Sistemi di navigazione & automazione

Il nuovo F-Bridge include quindi tutti i sistemi di navigazione Furuno di ultima generazione approvati wheelmark tra cui Chart Radar X Band e S Band con Trackball Control Unit RCU-026, ECDIS FMD, dual GPS System, ecoscandaglio di navigazione, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilota, girobussola e vari sensori. Anche il TZ Professional di MaxSea è stato incluso nel nuovo ponte integrato insieme ad altri importanti apparati di sicurezza.

È, inoltre, possibile integrare nelle console ergonomiche gli apparati radio GMDSS come, ad esempio, il VHF.

I display di visualizzazione sono costituiti da monitor Hatteland 4K da ben 55" e possono mostrare tutte le funzionalità previste. I monitor Hatteland HD55T22 sono display LCD della serie X Generation 2 con tecnologia di retroilluminazione a LED, dimmer e multipower di serie. Si tratta di multi vision display, per cui è possibile visualizzare fino a 4 sorgenti in full HD in un'unica schermata. La modernissima tecnologia del display con Optical Bonding e, come opzione, il touch screen, permettono una buona leggibilità anche in condizioni sfavorevoli.

Il nuovo sistema di ponte per mega yacht può integrare anche tutte le informazioni di automazione di Böning e tutti i controlli principali sono disponibili nei pannelli laterali.

Luglio 2021

FURUNO ITALIA PRESENTA IL PONTE INTEGRATO F-BRIDGE



Furuno Italia presenta il nuovo sistema di ponte integrato F-Bridge sviluppato da Furuno Italia in collaborazione con la società tedesca Böning.

L'ultima generazione di console Furuno studiata per yacht commerciali superiori alle 300GT offre il massimo in termini di integrazione e design per un ponte ultra-moderno e semplice da utilizzare.

Design ergonomico e modulare

Il nuovo F-Bridge è l'emblema di una navigazione semplice, sicura ed efficiente.

Il ponte è composto da una postazione di timoneria, con due console e poltrona centrale, e da 3 monitor Hatteland 4K da 55". La soluzione è completamente customizzabile e può prevedere anche più poltrone pilota o più monitor.

Le due console ergonomiche e modulabili, poste ai lati della comoda poltrona pilota, contengono tutti i controlli e gli strumenti necessari a governare la nave.

segue



I dati operativi e di navigazione sono visualizzati sui display Hatteland 55" self-standing posti a pavimento di fronte alla postazione di timoneria; le grandi dimensioni di questi display consentono di creare facilmente pagine multiple per visualizzare più funzioni sullo stesso display. I monitor Hatteland self-standing 55" risultano type approved per radar FURUNO serie FAR e per ECDIS FURUNO FMD-3200BB.

Se la configurazione di plancia lo permette può essere previsto anche un display ultra wide da 45" da installare overhead per avere sempre disponibili dati di conning o dati motori e monitoraggio.

Il governo di tutte le funzioni di questo moderno ponte integrato sarà garantito da due trackball custom che, grazie all' Universal Control Concept, potranno governare i radar (X & S) gli ECDIS (due in caso di configurazione paperless), il TZ Professional di MaxSea, il sistema AMCS, quello TVCC e tutti gli altri sistemi che il cliente vorrà integrare nell' F-Bridge.

Questa moderna disposizione delle componenti della nave ha consentito di realizzare un sistema unico, versatile ed innovativo basato sul principio del "walk around" bridge, cioè sulla possibilità di muoversi liberamente tutt'intorno al ponte di comando, persino intorno alla postazione di timoneria ed ai monitor self-standing.

Sistemi di navigazione & automazione

Il nuovo F-Bridge include quindi tutti i sistemi di navigazione Furuno di ultima generazione approvati wheelmark tra cui Chart Radar X Band e S Band con Trackball Control Unit RCU-026, ECDIS FMD, dual GPS System, ecoscandaglio di navigazione, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilota, girobussola e vari sensori.

Anche il TZ Professional di MaxSea è stato incluso nel nuovo ponte integrato insieme ad altri importanti apparati di sicurezza.

È, inoltre, possibile integrare nelle console ergonomiche gli apparati radio GMDSS come, ad esempio, il VHF.

I display di visualizzazione sono costituiti da monitor Hatteland 4K da ben 55" e possono mostrare tutte le funzionalità previste.

I monitor Hatteland HD55T22 sono display LCD della serie X Generation 2 con tecnologia di retroilluminazione a LED, dimmer e multipower di serie.

Si tratta di multi vision display, per cui è possibile visualizzare fino a 4 sorgenti in full HD in un'unica schermata. La modernissima tecnologia del display con Optical Bonding e, come opzione, il touch screen, permettono una buona leggibilità anche in condizioni sfavorevoli.

Il nuovo sistema di ponte per mega yacht può integrare anche tutte le informazioni di automazione di Böning e tutti i controlli principali sono disponibili nei pannelli laterali.

SHIP VISITED FOR YOU

Jumbo Jet



Unità HSC consegnata dal Cantiere Vittoria a Navigazione Libera del Golfo

La nuova unità navale, denominata "JUMBO JET", costruita presso il **Cantiere Navale Vittoria** di Adria (Rovigo), ha iniziato il proprio servizio con la Società Armatrice "Navigazione Libera del Golfo" di Napoli, per i collegamenti tra il capoluogo di regione campana e le isole, che racchiudono l'arcipelago partenopeo, in un momento di progressivo sviluppo dei flussi turistici, favoriti dalla stagione estiva.

La nave, costruita in lega leggera di alluminio navale, sotto la sorveglianza **RINA**, è una scafo monoscocca di tipo semiplanante, con caratteristiche tecniche, particolarmente idonee al trasporto veloce di passeggeri, in condizioni di elevato comfort, che possono utilizzare due ponti; l'inferiore, detto anche ponte principale, e il superiore. Durante le fasi del progetto dell'unità, particolare attenzione è stata rivolta verso l'isolamento acustico, impiegando nella costruzione materiali idonei, e adottando le idonee tecniche per l'insonorizzazione dei locali interni, attraverso uno studio sulla particolare struttura volta allo smorzamento delle vibrazioni, adottando, in fase di realizzazione dello scafo, un'accurata attenzione alla disposizione di particolari costruttivi, opportunamente localizzati, in maniera da contrastare e smorzare sia le basse che le alte frequenze. La nave è in possesso della classe **RINA**, *PASS. B, AUT-CCS DMS, ed è abilitata alla NAVIGAZIONE SPECIALE- INTERNAZIONALE HSC, CATEG. B CRAFT.

"JUMBO JET", ha una lunghezza f.t. 56,65 metri, una larghezza massima di 9,60 metri, un'altezza di costruzione di 3,50 metri ed una immersione, a pieno carico, di 1,60 metri. La nave, unità veloce HSC categoria "B", è adibita al trasporto fino ad un massimo di 700 passeggeri e ha un dislocamento massimo pari a 400 tonnellate. Lo scafo è suddiviso in 11 diversi compartimenti, separati da paratie stagna tra-

Classification

RINA

Ship's category
"B"

Pax decks

2

Length oa	56,65 m
Beam	9,60 m
Construction height	3,90 m about
Draft at full load	1,30 m about
Maximum pax capacity	700 persons
Main engines	2xMTU 16V 4000 M73L 1xMTU 16V4000M63L
Total power 8200 kW	(2x2880 at 2050 rpm) (1x2440 at 1800 rpm)
Waterjets	3x S80-4 Kongsberg Marine KM
Gensets	2 x FPT Iveco-Mase 250 kW
Emergency generator	CUMMINS 91 kW
Inverter	ZF 9000 ratio 2.542
Pax on board	700
Notation	RINA, *PASS. B, AUT-CCS DMS, HSC, CATEG. B CRAFT.

The new naval vessel, called "JUMBO JET", built at **CANTIERE NAVALE VITTORIA S.p.A.** in Adria, has come into service with the shipping company "Navigazione Libera del Golfo" of Naples, for connections between the capital of the Campania region and the islands, which enclose the Neapolitan archipelago.

The ship, built in lightweight naval aluminium, under **RINA** supervision, is a semi-planing, single-hulled vessel, with technical characteristics, particularly suitable for high-speed transport of passengers, in conditions of maximum comfort, who can use two decks; the lower, also known as the main deck, and the upper. During the design phase of the vessel, particular attention was paid to acoustic insulation, using suitable materials in the construction, and adopting the appropriate techniques for the soundproofing of the internal rooms, through a study on the particular structure aimed at damping vibrations.

This was done by paying, during the construction phase of the hull, careful attention to the arrangement of construction details, appropriately located, in order to contrast and dampen both low and high frequencies.

With a length overall of 56.65 m, a maximum beam of 9.60 m, a construction height of 3.50 m, and a draught, at full load, of 1.60 m, she can carry 700 passengers.

Propulsion is ensured by 2 MTU 16V4000M73L engine systems, of 2880 kW at 2050 rpm, located in the forward engine room, as side engines, and 1 MTU16V4000M631 engine, of 2440 kW at 1800 rpm, positioned in the aft engine room, as central engine. The maximum speed of the ship, at full power, is 28 knots. The vessel has 6 self-inflating

life rafts for 150 people each, two 4.5-metre lifeboats with their 40 HP outboard propulsion engine and 3 davits to lower said vessels. 4 MES systems (with self-inflating slide) are also available on board for any evacuation procedures, plus 2 reserve systems for boarding passengers on life rafts from the four abandon ship points.

segue

SHIPS VISITED FOR YOU



Apparati Furuno installati a bordo dell'unità HSC Jumbo Jet



Lo scafo di Jumbo Jet nel capannone coperto del Cantiere Vittori

sversali e longitudinali; presenta una struttura longitudinale con un doppio fondo continuo, estendendosi dalla paratia prodiera di sala macchina alla paratia anticollisione.

Il materiale scelto per la costruzione è composto da lega leggera; i laminati sono in lega 5083H111, mentre i profilati estrusi sono in lega 6082t6, con certificazione RINA, ente che ha approvato il dimensionamento strutturale, conforme all'**High Speed Craft Code 2000** ed agli emendamenti, adottati dall'IMO, con risoluzione MSC97 (73). Le sovrastrutture si estendono longitudinalmente per tutta la lunghezza della costruzione navale e sono realizzate a struttura longitudinale, con l'eccezione dei fianchi, dove la

presenza di finestrature, ha comportato l'adozione di una struttura mista. La moderna nave adotta casse strutturali per il combustibile, per l'acqua dolce per servizi sanitari, per gli scarichi igienici, per l'olio lubrificante e per le acque oleose di sentina.

Tutte le strutture sono opportunamente coibentate con materiali certificati, secondo FSS Code e FTP Code; per i ponti superiori è adottata una coibentazione in grado di ridurre la dispersione termica.

Nel ponte principale sono presenti, nella zona poppiera esterna, le due isole di ormeggio e l'accesso dei passeggeri attraverso due passerelle di imbarco. Due cofani consentono l'accesso nella sala



Model FAR-2218-BB/2228-BB/2238S-BB

Radar Banda X e Banda S con Magnetron

- I nuovi Radar Banda X ed S sono certificati IMO, in categoria 2 e 3, abbinati a Display dai 15" ai 55"
- Sono state implementate nuove funzioni come l'ACE (Automatic Clutter Elimination), il Fast Target Tracking™ e l'Instant Access Bar™ che permettono di migliorare le prestazioni e l'usabilità del sistema

Model FAR-2228-NXT-BB/FAR-2238S-NXT-BB

Radar Banda X e Banda S allo Stato Solido

- FURUNO è il primo produttore al mondo a proporre la soluzione Radar Banda X ed S allo Stato Solido, con certificazione IMO
- La tecnologia senza Magnetron permette di mantenere bassi i costi di manutenzione evitando le sostituzioni periodiche
- Disponibili in abbinamento a Display dai 15" ai 55"



www.furuno.it | @furunoitalia | #furunoitalia

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

segue

SHIPS VISITED FOR YOU



La sala poltrone



Particolare dello scafo interno in alluminio durante la costruzione

macchine e nel locale del sistema di estinzione antincendio a CO₂. I passeggeri dispongono di un salone di poppa con 200 posti a sedere, tipo **WEST Mekan**, compresa una toilette per persone disabili od a mobilità ridotta; a centro nave è ricavato un idoneo bar, mentre nella zona prodiera è situato un salone con 204 posti a sedere e 4 toilette. Dalla zona centrale, attraverso due scale, si sale a ponte superiore dove sono stati ricavati un salone poppiere per 200 persone e un salone prodiero per 100 turisti, 2 toilette; nella zona prodiera trovano collocazione il locale plancia, due vani tecnici per gli apparati di condizionamento centrale, fornito dalla **Venco-Sauter**, e per gli apparati elettronici di bordo. Sotto la plancia è posto il locale generatore di emergenza per l'alimentazione dei servizi di emergenza. La propulsione del "JUMBO JET" è assicurata da 2 apparati motori **MTU 16V4000M73L**, da 2880 kW a 2050 rpm, posti nella sala macchina prodiera, quali motori laterali, ed un motore **MTU16V4000M631**, da 2440 kW a 1800 rpm, posizionato in sala macchina poppiera, quale motore centrale. Gli apparati motore sono accoppiati a tre idrogetti della serie S80-4, forniti dalla **Kongsberg Marine** (già KAMEWA - Rolls-Royce), installati sullo specchio di poppa del mezzo tramite due diverse configurazioni. In particolare, i due idrogetti laterali presentano una trasmissione con asse realizzato in materiale composito, di lunghezza complessiva di circa 12 metri su un appoggio centrale a cuscinetto a giunti elastici a membrana. Gli assi, a loro volta, sono collegati a due riduttori/invertitori **ZF 9000** con rapporto 2.542, a loro volta collegati ai rispettivi motori laterali con giunti elastici. Al contrario l'idrogetto centrale presenta una trasmissione con asse realizzato in acciaio ad elevata resistenza e giunto elastico a membrana. L'apparato è collegato ad un riduttore **ZF 7650**, con rapporto 2.565, a sua volta collegato con un giunto elastico al motore centrale. La velocità massima della nave, alla massima potenza, è di 28 nodi. A proravia è installata un'elica trasversale di manovra, fornita dalla **Veth**, alloggiata in un apposito tunnel, saldato a scafo, che verrà mossa da un motore elettrico, azionato dalla plancia di comando. Il thruster di prua installato (Tunnel VT-100) è di produzione **Twindisc** mentre i servizi scafo a apparato motore sono affidati alle prestazioni dei prodotti forniti da **Pompe Garbarino**. La correzione dell'assetto longitudinale, in ragione delle diverse condizioni di velocità e carico, sarà assicurata da un flap/intruder, installato all'estremità poppiera dell'opera viva, fornito dalla **Humphree** con un sistema a controllo automatico con opzione manuale. L'energia elettrica per le esigenze di bordo è prodotta da 2 apparati **FPT Iveco-Mase** da 250 kW, posizionati rispettivamente nel locale macchina prodiera e poppiera. Il generatore di emergenza, fornito dalla **Cummins**, fornisce 91 kW a 1500 rpm per l'alimentazione e del quadro elettrico di emergenza. Tensione erogata 380/220 V. In particolare la gestione la potenza elettrica avviene per mezzo di un PMS (Power Management System), in grado di avviare un solo generatore, in luogo dei due apparati in base alla

richiesta della rete elettrica di bordo, in modo del tutto automatico. La **Stelio Bardi Marine Technologies** ha garantito la fornitura degli impianti raccolta liquami in depressione e trattamento liquami fisico-chimico sono rispettivamente di produzione **JetsTM** e **TECHNI** modello Biocon, le poltrone passeggeri ultralegere certificate HSC, tramite arredatore, e pavimenti in vinilico certificati Med ad effetto legno della ditta **Gerflor** e le porte stagne in acciaio incernierate prodotte dalla **Libra**.

Il sistema di navigazione, scoperta e comunicazione, è interamente fornito dalla **Furuno Italia S.r.L.** di Gatteo (FC) e si compone di: RADAR X-BAND FAR-2117, RADAR S-BAND RADAR FAR-2137S, ECDIS FMD-3200 e relative ECDIS di Backup FURUNO, THERMAL CAMERA PREDATOR ND 1200 FURUNO, per la navigazione in tempo di notte, WIND DATA SYSTEM FURUNO, GYROCOMPASS GC85 EXPANDED FURUNO, GPS GP 170 FURUNO, BUSSOLA MAGNETICA, AUTOPILOTA SIMRAD AP80 FURUNO, ECHOSOUNDER FE-800 FURUNO, DOPPLER SPEEDLOG DS-80 FURUNO, GMDSS VHF/DSC FM-8900S FURUNO, NAVTEX NX-700B FURUNO, AIS BANDD VHF IC-A210E FURUNO, VOYAGE DATA RECORD VDR VR-7000 FURUNO, EPIRB E100 FURUNO.

Per quanto attiene i mezzi di salvataggio, la nuova unità dispone di 6 zattere di salvataggio autogonfiabili da 150 persone ognuna, di due battelli di salvataggio da 4,5 metri con relativo motore di propulsione fuoribordo da 40 cv, 3 gruette per ammainare detti mezzi. A bordo sono anche disponibili, per eventuali procedure di evacuazione 4 sistemi **MES** (a scivolo autogonfiabile), più 2 di riserva per l'imbarco dei passeggeri sulle zattere di salvataggio dai quattro punti di abbandono nave. Al di sotto di ogni seduta sono disponibili dei giubbotti di salvataggio, nelle zone esterne della nave, sono presenti dei salvagenti anulari in ottemperanza alle norme applicabili.

La nave adotta in sistema di monitoraggio dei locali macchina di propulsione e dei locali di governo, e di un sistema di telecamere, a circuito chiuso, allo scopo di monitorare costantemente tutti i locali tecnici, situati al di sotto del ponte principale; tale sistema di visione consente all'equipaggio di presidiare la nave, riducendo l'impiego del personale ed aumentando i parametri della sicurezza interna. All'esterno sono installate altre 6 telecamere, che permettono di monitorare continuamente il perimetro esterno dell'unità navale.

I servizi di propulsione e di governo sono gestiti dal locale plancia, tramite opportuni monitors; sono anche previsti comandi di emergenza locali ed una stazione di comando esterna, con visibilità a 360 gradi sull'orizzonte, è stata posizionata sopra il locale plancia, sotto l'albero porta fanali. La nave dispone infine dei mezzi antincendio, previsti dalla normativa applicabile che impone l'installazione di porte tagliafuoco a rilascio remoto (plancia), sistemi per l'arresto di emergenza della ventilazione, impianto ad acqua spruzzata e dotazioni antincendio mobili. #

A cura di Virgilio Giusti

Luglio 2021

FURUNO PRESENTA IL PONTE INTEGRATO F-BRIDGE



Furuno Italia presenta il nuovo sistema di ponte integrato F-Bridge sviluppato da Furuno Italia in collaborazione con la società tedesca Böning e dedicato a yacht commerciali superiori alle 300 GT.

Il nuovo F-Bridge include quindi tutti i sistemi di navigazione Furuno di ultima generazione approvati wheelmark tra cui Chart Radar X Band e S Band con Trackball Control Unit RCU-026, ECDIS FMD, dual GPS System, ecoscandaglio di navigazione, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilota, girobussola e vari sensori.

Anche il TZ Professional di MaxSea è stato incluso nel nuovo ponte integrato insieme ad altri importanti apparati di sicurezza.

È, inoltre, possibile integrare nelle console ergonomiche gli apparati radio GMDSS come, ad esempio, il VHF.

Luglio 2021

FURUNO AND BÖNING

Furuno Italia presenta la nuova generazione di monitor widescreen da 45 pollici AHD 1145 GW sviluppata in collaborazione con Böning.

Il pannello di vetro in formato ultra-wide con risoluzione 4K e alta luminosità 1.000cd/m2 è ideale per l'uso sul ponte della nave.

FURUNO AND BÖNING

Furuno Italia presents the new generation of 45-inch widescreen monitors AHD 1145 GW developed in collaboration with Böning. The glass panel in ultra-wide format with 4K resolution and high brightness 1,000cd/m2 is ideally suited for use on the ship's bridge.



Luglio 2021

FURUNO ITALIA PRESENTA IL PONTE INTEGRATO F-BRIDGE



L'ultima generazione di console Furuno studiata per yacht commerciali superiori alle 300GT offre integrazione e design.

Con il sistema di ponte integrato F-Bridge prosegue la collaborazione tra Furuno Italia e la società tedesca Böning. Il ponte è composto da una postazione di timoneria, con due consolle e poltrona centrale, e da 3 monitor Hatteland 4K da 55". La soluzione è completamente customizzabile e può prevedere anche più poltrone pilota o più monitor.



Le due consolle ergonomiche e modulabili, poste ai lati della comoda poltrona pilota, contengono tutti i controlli e gli strumenti necessari a governare la nave. I dati operativi e di navigazione sono visualizzati sui display Hatteland 55" self-standing posti a pavimento di fronte alla postazione di timoneria; le grandi dimensioni di questi display consentono di creare facilmente pagine multiple per visualizzare più funzioni sullo stesso display. I monitor Hatteland self-standing 55" risultano type approved per radar Furuno serie FAR e per ECDIS Furuno FMD-3200BB.

Se la configurazione di plancia lo permette può essere previsto anche un display ultra wide da 45" da installare overhead per avere sempre disponibili dati di conning o dati motori e monitoraggio.

Il governo di tutte le funzioni di questo moderno ponte integrato sarà garantito da due trackball custom che, grazie all'Universal Control Concept, potranno governare i radar (X & S) gli ECDIS (due in caso di configurazione paperless), il TZ Professional di MaxSea, il sistema AMCS, quello TVCC e tutti gli altri sistemi che il cliente vorrà integrare nell' F-Bridge.



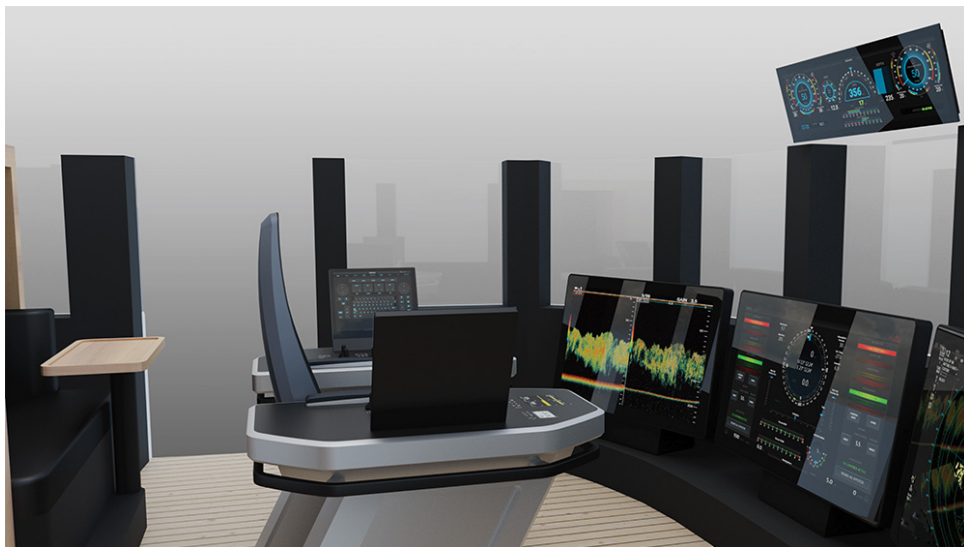
Questa moderna disposizione delle componenti della nave ha consentito di realizzare un sistema unico e versatile basato sul principio del "walk around" bridge, cioè sulla possibilità di muoversi liberamente tutt'intorno al ponte di comando, persino intorno alla postazione di timoneria ed ai monitor self-standing.

Sistemi di navigazione & automazione

Il nuovo F-Bridge include quindi tutti i sistemi di navigazione Furuno di ultima generazione approvati wheelmark tra cui Chart Radar X Band e S Band con Trackball Control Unit RCU-026, ECDIS FMD, dual GPS System, ecoscandaglio di navigazione, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilota, girobussola e vari sensori. Anche il TZ Professional di MaxSea è stato incluso nel nuovo ponte integrato insieme ad altri importanti apparati di sicurezza. È, inoltre, possibile integrare nelle consolle ergonomiche gli apparati radio GMDSS come, ad esempio, il VHF.

I display di visualizzazione sono costituiti da monitor Hatteland 4K da ben 55" e possono mostrare tutte le funzionalità previste.

Gli Hatteland HD55T22 sono display LCD della serie X Generation 2 con tecnologia di retroilluminazione a Led, dimmer e multipower di serie. Si tratta di multi vision display, per cui è possibile visualizzare fino a 4 sorgenti in FHD in un'unica schermata. La tecnologia del display con Optical Bonding e, come opzione, il touch screen, permettono una buona leggibilità anche in condizioni sfavorevoli.



Il nuovo sistema di ponte per megayacht può integrare anche tutte le informazioni di automazione di Böning e tutti i controlli principali sono disponibili nei pannelli laterali.

(Furuno Italia presenta il ponte integrato F-Bridge – Barchemagazine.com – Luglio 2021)

Luglio 2021

AIS: VEDERE ED ESSERE VISTI

AIS: VEDERE ED ESSERE VISTI

Nell'ambito della sicurezza marittima l'Ais è diventato uno strumento essenziale. La Furuno ha rinnovato la sua gamma con l'FA-70, un Transponder Class B+

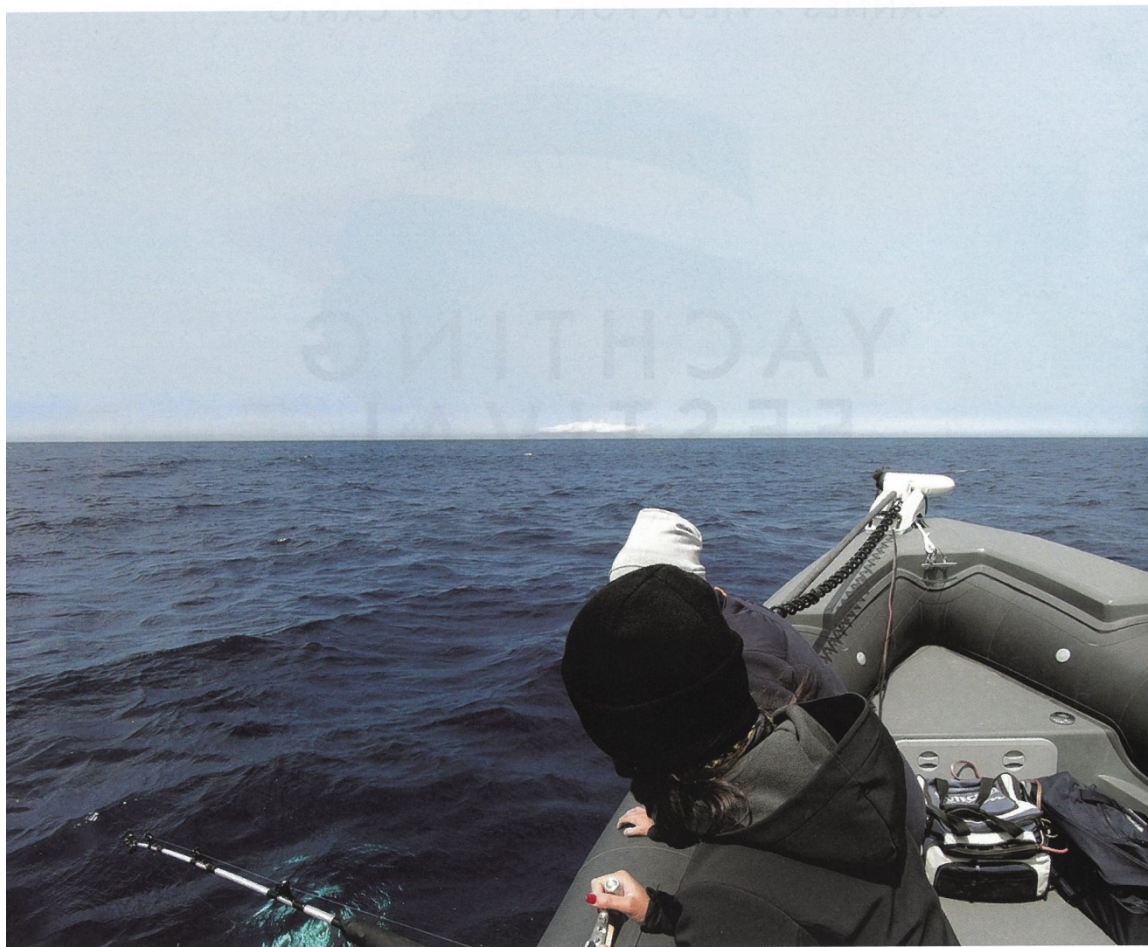


in grado di trasmettere il segnale 6 volte più velocemente del modello precedente.

La potenza può essere inoltre regolata tra 1, 2 o 5 Watt. Il sistema è dotato di *splitter*

per condividere l'antenna della radio Vhf e della funzione *Silent Mode* che disabilita la trasmissione, ma non la ricezione dei bersagli. Info: <www.furuno.it>.

Luglio 2021



DRIFTING IN APERTURA

di Andrea Iacovizzi

Il drifting in apertura di stagione rappresenta un po' il via della Formula 1: il semaforo sta per diventare verde e tutte le vetture hanno il piede sull'acceleratore, in attesa di poter iniziare la gara dove la partenza perfetta può fare la differenza.

Ma per affrontare al meglio il periodo iniziale della pesca al tonno rosso sono necessari alcuni accorgimenti, che possono sfuggire al neofita o essere sottovalutati dalla routine delle ultime pesche della stagione.



LA BARCA PERFETTA

Prima operazione da controllare è che la barca sia al top. Dopo un lungo periodo di stop, il posizionamento e la tenuta dei portacanne, la disposizione ed il controllo delle prese elettriche per il pasturatore ed ancora gli strumenti di bordo e la radio, tutto va tenuto sotto controllo.

Per i portacanne buona norma per i moderni girevoli o per i rocket è quella di ingrassare tutto dopo aver lavato con acqua dolce e lubrificato con uno spray specifico. Un rocket bloccato o un portacanne che si sbriciola su una partenza possono farci terminare la giornata prima ancora che inizi.

Le prese elettriche vanno esaminate con un tester e verificato che la tensione sia di 12V su tutte, una buona lubrificata con alcool isopropilico e successivamente con grasso al litio ne allunga la vita; consideriamo inoltre che un controllo dei fusibili e dei portafusibili ci tiene al riparo da spiacevoli sorprese.

La strumentazione di bordo e soprattutto la radio - indispensabile per comunicare alla Capitanerie di Porto l'avvenuta cattura e soprattutto per tenerci al sicuro nel caso di uscita fuori dalla portata dei cellulari - andrà controllata insieme agli spinnotti per l'eventuale presenza di ossido.

Ultimi controlli, ma non meno importanti:



RUBRICA | PER SAPERNE DI PIU' ... A PESCA

la pompa di lavaggio del pozzetto e la presenza a bordo di tutti gli accessori necessari a rendere la pescata sicura: come ad esempio il pallone con l'anello per salpare l'ancora qualora si utilizzi l'ancora tradizionale e la cima.

L'ORGANIZZAZIONE A BORDO

Un team affiatato si vede dalla prima uscita: questa è la prima cosa che mi viene in mente quando immagino una uscita in drifting.

Avere dei ruoli ben precisi ed una barca in ordine, anche se si trattasse di una barca di notevoli dimensioni, è fondamentale. Sapere dove disporre le attrezzature e rispettare gli ordini nel calare le canne, così come tenere ordinato il pozzetto al fine di velocizzare la messa in pesca delle canne.

Nel drifting l'improvvisazione paga sempre poco e male: pensate, ad esempio, alla presenza di palloncini non utilizzati o sarde cadute in terra

nel caso di una partenza improvvisa, nel marasma chiunque può scivolare ed arrecare danni a se stessi ed agli altri.

Ceste in plastica, lavabili e meglio se con qualche foro per far scolare l'acqua, portaoggetti dove riporre attrezzature e soprattutto evitare di lasciare le cose in giro, sono concetti che devono essere ben presenti a tutte le persone a bordo. Suddividere poi in apposite scatole piombi, elastici e tutto ciò che serve, dividersi i compiti e rispettare i ruoli e l'autorità a bordo: ricordatevi che in caso di ferrata, è lo skipper che comanda!

Non dimentichiamo poi gli immancabili stracci che devono essere a portata di mano e, soprattutto, un filo elastico in tasca ad ogni persona sulle canne.

LA VEDETTA ELETTRONICA

Nella moderna pesca al tonno, l'uso dell'elettronica è divenuta indispensabile: difficile infatti pensare che

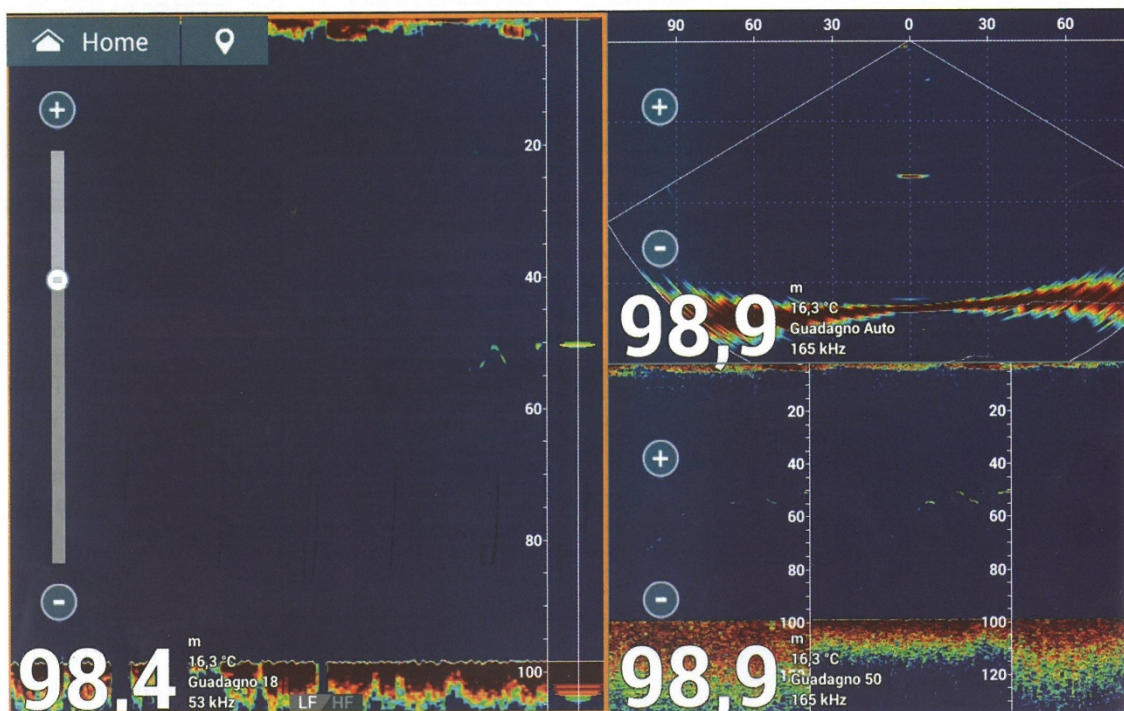
anche la più piccola barca non sia ormai dotata di un gps e di un ecoscandaglio.

Nella pesca in drifting avere un uomo attento allo strumento in grado di segnalare, l'andatura della pastura e l'eventuale presenza di pesci, sia foraggio che in pastura, a determinate quote è un ruolo indispensabile.

Chi pensa che uno strumento da solo con i suoi milioni di allarmi possa supplire all'occhio attento di un uomo di vedetta, commette un gravissimo errore.

La figura dello skipper, conoscitore della propria barca, deve essere una funzione diversa da chi opera tra le canne e... poter gestire l'altezza delle esche è fondamentale per garantirsi il successo.

Generalmente i pesci in apertura di stagione sono ancora in frega e difficilmente vengono a mangiare in superficie, poter gestire il tutto in armonia con una persona attenta all'andamento della corrente e delle



segue



esche rende tutto più semplice. L'alternativa? Uno strumento o un display rinviato in pozzetto, utile per la pesca in solitaria.

A TUTTO STRIKE

Il pesce è partito, il mulinello sbobina via metri e metri di filo, cosa fare?

Bisogna ricordarsi di registrare lo strike della frizione per sapere quanti kg si hanno nelle varie posizioni, al fine di rallentare il pesce sulla prima fuga e avere il tempo di organizzare il pozzetto e far indossare la cintura all'angler.

Una volta messi in combattimento, sarà lo skipper ad assecondare al meglio il pesce ed a decidere il miglior percorso da fare, inutile infastidirlo con urla e suggerimenti, un team affiatato si fida delle scelte di chi ha il compito di portare a tiro di raffio o di rilascio del pesce della giornata.

Buona norma è quella di tenere sempre il pesce a murata ed evitare di gironzolare per la barca, usare i fili colorati che aiutano lo skipper a seguire l'andamento del pesce.

Inutile dire che riprese e telefonini non

devono intralciare il compito di chi alla guida, cerca di non portare il pesce sotto l'elica che comporterebbe un immediato ed involontario rilascio. Con il pesce alla picca poi... occorre calma e pazienza, tutti vorremmo vedere il pesce, ma mettersi in tanti da un lato, può essere pericoloso oltre che dannoso per l'esito della pescata.

CATCH O RELEASE?

La regola vuole che solo in questo periodo dell'anno si possa prelevare un tonno rosso al giorno per imbarcazione muniti della regolare licenza rilasciata dalla Capitanerie di Porto locale.

E' importante ricordare che, nonostante questa regola, sarebbe opportuno dare a tutti la possibilità di prelevare un pesce. Pertanto nel caso di uscite multiple, rilasciare qualche esemplare consente a tutti di accedere alla propria quota, senza avere il vicino di barca che ci maledice all'uscita successiva.

Se si decide di rilasciare, il taglio del terminale deve avvenire il più vicino possibile alla bocca, qualora non si possa rimuovere l'amo in sicurezza.

FURUNO



AGOSTO 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

03 Agosto 2021

FURUNO PRESENTS THE INTEGRATED F-BRIDGE



F-Bridge is the brand new integrated bridge system developed by Furuno Italia in partnership with the German company Böning.

The F-Bridge is made up of a helmsman's station with two consoles and a central seating arrangement featuring three Hatteland 4K 55" monitors, specifically tailored for commercial yachts at over 300GT offering the highest standards of integration and designed for easy use.

The integrated F-Bridge brings together into one system all of the controls and tools you might need when it comes to manoeuvring your yacht via three self-standing Hatteland 55" displays positioned in front of the helmsman's post, who will be able to create multiple pages to keep track of numerous functions at the same time.

Functions are governed by two custom trackballs which are able to manage not just the main navigation systems but also any other systems the client wishes to integrate into their new F-Bridge system.

www.furuno.it

Agosto 2021

FURUNO ITALIA PRESENTA IL PONTE INTEGRATO F-BRIDGE



L'ultima generazione di consolle Furuno studiata per yacht commerciali superiori alle 300GT offre integrazione e design.

Con il sistema di ponte integrato F-Bridge prosegue la collaborazione tra Furuno Italia e la società tedesca Böning. Il ponte è composto da una postazione di timoneria, con due consolle e poltrona centrale, e da 3 monitor Hatteland 4K da 55". La soluzione è completamente customizzabile e può prevedere anche più poltrone pilota o più monitor.

Le due consolle ergonomiche e modulabili, poste ai lati della comoda poltrona pilota, contengono tutti i controlli e gli strumenti necessari a governare la nave. I dati operativi e di navigazione sono visualizzati sui display Hatteland 55" self-standing posti a pavimento di fronte alla postazione di timoneria; le grandi dimensioni di questi display consentono di creare facilmente pagine multiple per visualizzare più funzioni sullo stesso display. I monitor Hatteland self-standing 55" risultano type approved per radar Furuno serie FAR e per ECDIS Furuno FMD-3200BB.

Se la configurazione di plancia lo permette può essere previsto anche un display ultra wide da 45" da installare overhead per avere sempre disponibili dati di conning o dati motori e monitoraggio.

Il governo di tutte le funzioni di questo moderno ponte integrato sarà garantito da due trackball custom che, grazie all'Universal Control Concept, potranno governare i radar (X & S) gli

ECDIS (due in caso di configurazione paperless), il TZ Professional di MaxSea, il sistema AMCS, quello TVCC e tutti gli altri sistemi che il cliente vorrà integrare nell' F-Bridge.



Questa moderna disposizione delle componenti della nave ha consentito di realizzare un sistema unico e versatile basato sul principio del "walk around" bridge, cioè sulla possibilità di muoversi liberamente tutt'intorno al ponte di comando, persino intorno alla postazione di timoneria ed ai monitor self-standing.

Sistemi di navigazione & automazione

Il nuovo F-Bridge include quindi tutti i sistemi di navigazione Furuno di ultima generazione approvati wheelmark tra cui Chart Radar X Band e S Band con Trackball Control Unit RCU-026, ECDIS FMD, dual GPS System, ecoscandaglio di navigazione, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilota, girobussola e vari sensori. Anche il TZ Professional di MaxSea è stato incluso nel nuovo ponte integrato insieme ad altri importanti apparati di sicurezza. È, inoltre, possibile integrare nelle consolle ergonomiche gli apparati radio GMDSS come, ad esempio, il VHF.

I display di visualizzazione sono costituiti da monitor **Hatteland 4K da ben 55"** e possono mostrare tutte le funzionalità previste.

Gli Hatteland HD55T22 sono display LCD della serie X Generation 2 con tecnologia di retroilluminazione a Led, dimmer e multipower di serie. Si tratta di multi vision display, per cui è possibile visualizzare fino a 4 sorgenti in FHD in un'unica schermata. La tecnologia del display con Optical Bonding e, come opzione, il touch screen, permettono una buona leggibilità anche in condizioni sfavorevoli.

Il nuovo sistema di ponte per megayacht può integrare anche tutte le informazioni di automazione di Böning e tutti i controlli principali sono disponibili nei pannelli laterali.

(Furuno Italia presenta il ponte integrato F-Bridge – Barchemagazine.com – Luglio 2021)

Agosto 2021

TEST LOMAC

TEST

A very carefully created, and efficient bridge, which puts the helmsman in the right place, and safely so. The top-quality instrumentation means that all of the data from the onboard facilities and navigation can always be seen.

Plancia molto curata ed efficace nel fornire al pilota una posizione corretta e sicura, inoltre, grazie agli strumenti di ottima qualità questi rendono sempre visibili tutte le informazioni degli impianti e della navigazione.

ANCHE CON IL GRANTURISMO 10.5 LOMAC HA DATO PROVA DI SAPER SELEZIONARE E LAVORARE MATERIALI DI OTTIMA QUALITÀ. La percezione che si ha è quella di salire a bordo di un piccolo e lussuoso yacht, grazie alla presenza di acciai di qualità lavorati appositamente per questo modello, di teak posizionato con cura, cuscinerie comode ed eleganti. I due motori fuoribordo DF350 di Suzuki li conosciamo ormai molto bene e disporne su un mezzo di tali dimensioni e pesi ci ha fatto subito intuire che le prestazioni sarebbero state quantomeno elevate. Aspettative soddisfatte pienamente e la velocità massima di 50,7 nodi che abbiamo registrato lo testimonia. A supportare la spinta poderosa dei due fuoribordo giapponesi c'è uno scafo valido e ben equilibrato. Al timone la sensazione di sicurezza è sempre totale. Inoltre, la strumentazione Furuno marchiata Suzuki è completa e soprattutto ben visibile con qualsiasi condizione di luce. Inutile dire che ci siamo lasciati prendere la mano da tanta potenza e dallo scafo pronto ad assecondare i capricci del pilota, riscontrando che, a dispetto delle dimensioni e della cavalleria a poppa, è un mezzo sempre facile da gestire e in grado di regalare emozioni piacevoli. Sulle onde di scia l'impatto è sempre morbido e la gestione dei motori permette di superarle anche in piena velocità senza problemi. La manovrabilità è sempre ottima, sia a lento moto con la gestio-

ne elettronica della timoneria, sia in piena velocità. Il raggio di virata è molto stretto, gestendo la manetta ed entrando oltre i 40 nodi si riesce a chiuderlo a mano di una lunghezza per poi uscirne a oltre a 35 nodi. Il tutto in assoluta sicurezza e rimanendo sempre tutti asciutti e saldamente a bordo, grazie a un corretto posizionamento delle sedute e alla presenza di tintibene messi bene e in abbondanza. Gli allestimenti sono chiaramente dedicati a chi ama trascorrere lunghe giornate in mare, la dinette di poppa, dotata di copertura dai raggi solari, è comoda e facilmente trasformabile in grande prendisole, così come la zona prodiera, dove anche in questo caso un tavolino abbattibile con supporto elettrificato permette una rapida conversione. Un natante capace di coniugare sportività con abitabilità e comfort, un gommonone che ci ha davvero stupiti anche sotto coperta con una cabina matrimoniale comoda e bagno separato che si aggiungono alla cucina all'esterno completa di frigo, lavello e fornello. L'aspetto molto positivo di questo maxi rib è proprio quello di avere i giusti spazi per un utilizzo del gommonone anche per più giorni da parte di una coppia, e un piano di coperta utile per un nutrito gruppo di amici, tipico dei gommoni sportivi, grazie al grande e comodo pozzetto che è molto ben protetto da tubolari più alti, a loro volta dotati di un'ulteriore sezione sovrastante in vetroresina nella zona di poppa, per poter soggiornare



Segue

TEST



In comodità e sicurezza in tutta l'area. Dal punto di vista costruttivo i materiali adottati per assicurare pesi adeguati sono la resina vinilester con tessuti quadriassiali e finiture in gelcoat neopentilico, mentre per i tubolari rastremati verso prua con sezione massima di 66,5 cm è stato utilizzato tessuto in neoprene con taglio classico. Questo mezzo è un vero *Granturismo* degno di questo nome, dove prestazioni e comfort convivono a bordo di un gommone molto ben rifinito e curato nella selezione di ogni componente.

WITH THE *GRANTURISMO 10.5*, LOMAC HAS ONCE AGAIN SHOWN THAT IT KNOWS HOW TO SELECT AND WORKTOP QUALITY MATERIALS. One feels one is on board a small but luxurious yacht, thanks to the use of first-rate steel specially worked for this model, of teak that has been carefully laid, and furnishings that are comfortable and elegant. The two Suzuki *DF350* outboards are engines that we already know very well, and having equipment of this size and weight immediately made us assume that it would produce significant performance levels. Those expectations were completely met, as proved by the 50.7 knot top speed we reached. The powerful thrust produced by the two Japanese outboards is helped by a good and well-balanced hull design. You get a feeling of complete safety at the helm, and the Suzuki-branded *Furuno* instrumentation is complete and above all fully visible in any light conditions. We, of course, got a bit carried away with all that power, and the hull that was ready to back up all of the helmsman's whims, finding that – despite the size and the horsepower on the transom – it is a boat that is always easy to handle and can give some pleasant emotions.

Ottima qualità costruttiva, materiali di pregio e accessori custom per un mezzo di lusso.

Top construction quality, the best materials, and customised accessories for a luxury boat.



02 Agosto 2021

DA FURUNO IL PONTE INTEGRATO F-BRIDGE



F-Bridge è composto da una postazione di timoneria, con **due console** e poltrona **centrale** e da tre monitor **Hatteland 4K** da **55"** ed è studiato per **yacht** commerciali superiori alle **300GT** offrendo massimo di **integrazione** e **design** per un **facile** utilizzo.

Il ponte integrato **F-Bridge** riunisce tutti i **controlli** e gli **strumenti** di governo della nave sui tre display **Hatteland 55"** self-standing posti davanti alla postazione del **pilota** che potrà creare **pagine multiple** visualizzando più funzioni.

Il governo delle **funzioni** avviene attraverso due **trackball custom** che possono gestire, oltre ai principali **sistemi** di navigazione, anche tutti gli **altri** che il cliente vorrà **integrare** nel nuovo **F-Bridge**.

www.furuno.it

Agosto/Settembre 2021



AVVENTURE IN ALTURA

di Andrea Iacovizzi

Giornate finalmente interminabili, acqua calda, alta pressione e bel tempo duraturo. Le canne e i divergenti hanno riposato per ore nell'attesa di questo momento, l'altura torna a turbare i sogni dei pescatori.

segue



Ci sono tecniche, ed il pescatore lo sa, per le quali bisogna aspettare un anno intero. Tecniche che regalano l'emozione della sfida uomo-mare prima della lotta pesce-pescatore: l'altura rappresenta per ogni pescatore sportivo, il momento di incontro tra doti di navigazione, conoscenza del mezzo e sfida al limite dell'immaginabile.

ALTURA DI CASA NOSTRA

Parlando di altura e di divergenti vengono subito in mente le grosse barche oceaniche ed i marlin da 1000 lbs. Pesci che saltano imbizzarriti

mentre il "Mate" cerca di fermarne la corsa come un mandriano con un toro al lazo.

L'altura mediterranea o meglio "italiana" differisce un po' per tipologia di prede da quella oceanica, ma resta una tecnica per la quale affidabilità del mezzo, conoscenza del mare e della navigazione non possono essere tralasciate.

Il concetto di altura passa per batimetriche che partono da 500/600 metri, per superare anche i 1000. La distanza dalla costa, quindi, è sempre un fattore determinante per la buona riuscita della battuta di pesca,

ma è la lontananza stessa a creare una netta linea di separazione tra pescatori e pescatori d'altura.

Una barca adeguata all'uscita in altura dovrà pertanto disporre, oltre che delle dovute dotazioni ed autorizzazioni di legge, anche di caratteristiche specifiche al fine di poter rendere la battuta di pesca sicura e proficua.

La presenza di portacanne a bordo, sia a riposo che in pesca, dovrà essere esagerata, dove con esagerata intendiamo che per gestire 6/8 canne in pesca serviranno almeno 8-10 portacanne, meglio se con inclinazio-



segue

ni diverse e soprattutto dovranno essere almeno altrettante le postazioni a riposo. Dovendo infatti percorrere sempre diverse miglia dalla costa con mare a volte non proprio calmo, tutte le attrezzature devono essere posizionate in modo da non danneggiarsi e non costituire pericolo per gli occupanti dell'imbarcazione.

L'IMPORTANZA DELL'ELETTRONICA

Dovendo navigare in sicurezza prima e pescare poi, l'elettronica riveste oggi un ruolo determinante nelle uscite in altura.

Passati gli anni del LORAN e risolto il dubbio che anche il miglior smartphone non possa in alcun modo sostituirsi a plotter e sistemi di navigazione professionale, bisogna fare una check list degli ausili indispensabili alla navigazione.

Abbiamo provato a stilare un elenco di tutto ciò che diventa utile e di ciò che realmente non deve mancare a bordo:

- **VHF:** non per la semplice obbligatorietà di legge, ma un vhf (meglio se con ricevitore AIS integrato) da 25watts con antenna da 6db di guadagno, è l'unico modo per comunicare in sicurezza con altre barche e con eventuali navi sulla nostra rotta. Un controllo da parte di un tecnico con un rosmetro e non con la classica prova radio, ci tiene al sicuro da sorprese sgradevoli.

- **GPS/PLOTTER:** divenuto ormai un compagno di viaggio, un valido gps magari abbinato ad un'antenna esterna, è il miglior modo per sapere dove si va. I moderni sistemi poi, integrano la possibilità di controllare il meteo e di avere numerose funzioni come l'ais proiettato sulla carta, non dimentichiamo però che una tradizionale bussola ed una carta nautica devono sempre essere presenti a bordo.

- **RADAR:** se la navigazione è veramente "ALTA" l'acquisto di un radar diventa una scelta obbligata.

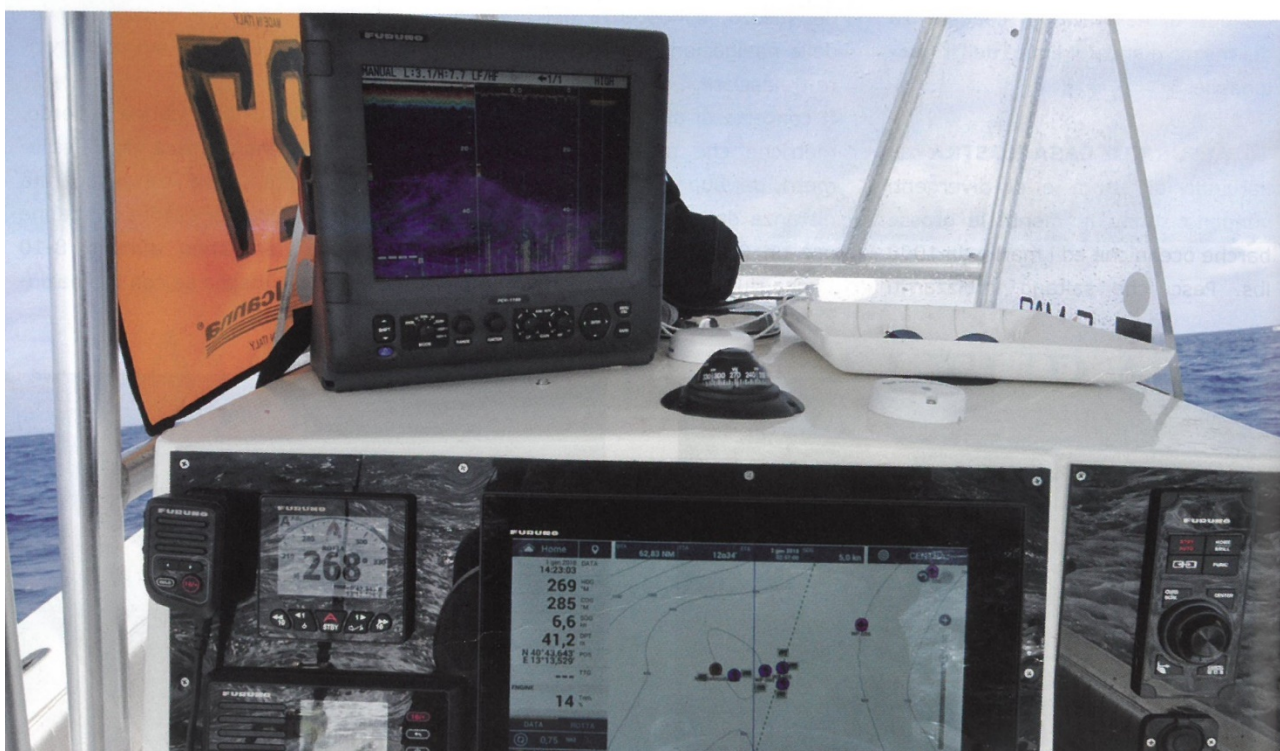
Il costo oggi non proibitivo e la possibilità di avere anche un vero radar proiettato su un tablet, ci fanno capire che l'elettronica è divenuta di consumo. E' inoltre uno strumento indispensabile in caso di nebbia e per tenere sotto occhio le navi intorno a noi.

- **PILOTA AUTOMATICO:** non è indispensabile, ma se c'è, lo skipper virtuale, dà una grossa mano e soprattutto, ci consente di risparmiare carburante sulle tante miglia percorse. Un sistema di bypass in caso di mal funzionamento va però previsto: rimanere senza timone a diverse decine di miglia non è mai piacevole

- **ECOSCANDAGLIO:** in profondità non è fondamentale... ma avete mai pensato che in realtà in altura interessano solo i primi 50 metri sotto la barca?

ASSETTI IN PESCA

Una barca d'altura che si rispetti, sia



segue



essa anche un gommone, deve poter avere la possibilità di mettere in pesca almeno 6 canne.

Oltre ai classici portacanne vi sono alcuni accessori come i divergenti ed i portacanne doppi e tripli indispensabili a raggiungere lo scopo.

Vediamo l'uso dei primi e dei secondi ed i possibili assetti di pesca a seconda delle prede che andremo ad insidiare.

Con i semplici portacanne ad Y che consentono di sdoppiare un normale portacanne sarà possibile mettere in pesca due canne con due inclinazioni diverse sulla stessa postazione.

Una regola fondamentale sarà però quella di calare con attenzione le canne con i contametri e metterle a distanze di almeno 25/30 metri le une dalle altre sulla stessa postazione.

Un esempio? Se decidiamo di calare 4 canne lontane, metteremo quelle

esterne laterali rispettivamente a 65 metri la destra e 55 la sinistra per poi avere a 40 metri quella dritta a sinistra ed a 35 quella dritta a destra. Chiuderemo l'assetto con una canna a 30 metri ed una a 15 centrale.

Se invece abbiamo i divergenti potremo mettere in pesca con facilità 3 canne per lato, alle classiche pinze però, per non avere sorprese, meglio se applichiamo degli elastici calibrati a fare da ammortizzatori.

In un eventuale incontro con i rostrati, sarà il gioco dell'elastico a far rimanere allamato il malcapitato "pinocchio".

ESCHE E PESCI

Il mondo degli artificiali d'altura è variopinto e variegato.

Aereoplanini, teaser, spread bar, esiste una vera cultura e soprattutto, il primo a rimanere incantato è sempre il pescatore, che finisce poi, per uti-

lizzare sempre le stesse esche.

Facendo una grossa distinzione possiamo sicuramente dire che nella traina a tonni ed alalunghe, la differenza la fanno i minnow palettati, la cui dimensione varia a seconda delle canne che utilizzeremo ma soprattutto i colori variano a seconda delle giornate.

Non mancheranno mai nella cassetta del pescatore il viola nero, il cg, il testa rossa e lo sgombro, da utilizzare sempre ed indifferentemente dalle condizioni di luce. Colori accesi e fluo andranno solo in presenza di sole alto.

E per il rostrato? L'uso comune vede i rostrati vittime di polipetti e piume dai mille colori, meglio se montati con un bird a fare da richiamo, ma nella pesca, forse, una vera regola non c'è. L'unica vera regola è provare e riprovare, dando sempre l'onore delle armi ai pesci sotto misura!

FURUNO



SETTEMBRE 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Settembre 2021

FURUNO VOYAGER THE NEXT GENERATION BRIDGE SYSTEM

FURUNO

SATELLITE EQUIPMENT
NAVIGATION EQUIPMENT
COMMUNICATION GMDSS EQUIPMENT

SHIP AUTOMATION
VIDEO SURVEILLANCE
INTERNAL COMMUNICATIONS SAFETY

TURN KEY SOLUTIONS
WORLD WIDE ORGANIZATIONS
ALARM & MONITORING DESIGN



The Ins Voyager Bridge is a mega yacht control system which combines the experience of FURUNO in navigation and communication system for IMO vessels and the power BÖNING ship automation system.

The INS Voyager System includes the last generation of FURUNO navigation wheelmarked approved systems such as chart radars (X and S band), ECDIS, navigational echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors.

The new TimeZero navigation software from MaxSea can also be added to the bridge together with other important safety devices like FURUNO and WASSP multibeam sonars.

This new mega yacht bridge system integrates all the BÖNING automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controls. The bridge's design is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control for the captain and maintain in safe navigation.

The new INS Voyager Bridge includes the Universal Control Concept, allowing the captain to control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The FURUNO radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.furunoitalia.com)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

Settembre 2021

AL SALONE NAUTICO DI GENOVA C'È ANCHE FURUNO



Manca poco al prossimo Salone Nautico di Genova (16-21 Settembre 2021). Furuno partecipa con diverse novità e tutta la sua produzione

Allo stand Furuno ci sarà spazio sia per la produzione più recente sia per le ultime novità come il monitor **AHD 1145 GW**. Non mancheranno le offerte speciali come per esempio il **Furuno&MaxSea Timezero Fishing Package**.



segue

La nuova generazione di monitor 45" ultra-wide AHD 1145 GW è stata sviluppata da Furuno in collaborazione con la società tedesca Böning Automationstechnologie GmbH. Il monitor ultra-wide, con risoluzione 4K ad alta luminosità 1.000 cd/m2, è ideale per l'utilizzo sul ponte di comando e costituisce un complemento ideale di plance integrate Smart Bridge garantendo un'elevata possibilità di customizzazione.



Furuno Italia, in partnership con la società MaxSea, ha studiato una soluzione software-hardware adatta a tutti gli utilizzatori del programma di navigazione **TZ Professional**. Sarà possibile usufruire di un'offerta imperdibile comprensiva di un pacchetto che consentirà di equipaggiare la propria imbarcazione da pesca professionale o da lavoro con gli apparati elettronici di navigazione più all'avanguardia.

Durante il salone non mancheranno i corsi [Furuno Academy](#). I Prostaff **Davide Serafini, Andrea Iacovizzi** e **Marco Valerio Alessandrini** terranno diverse lezioni dimostrative allo scopo di ampliare le conoscenze sull'acustica, sul rilevamento, sulle tecniche di pesca e, ovviamente, sull'uso dei prodotti Furuno.

L'appuntamento è fissato per il prossimo Salone Nautico di Genova, dove allo Stand TR16 – Padiglione B Superiore sarà esposta la produzione della casa dedicata ai settori della [nautica da diporto](#), della [pesca sportiva](#) e [professionale](#) e dello [yachting](#).

(Al Salone Nautico di Genova c'è anche Furuno – Barchemagazine.com – Settembre 2021)



Maggio 2021

FURUNO DOMINATES 2021 NMEA AWARDS WITH AN OVERWHELMING 7 WINS, INCLUDING COVETED TECHNOLOGY AWARD !

Furuno dominated the awards at the 2021 NMEA Conference by winning the NMEA Technology Award for TZT16F and 7 NMEA Product of Excellence Awards, continuing their long-running streak of taking home more accolades than any other manufacturer!

It's been 50 years since [#furuno](#) won their first NMEA award in 1971, and in that time, Furuno's outstanding products have brought home an impressive 242 Awards.

NMEA Technology Award

The prestigious NMEA Technology Award is awarded to the marine electronics product judged best in innovation, benefit to boaters, practicality, and value. Unlike the other categories, a specially selected panel of industry experts chooses the winner of the NMEA Technology Award. This year, the judges selected the NavNet TZtouch3 TZT16F with PBG (Personal Bathymetric Generator) as the standout product of the year, beating out nine other candidates for this distinctive honor. PBG allows boaters to create their own shaded relief maps of the seafloor, drawn with depth contours and variable colors that make it easy to identify hidden structure and ridges that hold fish.

"The enhanced MFD sports innovative new functions, including the Personal Bathymetric Generator, which when linked to Furuno's multi-beam sonar, can quickly create custom high-resolution shaded relief maps of the seafloor," - the judges said - "Another new feature called Fish-It/Drift-It allows fishermen to locate the correct spot to begin their drift to put them over a fishing waypoint and then create range rings and course line on the display, saving time and fuel."

Furuno 2021 product award winners

Furuno has confirmed its primacy in the following categories:

- **Radar** - Radar Doppler DRS4D-NXT

In the Radar category, Furuno's DRS4DNXT once again took home the top honor. The DRS4D-NXT is a Solid-State Doppler Radar in a compact 24" radome, featuring innovative [#furuno](#) technologies such as Target Analyzer and Fast Target Tracking. The DRS4D-NXT is the first [#furuno](#) Radar to utilize their exclusive RezBoost Beam Sharpening, providing an incredibly detailed Radar image with more targets and less clutter.

segue



- **Commercial Radar** - Radar FAR2228BB 25 kW IMO

In the Commercial category, Furuno's FAR2228BB Radar again brought home this Product of Excellence award. This 25kW IMO Radar is the culmination of Furuno's decades of innovation, showcasing [#furuno](#) features such as Automatic Clutter Elimination (ACE), Fast Target Tracking, and a familiar but totally fresh user interface. The Radar also includes a refined antenna and gearbox. These new hardware options provide excellent reliability and decrease the overall costs of ownership, while making installation and maintenance easier than ever.

- **Fish Finder** - Multi-Beam Black Box DFF-3D

Furuno's ground-breaking DFF3D has taken the sportfishing community by storm and was again awarded the highly-coveted Product of Excellence award for Fish Finder. This is the fourth year in a row the DFF3D has taken home this award, following their breakout 2017 "Technology Award" win. The DFF3D takes fish finding to new depths, with a 120-degree view from port to starboard, showing fish depth, location under the boat and the direction fish are moving, as well as displaying the seabed condition in real-time. Intuitive and easy-to-understand display modes bring the underwater world to life like never before.

- **AIS** – AIS Transponder FA-170 Class A

Useful for safety at sea as an anti-collision system, the AIS Transponder FA-170 combines cutting-edge technology with a simple and compact design with 4.3 "color LCD display. AIS data can be transmitted to ECDIS, Radar or other navigation equipment to avoid collisions at sea.

- **NMEA 2000 Sensor** – SCX-20 Satellite Compass

The SCX20 Satellite Compass was recognized as the top contender in the category for best NMEA2000 Sensor. The unique four-antenna design of the SCX20 makes this unique Satellite Compass capable of calculating precise heading, pitch, roll, and heave information, even when line of sight is limited to only a single satellite. Having multiple baselines makes the SCX20 the perfect heading solution for even the most challenging of vessel installations.

- **Marine Speciality** – Sonar Full-Circle Scanning CSH8LMK2

Furuno's CSH8LMK2 Full-Circle Scanning Sonar took top honors in the Marine Speciality category. This mid-frequency Sonar detects fish schools and individual fish, displaying fish distribution and seabed conditions in 16 colors, 360 degrees around the vessel. Its narrow beamwidth and enhanced target identification capabilities make it ideal for searching near the vessel or in shallow waters. NMEA members agree the CSH8LMK2 is a perfect solution for midwater trawlers, purse seiners, and sportfishing battlewagons alike, making it a game-changer on the tournament circuit.



Furuno Italia also congratulates TIMEZERO who, for the fourth year in a row, received the award for the Marine PC Software category:

- **Marine PC Software** | [TZ Professional v.4.1](#)

TIMEZERO offered an even safer, more comprehensive and powerful version of TZ Professional software with the launch of the latest version 4.1.

The new software features an ultra-powerful data management system with new display filters, a revolutionary weather display with even more accurate predictions and compatibility with the latest [#furuno](#) systems.

National Marine Electronic Association (NMEA)

Since 1971 [#furuno](#) has had the privilege of winning 242 NMEA Awards.

Since receiving its first Best Fish Finder Award in 1971, [#furuno](#) has won awards in various categories every year.

The NMEA's mission is to contribute to the development and dissemination of the marine electronics industry. The association also sets standards for electronic interfaces for navigation equipment, communication protocols and other aspects of marine electronics. Every year, the NMEA recognizes new products with the best design, performance and reliability.

NMEA members are made up of NMEA-approved retailers, distributors, industry experts, and technicians, and each votes for whom they believe should win prizes.

Therefore, winning these awards helps build FURUNO's reputation for excellence and reliability among customers.

Settembre 2021



[Furuno](#) repeats as winner of coveted NMEA Technology Award for Multi-Beam Sonar, along with Best Commercial Radar

The National Marine Electronics Association (NMEA) held its 46th annual conference and expo in Bellevue, Washington last week. This year, Furuno proudly claimed the highly sought-after 2017 NMEA Technology Award for their new Network Multi-Beam Sonar, DFF-3D.

"We are extremely humbled to have received the 'NMEA Technology Award' for the second year in a row after our Solid State Doppler Radar DRS4D-NXT was honoured with the same award last year," stated Brad Reents, President and CFO of Furuno USA. "Furuno specializes in developing unmatched sensor technology for the maritime industry and the DFF-3D is our most recent example how Furuno continues to move our industry forward".

A panel of four judges, including media and dealers, sifts through nominated products and decides each year on the technology winner. "What stood out about the Furuno DFF-3D from the many worthy contenders is that it is the industry's first deep-water multi-beam sonar," the judges said. "It delivers a side-scan range of more than 650 feet and can see straight down to over 1,000 feet. Its unique 165 kHz frequency allows you to view the DFF-3D sonar while simultaneously utilizing your conventional or CHIRP (TruEcho CHIRP™) sonar. On top of that boaters can customize its display using four modes—cross-section, 3D sounder history, triple/single-beam sounder and side scan".

segue



This was the second year for the "Commercial Product of Excellence" category, and Furuno once again was the winner as their Radar FAR-2127, 25kW IMO Radar, claimed the award in the Commercial category, among a substantial field of 10 nominees. This workhorse Radar, which is part of a larger series that includes both X-band and S-band Radars, can be found installed on thousands of commercial vessels worldwide and is also widely used on larger recreational boats and yachts.

Furuno's long and distinguished tradition of producing top performing and highly reliable Fish Finding and Radar products was reaffirmed with these awards from the NMEA. For those of you keeping score at home, that brings Furuno's grand total to an astounding 220 NMEA awards!

Settembre 2021

PRODUCTS

Electronics on board: integrated systems for navigation

Furuno guarantees the exchange of information in real-time even in critical situations and in all atmospheric conditions

Federica Ameglio

Recent years have seen great steps forward in electronics and the sector of products for the safety of navigation have benefited enormously. In these past years the conquests of technology have provided above all faster and more precise ways of signalling at sea in all conditions; in this market Furuno is built in excellent reputation, majoring on research and the optimisation of all products.

Versatility as a strong point

Since it was formed in 1938, Furuno has made one of its strong points the experience it has acquired, and it is able to cover the requirements of the different sectors of maritime navigation. Its products are used on all yachts, both high range and small craft, from yachts and mega yachts to the smallest dinghies; a particular field the company has come to dominate in the market is that of apparatus for sports fishing, with special plotters and echosounders for fishing.

However, it has acquired its greatest experience in supplying integrated systems for the mercantile navigation: radar and satellite communication systems, used by both merchant fleets and work boats, and also by the Italian Navy.

The lines of development

The most important innovations have come in the recent past, with the new transponder and receivers recently launched in the market: the AIS Receiver FA-40 and the CLASS B+ AIS Transponder FA-70, respectively successors of the AIS FA-30 and FA-50. Particularly useful for safe navigation, as they are avant-garde anticollision systems, the AIS (Automatic Identification System) FA-40/70 have added to the technology of their predecessors a series of advantages: first of all, the extreme clarity and visibility of the images on the screen, thanks to the evolution of the new MFD Serie NavNet TZtouch multifunction digital screens.

Another undeniable improvement is the simple and compact design, useful for the lightness of the apparatus and saving remarkable space within the console on board, where a large variety of black box processes are installed. Another strong point is versatility: the new AIS FA-40 and FA-70 are suitable both for yachts

and for fishing boats. In addition, the FA-70 has an integrated VHF splitter; this makes it possible to use a single aerial both for the AIS and for the VHF, while the FA-40 has an integrated GPS sensor so it is possible to connect a GPA-017 or GPA-C01 GPS aerial. The AIS FA-40 and FA-70 can also be used as a source of GPS data, both primary and backup, and can be integrated with various radars and chart plotters.

Transponder and receiver: how they work

The AIS FA-70, together with the AIS FA-40, permits the exchange of AIS information in real time, even in critical situations and in all atmospheric conditions. It receives the navigation data from vessels with AIS in the vicinity and transmits its own information to those around, which helps avoid collisions. In addition, it has six strange favours safe navigation (notably improving awareness of the surrounding situation) in case of adverse atmospheric conditions, such as fog and darkness, or in congested waters.

Technical characteristics

The AIS FA-40/70 support NMEA -2000 and NMEA-0183 communication protocols, so they can effectively interface with any instrumentation on board.

The initial setup can be carried out by NavNet TZtouch2 or TZtouch3 through the NMEA-2000 network, or by pc through a USB port which FA-40/70 both have.

In particular, the AIS FA-70 has reached highly performance levels in the transmission of data thanks to its new Classe B+ technology. FA-70 uses the same SOTDMA technology as the AIS in Class A, so it can transmit faster than the conventional AIS in Class B which use the CSTDMA transmission system. With this new class introduced between Class A and the conventional Class B, the FA-70's transmission speed is up to 6 times faster than that of its predecessor the FA-50, while the transmission power, also increased, can be selected between 1W, 2W and 5W.

The displays

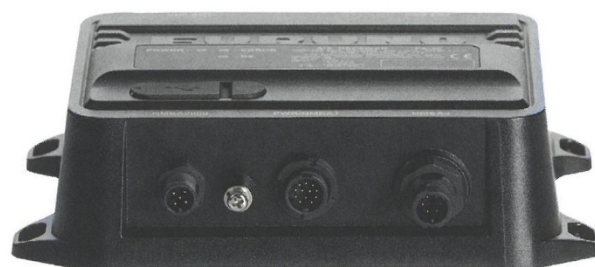
The new display technology used for the AIS FA-40/70 is based on NavNet TZtouch2 and TZtouch3, very fast working systems

segue

AIS FA-40 and FA-70. Strong points: the extreme clarity and visibility of the images on the screen, the simple and compact design, the fact that both are suitable both for yachts and for fishing boats



FA-70 Front



FA-40 Back

(TZ stands for TimeZero™) together with maximum performance even with several sensors in the same network. They are multi-function touchscreen displays based on ethernet and a NMEA 2000 can bus and, when connected to instrumentation on board, permits several different configurations.

It is possible to insert in the network up to six displays and several peripheral sensors (radar, echosounders, GPS, AIS...) to create a navigation system customised to your specific needs, using several instruments in parallel. The display uses bright colours that help identify the icons, to choose the default display and create custom display pages.

The touchscreen mode permits access to the various displays using the new "Swipe Edge" movement, without needing to pass through the homepage.

In the same way, it is also possible to display different menus on all four sides of the screen with a single swipe of the finger, and to share the information on tablets and smart phones through a

Wireless LAN, downloading and using several free applications for Apple and Android devices; it can also be connected to a remote keyboard.

Future innovations

The NavNet displays will soon be able to be connected to the motor control panel through an interface developed at San Giorgio in Genoa, giving even more data available on the display.

This will also make it possible to send to a single instrument more information useful both the safety and ease of navigation and for improving engine performance, especially as regards efficiency and fuel savings.

Other wireless functions will make it possible to find information on places of interest, cartography or signals problems such as mistaken depths and obstacles to navigation, while a Cloud Data Service TimeZero™ will make it possible to carry out a backup and synchronise data between TimeZero™ devices.

Settembre 2021

IL PBG È QUI !

Home Center Vessel

Parti per un viaggio eccezionale con **FURUNO**

TZT9F
Display multifunzione 9" 84

TZT12F
Display multifunzione 12"

TZT16F
Display multifunzione 16"

TZT19F
Display multifunzione 19"

DFF3D
Ecoscandaglio Multi Beam

IL PBG È QUI !

Crea le tue mappe batimetriche personalizzate con il PBG e scopri l'esatta struttura del fondale marino !

Funzione per NavNet TZtouch 3: PBG (Personal Bathymetric Generator) o relief shading

Il fondale come non lo avevi mai visto!

Possibilità di creare mappe 100 volte più velocemente

Grafici con rilievi ombreggiati

Registra e gestisci i tuoi dati con scheda microSD

Mappatura del fondale estremamente accurata

Mappatura del fondale incredibilmente ampia

www.furuno.it

Settembre 2021

DAL MARE ALLA PADELLA

dal mare alla padella

di Marco Valerio Alessandrini



Il passepartout

Talvolta in cucina servono quelle ricette diciamo "quattro stagioni" ovvero quei piatti che possiamo essere in grado di preparare anche in mancanza degli ingredienti specifici. In sostanza si tratta di ricette con pochi ingredienti che tuttavia

scambiandoli tra loro secondo la disponibilità di stagione, daranno sempre un risultato eccellente. Nella cucina di mare questa situazione capita di frequente poiché, a parte i mostri sacri della tradizione culinaria che vanno rispettati come fosse-

ro divinità pagane, possiamo dire che ogni pesce può essere sostituito da un altro con caratteristiche simili ma disponibili al momento. Questo per dire che se la ricetta parla di "filetto di spigola agli agrumi su letto di patate...ecc." nessuno vieta l'utilizzo di orata o dentice o occhiate oppure ombrina, basta che sia un ottimo pesce bianco con carni simili a quella citata nella ricetta. Dopo questa breve introduzione andiamo a spiegare una semplicissima ricetta nata come sempre per caso, e strettamente legata alla semplice idea che si è adattata alla disponibilità di materie prime del momento.



Timballino di zucchine con arzilla e provola affumicata

La ricetta può essere realizzata con zucchine o anche melanzane, e per il ripieno si può usare qualsiasi pesce fresco così come per la salsa di pomodoro che può essere giallo o rosso, unico vincolo la scamorza o formaggio simile, che deve essere affumicato per dare la nota esclusiva al piatto. Si tagliano le zucchine per ricavarne fette lunghe e sottili e si mettono a cuocere in padella con un filo di olio per pochi minuti,

girandole una sola volta. Separatamente prepareremo una salsa di pomodori datterini o ciliegini gialli o rossi con cipolla e basilico, in pratica il classico sugo della nonna bello ristretto e delicato. A parte provvederemo a pulire e cuocere leggermente al vapore il pesce di turno, che poi spolveremo e terremo da parte: è stata proposta l'arzilla per via della sua consistenza e delicatezza. Nelle classiche formine di allumi-

nio unte di olio metteremo un paio di fette di verdura sul fondo, poi qualche pezzetto di pesce, un cucchiaino di salsa e qualche dadino di provola, ripetendo la stessa cosa per 3 volte fino a riempire la formina concludendo con una grattata di pepe ed una spolverata di mollica di pane croccante. Cuocere in forno a 200 gradi per circa 10-12 minuti e servire ben caldo con un filo di olio e qualche foglia di basilico.

A PESCA CON

IDEFIX

INFO: MARCOVALE@ME.COM TEL: 335.60.84.666

@pelagichef
@marcovalerio

Settembre 2021

PONTINE SENZA TEMPO

ITINERARI



Pontine senza

Un pugno di isole forgiate dal fuoco di antichi vulcani, che per la loro bellezza hanno da sempre polarizzato l'interesse turistico. E un mare che fra secche a cadute abissali è in grado di soddisfare qualunque tecnica di pesca.



Testo e foto di **Valerio Alessandrini**

P

er i fortunati navigatori e/o pescatori che hanno voglia e tempo da dedicare alla bellezza della natura senza nulla togliere allo spirito della pesca, possiamo dire che le isole Pontine o Ponziane

che dir si voglia siano la meta ideale. Parlare di Ponza e del suo arcipelago è, per un conoscitore, come sviluppare un tema senza traccia dove non si sa bene da dove iniziare né quali argomenti trattare, tante sono le cose belle da conoscere in questo piccolo



tempo

paradiso "dietro casa".

Luogo di confino in un recente passato, ma anche di villeggiatura per gli antichi Romani che colonizzarono l'arcipelago già dal 300 a.C. lasciandoci meravigliose vestigia ancora visibili che fanno riflettere sulla bellezza indiscussa di queste isole. E volendo possiamo aggiungere che il grande J.Y. Cousteau insignì Palmarola del titolo di seconda isola più bella al mondo che, detto da lui, riteniamo abbia un valore oggettivo di tutto rispetto, che quando poi ci troviamo davanti alle sue poli-

crome scegliere non possiamo che condividere. L'arcipelago pontino è composto da due isole abitate Ponza e Ventotene e da altre 3 isole pressoché disabitate: Palmarola, Zannone e lo scoglio della Botte, quest'ultimo in effetti poco più che uno scoglio. Su Ponza si potrebbero scrivere vari libri tra leggende e storie di mare, ma oggi prevale l'aspetto modaiolo dell'isola, che d'estate diventa punto di riferimento per VIP, maxy yacht e festaioli in cerca di movida. Tolta la breve e caliente parentesi estiva, Ponza rimane però un'isola di pe-

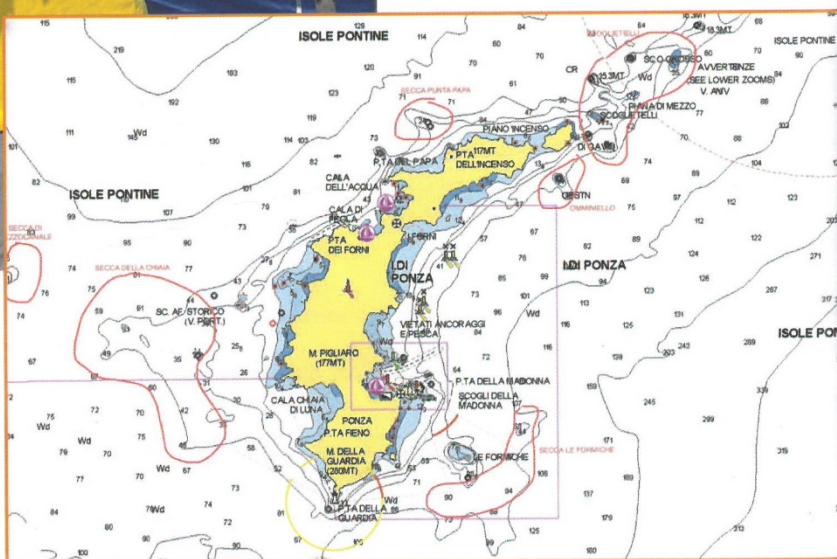
scatori che offre possibilità per qualsiasi tecnica alieutica si voglia praticare, basta avere costanza e qualche suggerimento giusto, come quelli che troverete a seguire. Recarsi in piena estate nell'arcipelago pontino significa fare i conti con una massa di naviganti intenti a trovare il loro specchio di acqua calma dove fare il bagno e trascorrere la giornata all'insegna della pace e della natura incontaminata, ma per un pescatore lo scenario è molto diverso e le isole cambiano aspetto. Secondo la provenienza ovviamente l'avvicinamento all'arcipelago può avvenire

PONTINE SENZA TEMPO



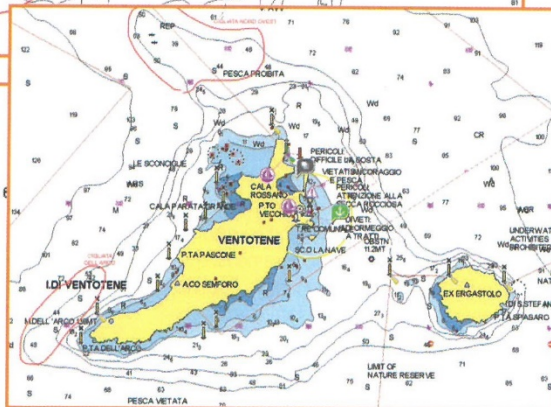
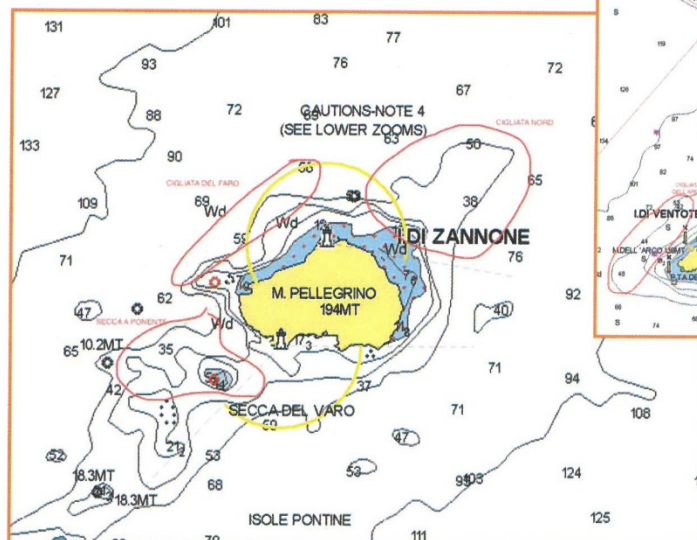
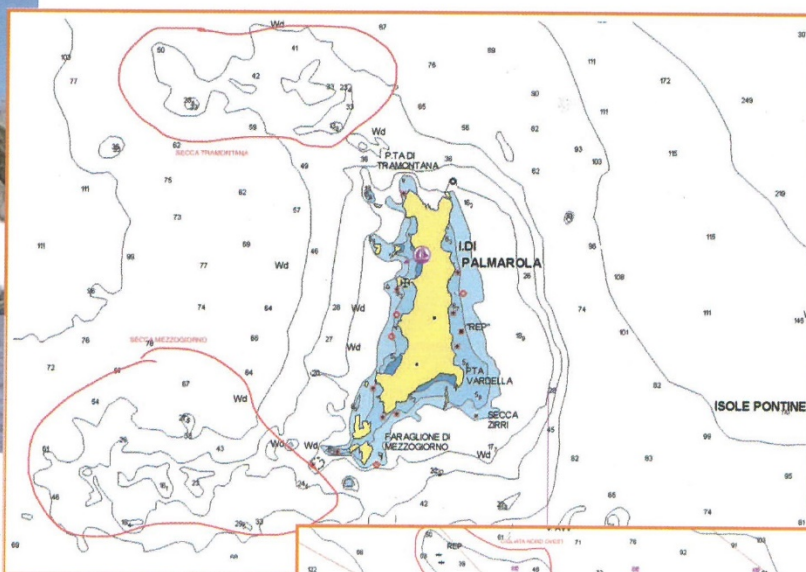
da tutti i quadranti, e pertanto essendo inutile suggerire una tappa piuttosto che un'altra partiremo semplicemente da nord ovest con l'isola di Palmarola, per concludere a sud ovest con l'isola di Ventotene. Per ovvi motivi ci asterremo dal comunicare coordinate precise degli spot, anche per una questione di riguardo nei confronti dei pescatori locali che conosciamo e rispettiamo, tuttavia le zone indicate sono reali ed ogni buon pescatore saprà trovare il suo angoletto. Inoltre per motivi "cartografici" ci rimane difficile segnalare spot particolari relativi alla pesca d'altura ed il bolentino profondo, poiché queste tecniche sono praticabili intorno a tutte le isole ma soltanto nella estesa fascia a sud dove, su batimetriche che vanno dai 300 ai 1500-2000 metri, si possono praticare queste due tecniche con eccellenti risultati purché si disponga di ottime attrezzature ed adeguata elettronica di bordo in grado di scandagliare attentamente gli abissi.

► La varietà dei fondali delle Pontine si presta ad ogni tipo di tecnica di pesca, incluso il bolentino di profondità che può fruttare prede di tutto rispetto. A destra, nella pagina a fianco, il pontile di Ciccio Nero, a Ponza, un sicuro riferimento per tutti gli appassionati di pesca.





► Non a caso Palmarola è considerata una delle isole più belle del Mediterraneo. Le falesie di tufo vulcanico di Cala Brigantina, a sud dell'isola, sono il primo impatto per chi arriva da Ponza. Da non dimenticare che su questa rotta si incrocia la Secca Zirri, che affiora a poche decine di centimetri e non è segnalata.



La più bella

Come già detto, naturalisticamente parlando, Palmarola è senza dubbio la più bella delle isole Pontine, praticamente disabitata salvo qualche rara ed alisonante eccezione di personaggi che sono riusciti,



PONTINE SENZA TEMPO



► Ventotene, in questo caso vista dalla sommità dell'isolotto di S.Stefano, è la più meridionale delle Pontine. Sotto il suo antico approdo, il Porto Romano, accoglie da millenni imbarcazioni di tutti i tipi, anche se i posti sono un po' limitati. L'alalunga qui a destra è una delle tante prede della traina d'altura, tecnica che trova nell'arcipelago un ideale campo d'azione.

negli anni, a rendere possibile l'insediamento privato seppur tra mille restrizioni legate all'area marina protetta di cui l'isola fa parte.

Pochissime dunque le case, per altro prive di energia elettrica e di acqua corrente, ma comunque l'isola è dotata di un approdo di fortuna e di una sorta di ristorante ed affittacamere scherzosamente chiamato "O' Francese", un locale appartenente da decenni alla famiglia Martusciello di Pozzuoli, ristoratori per tradizione che hanno creato questa realtà portandola avanti da 3 generazioni.

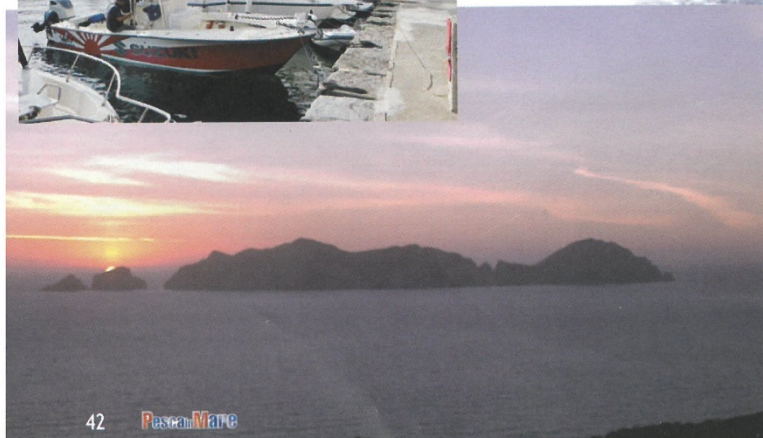
Guardando l'isola sulla cartografia ci si rende subito conto che le zone promettenti per la pesca sono ubicate nella parte nord ovest e sud ovest dell'isola, meglio

conosciute appunto come "Secca di Tramontana" e Secca di "Mezzogiorno".

Le batimetriche sono piuttosto evidenti e le zone abbastanza estese per potersi divertire e cercare la sorpresa a traina con il vivo o con le tecniche verticali. In particolare la zona ad estremo sud della Secca di Mezzogiorno è caratterizzata da crepacci piuttosto ravvicinati, patria di dentici e cernie, a condizione che si azzechi l'esca adatta e soprattutto l'orario.

La più grande

Per descrivere sia pur brevemente Ponza e le sue meraviglie ci vorrebbe un numero intero della rivista, quindi ci limiteremo a ricordare che si tratta della più grande e famosa delle Pontine, un insediamento che ha origini millenarie con trascorsi di navigazione e soprattutto di pesca. Sui pescatori ponzesi ci sono storie antichissime e pare fossero i più temuti del Mediterraneo con le loro proficue scorrerie durante le quali hanno letteralmente inse-





gnato a pescare a tante popolazioni marittime, portando la loro esperienza in giro per il Mediterraneo. Una fra tutte la storia dell'utilizzo del piombo guardiano, ancora oggi efficacissima arma nella traina col vivo, che pare sia stato inventato proprio da un ponzese, il famoso Ferdinando, dal quale sono nati vari discepoli che sono tutt'ora i maestri indiscussi di questa tecnica.

Ponza ed i suoi dintorni offrono praticamente l'habitat ideale per tutte le specie partendo dalle esche (calamari, sugarelli, sgombri, e via dicendo) per finire ai

grandi pelagici ed ai predatori bentonici tipici dei fondali rocciosi, passando per gli onnipresenti barracuda ormai stanziali nell'area portuale e sulle secche limitrofe. Per fare una rapida carrellata degli spot ponzesi segnaliamo la grande cigliata della Secca della Chiaia posta ad ovest dell'isola, la zona circostante le Formiche, tutta l'area degli Scoglietielli, e la cigliata di Punta del Papa.

ovviamente anche qui possiamo trovare interi banchi di pesci oppure...nulla: dipende dai periodi e dalla presenza o meno delle temibili cianciole. Da segnalare anche la famosa Secca di Mezzo Canale, posta tra Ponza e Palmarola, che spesso

■ PONTINE SENZA TEMPO



diventa meta di pesci di banco stanziali e voraci.

Naturalmente bisogna tener conto che il traffico marittimo di Ponza è molto intenso, e pertanto per avere qualche possibilità di cattura nel periodo estivo l'orario è fondamentale, costringendoci ai canonici albeggio e tramonto nel vero senso della parola. Particolarmente bella la festa del santo patrono dell'isola, San Silverio, il

20 giugno, molto sentita dagli isolani con processioni e festeggiamenti che durano giorni e chiudono con una rappresentazione pirotecnica tra le più belle mai viste.

La meno abitata

L'isola di Zannone è attualmente disabitata in quanto il presidio della guardia forestale, con annessa bellissima foresteria

in muratura, è stato abbandonato e quindi rimangono soltanto i due fari attivi e le sue bellezze naturali, tra cui un branco di mufloni selvatici allo stato brado.

Pescare a Zannone è sempre una scommessa poiché è molto battuta dai pescatori locali, che durante tutto l'anno sanno bene dove andare a cercare i pesci, ma spesso si possono avere belle sorpre-

se soprattutto fuori stagione.

La parte a nord est dell'isola è caratterizzata da secche e cigliate interessanti anche in profondità, ma anche la Secca del Varo e quella del Mariolo sono molto interessanti passando ai margini e prolungandosi fino agli Scoglietielli. Purtroppo la massiccia e costante presenza di reti da posta rende difficile la vita ai pescatori sportivi, ma con un po' di pratica si riesce comunque a passare tra gli ostacoli e portare a casa un trofeo. Certo le grandi ricciole leggendarie del posto sono diventate una rarità ma talvolta, senza alcun preavviso, tornano a regalarci quelle

forti emozioni ormai quasi dimenticate pur essendo ben visibili nei repertori fotografici dei ponzesi.

La più lontana

Forse l'isola più "tranquilla" delle Pontine, ovvero il luogo di meditazione per eccellenza, frequentata per lo più da velisti e turisti stranieri attratti dalla storia e dal bellissimo ex-carceri del del dirimpettaio isolotto di S. Stefano oggi visitabile con guida. L'isolotto è strettamente sorvegliato come riserva naturale, ed è quindi ricchissimo di pesce, che però possiamo solo

immaginare... e forse è meglio così perché a volte i pescatori in frenesia di cattura tendono ad esagerare.

Pur essendo piuttosto piccola Ventotene, la più meridionale delle Pontine, è ben attrezzata a livello alberghiero, ma pressoché priva di spiagge e quindi legata al turismo dei diportisti. Per la pesca possiamo dire che grazie alla sua particolare conformazione le zone adeguate alla pesca costiera sono limitate, e le aree più interessanti sono sostanzialmente due: la cigliata di Punta dell' Arco a sud e la secca a nord di Cala Rossano. Di contro l'isola è molto proficua per la traina d'altura, con batimetriche profonde piuttosto vicine alla costa che agli amanti di questa tecnica offrono per tutta l'estate alalunghe, tonni rossi, aguglie imperiali e spada. Non a caso sull'isola si svolge da oltre 10 anni il Big Fish Tournament, una delle gare più frequentate dei nostri mari, con massiccia presenza di barche da tutta Italia. Un'ultima info riguarda la festa dell'isola del patrono, Santa Candida, che si svolge il 19 e 20 settembre con festeggiamenti folcloristici e fuochi d'artificio degni di nota. 

► Anche i pesci spada sono una preda possibile intorno a Ponza e Ventotene, i grandi totani di profondità sono invece una preda abituale per gli appassionati della pesca abissale.

Notizie Utili

PONZA. L'isola di ponza è facilmente raggiungibile con traghetti ed aliscafi dai porti di Anzio, Terracina, Formia e San Felice Circeo, con orari e tariffe veramente variegati, basta scegliere quello più comodo. Il porto turistico è molto piccolo e super affollato in estate quindi i pontili per l'ormeggio di barche sono da prenotare, ma si può fare richiesta sul canale 16 alla Capitaneria di Porto per ormeggiare al molo di transito gratuitamente, rimanendo in stand by sul canale 12 nel pomeriggio, e spesso si trova posto, con l'unico vincolo di lasciare l'ormeggio entro le 07.30 per consentire il transito dei traghetti.

Il pontile più attrezzato e professionale dell'isola è senza dubbio "Ciccio Nero", dal 1989 storico punto di riferimento per le barche da pesca in transito, alle quali vengono riservate particolari attenzioni. Un vero e proprio attracco stile europeo capitanato dal patron Umberto, che ha reso il pontile stagionale una vera e propria marina con tutte le comodità ed i servizi che ci si aspetta dopo una lunga gior-

nata di mare. Sono disponibili circa 30 posti barca oltre a una flotta di piccole imbarcazioni a noleggio per tutti i gusti. Canale VHF 9, Tel. 0771 80697 - www.isolaponza.it Punto di riferimento per le attrezzature nautiche e da pesca il negozio "Pesca in Mare Sport", situato sulla banchina Di Fazio al n.30. In questa storica bottega è possibile trovare tutto quello che serve per la pesca, compresi i preziosi consigli dei proprietari, ovvero la famiglia Mazzella, vere e proprie icone della pesca locale in tutte le discipline, aperti fino a tarda notte. Tel. 0771 80171

VENTOTENE. L'isola dispone di due porti: il "Porto Romano" piccolo e caratteristico con accesso per barche fino a 50 piedi massimo, e il "Porto Nuovo", molto più grande e ben attrezzato con pontile e guardiana tutto l'anno. Porto Romano ormeggi: Ciro 0771/85122 - 335-8159259 - Porto Nuovo ormeggi: Modesto Marina di Ventotene 348/2525982



Il nuovo monitor AHD 1145 GV

La stagione dei Saloni tiene a battesimo AHD 1145 GV

Furuno Italia è intervenuta ai tradizionali appuntamenti di settembre della nautica internazionale, che hanno animato l'edizione del **61° Salone Nautico di Genova** e del **Monaco Yacht Show di Montecarlo**, per presentare le proprie realizzazioni tecniche nel settore degli apparati di navigazione e scoperta, imbarcati sulle unità da diporto e sigellare la ormai consolidata collaborazione con l'azienda tedesca **Böning Automation**.

In particolare, la realizzazione del nuovo monitor 45" ultra-wide AHD 1145 GW rappresenta una ulteriore unione tra la dinamica esperienza di **Furuno** sugli apparati di navigazione e scoperta e la tecnologia della società tedesca **Böning Automationstechnologie GmbH**, per quanto attiene all'automazione ed il monitoraggio di bordo, che ha permesso di dare vita ad un display di moderna concezione e dalle dimensioni uniche nel proprio genere per quanto riguarda le dimensioni ed il design.

I nuovi monitors ultra-wide, caratterizzati da una risoluzione 4K alta luminosità 1000 cd/m2, trovano utile impiego sul ponte di comando di ogni imbarcazione e forniscono il necessario complemento delle plance integrate Smart Bridge.

In ragione dell'elevata risoluzione e dei 45 pollici dello schermo, l'apparato AHD 1145 GW offre uno spazio del tutto sufficiente per ottenere una completa visualizzazione di tutte le funzionalità, che sono previste dai parametri della nave e dai dati della navigazione.

L'operatore è in grado di creare delle pagine multiple in maniera di visualizzare, con carattere di simultaneità, pagine di navigazione (contenente dati informativi tratti dal radar, chart, ecoscandaglio, sonar, altri apparati) e di monitoraggio per ottenere la massima integrazione.

La capacità di poter monitorare e controllare l'imbarcazione direttamente dagli apparati consentirà di condurre la navigazione in modo più semplice e sicuro.

Le principali caratteristiche del nuovo apparato AHD 1145 GW sono rappresentate da un pannello in vetro, da un monitor da 45" ultra-wide, da una alta luminosità 1000 cd/m2 e dalla risoluzione dello schermo UHD/4k.#

A cura di Virgilio Giusti



Settembre/Ottobre 2021



Model FAR-2218-BB/2228-BB/2238S-BB

Radar Banda X e Banda S con Magnetron

- I nuovi Radar Banda X ed S sono certificati IMO, in categoria 2 e 3, abbinati a Display dai 15" ai 55"
- Sono state implementate nuove funzioni come l'ACE (Automatic Clutter Elimination), il Fast Target Tracking™ e l'Instant Access Bar™ che permettono di migliorare le prestazioni e l'usabilità del sistema

Model FAR-2228-NXT-BB/FAR-2238S-NXT-BB

Radar Banda X e Banda S allo Stato Solido

- FURUNO è il primo produttore al mondo a proporre la soluzione Radar Banda X ed S allo Stato Solido, con certificazione IMO
- La tecnologia senza Magnetron permette di mantenere bassi i costi di manutenzione evitando le sostituzioni periodiche
- Disponibili in abbinamento a Display dai 15" ai 55"



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

FURUNO



OTTOBRE 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Ottobre 2021

FURUNO ITALIA LANCIA IL NUOVO SONAR MULTIBEAM WIRELESS W3P DI WASSP



Il nuovo sonar multibeam wireless W3P di WASSP proposto da Furuno Italia è una unità wireless integrata W3 per la mappatura del fondale marino posta all'interno di un'unità portatile montata su staffa

Grazie all'integrazione tra la tecnologia wireless e la tecnologia WASSP per la mappatura 3D del fondale marino in tempo reale, il W3P offre funzionalità nuove ed aggiornate in un'unità integrata portatile e dal design elegante. Il W3P è un sistema completo "tutto in uno" che può essere installato facilmente e rapidamente su qualsiasi imbarcazione e che consente, al contempo, di avere la stessa qualità dei dati di mappatura che si avrebbe con un qualsiasi sistema fisso W3.



L'assoluta novità di questo prodotto consiste, dunque, nella sua **facilità di installazione e connessione** che permetterà, ad esempio, ad un tender di eseguire la mappatura del fondale marino in tempo reale e di ritrasmetterla in maniera istantanea alla nave madre fino ad una distanza massima di 2 NM. Questo sistema, estremamente semplice ed intuitivo, consentirà di navigare con facilità sui mari e sugli oceani di tutto il mondo. Questa soluzione è ideale per imbarcazioni di grandi dimensioni come yacht o super yacht: oltre 55 super yacht e navi da crociera, infatti, stanno già utilizzando il sistema Wireless WASSP W3P per mappare il fondale marino di baie o zone poco esplorate in modo da consentire il proprio ingresso o passaggio sicuro.



In seguito al successo del sistema fisso WASSP W3, si è avuta la necessità di creare una **soluzione portatile** che permettesse di soddisfare tutti quegli appassionati che desideravano utilizzare facilmente e con il minimo sforzo tutte le funzionalità wireless WASSP. Da qui nasce il sistema W3P, una soluzione integrata composta da trasduttore, processore, trasmettitore, sensori di posizione, Wi-Fi e staffa per montaggio su palo. Il sistema può essere installato facilmente e richiede una semplice connessione di alimentazione che permetterà di eseguire in tempo reale la mappatura batimetrica 3D del fondale marino da parte di un tender che potrà istantaneamente ritrasmettere i dati alla nave madre fino ad una distanza massima di 2 NM.



Il sonar WASSP multibeam mappa il fondale marino ad una velocità 100 volte superiore a quella di un ecoscandaglio convenzionale a singolo raggio e l'area mappata è maggiore. Il WASSP W3P utilizza 224 beams e copre un raggio di 120°.

Comefunziona

1. Il tender crea una mappa 3D del fondale marino in tempo reale;
2. Le informazioni vengono trasmesse istantaneamente dal tender alla nave madre tramite Wi-Fi;
3. La nave madre segue il percorso mappato dal tender per navigare in sicurezza.

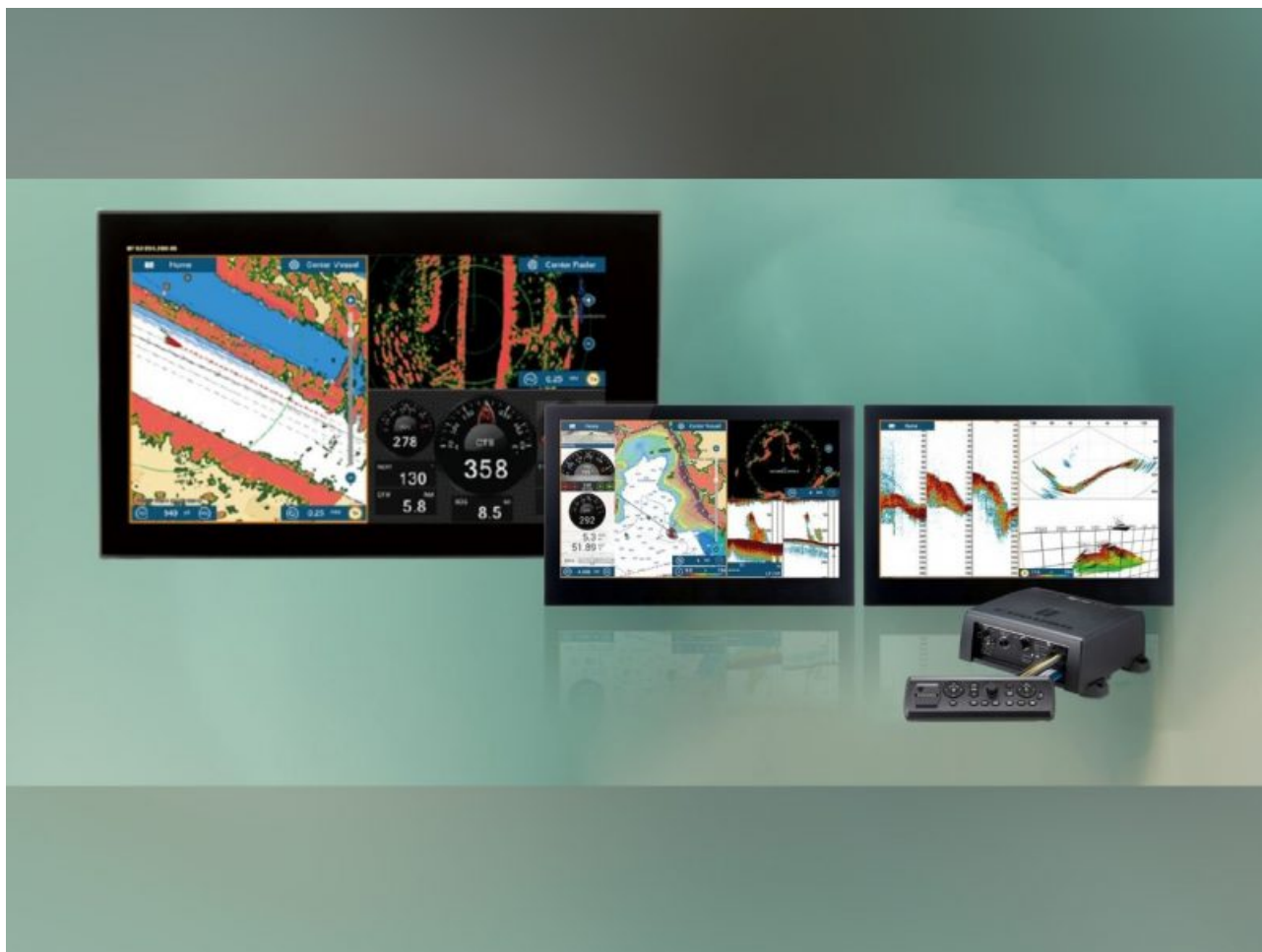


Il sistema Wireless W3P WASSP può essere installato in due modi: con una soluzione fissa (nell'immagine a sinistra) con il trasduttore integrato nello scafo ed altri sensori fissi installati nel tender, oppure con una soluzione portatile (nell'immagine a destra) con montaggio su staffa.

(Furuno Italia lancia il nuovo Sonar multibeam wireless W3P di WASSP – Barchemagazine.com – Ottobre 2021)

Ottobre 2021

FURUNO NAVNET TZTOUCH 2, DISPONIBILE IL NUOVO SOFTWARE 8.01



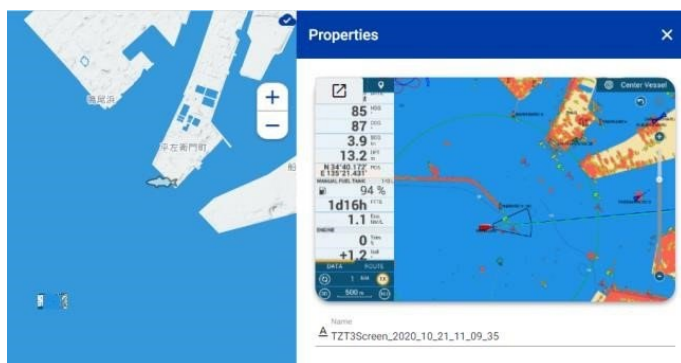
La nuova versione 8.01 per TZTL12F – TZTL15F e TZT2BB, scaricabile dal sito Furuno gratuitamente, porta in dote nuove funzioni e miglioramenti

Innanzitutto le funzioni chiamate Fish-It & Drift-It, consentiranno di pescare un maggior numero di pesci risparmiando tempo e carburante! Basterà cliccare sul punto della mappa in cui si desidera pescare per attivare la funzione Fish-It. Quest'ultima permetterà di creare automaticamente un "Fishing Go-To Point" che farà apparire il ring e la barra del percorso. Una retta posta tra la posizione della barca e il punto di Fish-It indicherà la rotta e, sulla parte superiore del display, apparirà una barra dati Fish-It da cui si potrà attivare la funzione Drift-It, che indicherà automaticamente la posizione esatta da cui mandare alla deriva la barca per raggiungere il punto di pesca desiderato. L'utente potrà selezionare il Drift-It desiderato (ad esempio 3 min., 5 min. o persino 20 min.).

segue



Le schermate screenshot sono salvate come foto nella memoria interna o nell'unità USB, qualora inserita. Lo screenshot resterà visibile sulla mappa nel punto esatto in cui è stato effettuato e sarà subito possibile visualizzarlo a schermo intero, così come modificarlo, spostarlo o cancellarlo. Con connessione internet attiva gli screenshot salvati nella memoria interna verranno automaticamente caricati nel TZ Cloud.



Il Fleet Tracking via TZ Cloud consente di condividere tramite internet informazioni su posizione, velocità, punti, rotte etc. della nave con l'intera flotta o la terraferma. Su MFD sono disponibili le seguenti funzioni di Fleet Tracking:

- Invio/ricezione del report di posizione dalla/alla flotta;
- Possibilità di archiviazione e di inoltro: in caso di perdita di connessione, i report di posizione saranno memorizzati sulla cache (salvati localmente) per poi essere caricati non appena sarà ripristinata la connessione Internet (è possibile archiviare 20.000 report di posizione per un tempo massimo di 7 giorni);
- Ricezione degli user object dalla flotta (l'invio degli user object non è supportato dal sistema MFD).

segue

L'allarme Anchor Watch per TZ ecosystem è ora disponibile su TZTL12F/15F/2BB v8.01.

L'Anchor Watch Alarm consente di impostare e monitorare la propria posizione rispetto ad un punto di ancoraggio: se la propria posizione si allontana troppo dal punto registrato, verrà attivato un avviso o un allarme, anche via SMS. L'Anchor Watch Alarm può essere inviato al Cloud TimeZero – in questo caso è necessaria una connessione internet – in modo da poter monitorare la barca da remoto su qualsiasi browser web.



Su TZTL12F/15F/2BB v8.01 sono state inserite le seguenti ulteriori funzioni:

- Fusion-Link: il TZTL12F/15F/2BB v8.01 può essere collegato in rete con gli stereo FUSION-Link di Fusion Entertainment tramite NMEA2000;
- Termocamere FLIR: con la nuova versione 8.01 gli MFD TZT2 possono essere collegati in rete con le termocamere della serie FLIR M300 e sono compatibili con la M232;
- DRS2D-NXT: il TZTL12F/15F/2BB v8.01 è compatibile con la nuova antenna radar radome Solid State Doppler DRS2D-NXT.

Il nuovo MFD NavNet TZT2BB v8.01 sarà compatibile con le applicazioni marine di terze parti, le quali saranno controllabili tramite un browser HTML sul TZT2BB.

Solo su TZT2BB v8.01 è inoltre inclusa la funzione PBG che consente, tramite interfacciamento con il sonar Multi-Beam DFF-3D, di creare carte batimetriche personalizzate del fondale marino. Tali grafici saranno, poi, memorizzati localmente sul TZT2BB. Per TZT2BB gli utenti potranno cliccare su furuno.it/lang-it-art-TZT2BB-TZT2BB.html e scaricare la nuova versione software nella sezione Download > Software Update; Per TZTL12F & TZTL15F gli utenti potranno cliccare su furuno.it/lang-it-art-TZTL12F-TZTL12F.html e scaricare la nuova versione software nella sezione Download > Software Update.

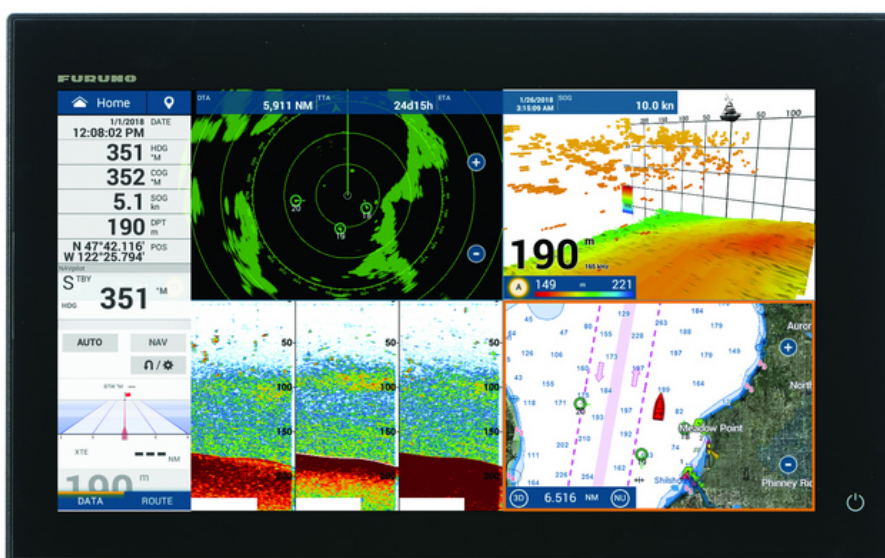
(Furuno NavNet TZtouch 2, disponibile il nuovo software 8.01 – Barchemagazine.com – Ottobre 2021)



CONFINDUSTRIA
NAUTICA
Italian Marine Industry Association

05 Ottobre 2021

FURUNO VINCE IN NMEA TECHNOLOGY AWARD



Oltre al premio per il **TZT16F Furuno** ha meritato anche **7 NMEA Product of Excellence Awards**. Due **riconoscimenti** che si aggiungono alla lunga serie di **premi** ottenuti da **Furuno** a partire del **1971** che da allora ha totalizzato ben **242** premi di categoria, **record** nel settore delle aziende operanti **nell'elettronica marina**.

I sette riconoscimenti **NMEA Product of Excellence Awards** sono stati meritati da **Furuno** nel **settore Radar**, per il **Radar Doppler DRS4D-NXT** senza magnetron; per il settore **Commercial Radar** dal **Radar FAR-2xx8**; per il **Fisa Finder** dall'ecoscandaglio **Multi-Beam Black Box DFF-3D**; per il settore **AIS** dall'**AIS Transponder FA 170 Class A**.

Per il **Sensore NMEA 2000** dalla **bussola satellitare SCX-20**. Inoltre per il settore **Specialità marine** per il **Sonar Scanning Full-Circle CSH-8L MK2** e infine per il settore Marine PC Software per il **TZ Professional v.4.1**

www.furuno.it

Ottobre 2021

SONAR MULTIBEAM WIRELESS W3P ALL-IN-ONE DI WASSP

Furuno Italia ha lanciato il nuovo sonar multibeam wireless W3P di WASSP, una nuova unità wireless integrata W3 per la mappatura del fondale marino posta all'interno di un'unità portatile montata su staffa.

In qualità di leader mondiale della tecnologia multibeam, WASSP ha creato un nuovo prodotto innovativo e rivoluzionario: infatti grazie all'integrazione tra la tecnologia wireless e la tecnologia WASSP per la mappatura 3D del fondale marino in tempo reale, il W3P offre funzionalità nuove ed aggiornate in un'unità integrata portatile e dall'elegante design.

Facile da installare in ogni imbarcazione, il W3P è un sistema completo "tutto in uno" che consente di avere la stessa qualità dei dati di mappatura che si avrebbe con un qualsiasi



- 1- Il tender crea una mappa 3D del fondale marino in tempo reale;
- 2- Le informazioni vengono trasmesse istantaneamente dal tender alla nave madre tramite Wi-Fi;
- 3- La nave madre segue il percorso mappato dal tender per navigare in sicurezza.

sistema fisso W3.

MODALITÀ DI FUNZIONAMENTO

Il sonar WASSP multibeam mappa il fondale marino ad una velocità 100 volte superiore a quella di un ecoscandaglio convenzionale a singolo raggio e l'area mappata è maggiore. Il WASSP W3P utilizza 224 beams e copre un raggio di 120°.

Come funziona?

INSTALLAZIONE FISSA O PORTATILE

Il sistema Wireless W3P WASSP può essere installato in due diversi modi:

- Soluzione fissa con il trasduttore integrato nello scafo ed altri sensori fissi installati nel tender;
- Soluzione portatile con montaggio su staffa.

FURUNO ITALIA

www.furuno.it

Ottobre 2021

MEGA YACHT BRIDGE SYSTEM

PRODUCTS

FURUNO

Mega yacht bridge system

Furuno Italia presents the Voyager Bridge's new generation, a mega yacht bridge system created by Furuno with the collaboration of the German company Böning.

The long-term collaboration between Furuno, with its great experience on navigation and communication equipment, and Böning, with its technology for automation and on-board monitoring, has allowed to develop and implement an integrated system that combines all the latest Communication and Navigation technologies and AMCS.

The Furuno Voyager Bridge includes the latest generation of Furuno navigation systems wheelmark approved including chart radar (X and S band), ECDIS Paperless, navigation echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors.

The displays are a full 32" and can show all the features provided. The new MaxSea TimeZero Professional was also included in the new integrated bridge along with other important safety devices, such as the Furuno and WASSP multibeam sonars and far sounder anti-collision system.

This new mega yacht bridge system integrates all the Böning automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controllers. The



design of the bridge is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control to the captain and a safe navigation.

The Furuno Voyager Bridge includes the Universal Control Concept features, allowing the captain to control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The Furuno radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.

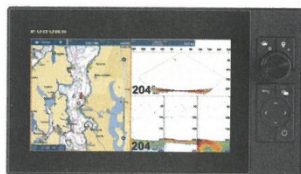
GLI ACCESSORI



Furuno - SCX20

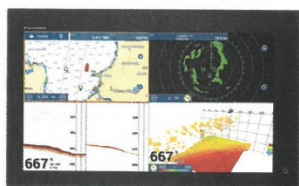
stato solido, privi di Magnetron e quindi privi di parti deteriorabili. La tecnologia doppler permette di mantenere bassi i costi di manutenzione. Tra le funzioni avanzate hanno la Target Analyzer brevettata da Furuno, con i bersagli che cambiano colore in base al loro stato; il RezBoost per immagini estremamente nitide e dettagliate e il Bird Mode per identificare stormi di uccelli intenti a cacciare banchi di pesci. SCX20 e SCX21 sono le nuove bussole satellitari con tecnologia Baseline Target Architecture, capaci dunque di offrire prestazioni superiori rispetto alle bussole che ne sono prive. Le bussole utilizzano quattro antenne

GPS per ottenere la massima reattività e affidabilità. L'SCX20 è compatibile NMEA-2000, mentre la SCX21 è NMEA-0183. I NavNet TZtouch3 sono i display multifunzione di terza generazione dotati di processore Quad Core più potente. La gamma



Furuno - TZT12F

comprende quattro tipologie di modelli create per adattarsi a tutti gli stili di navigazione. Il TZT9F e il TZT12F hanno monitor da 9" e 12" Hybrid Touch, ossia con il display touch screen abbinato alla tastiera RotoKey.



Furuno - TZT19F

Tutti i modelli hanno un processore Quad Core che spinge la tecnologia TimeZero alle massime potenzialità, offrendo una divisione del monitor in quattro porzioni con una velocità di risposta immediata.

Dal 2019 Furuno è anche distributore ufficiale dell'americana **ACR Electronics**, che per la nuova stagione propone i fari di navigazione RCL-95 Wireless LED Searchlight, RCL-300A Searchlight e RCL-600A Searchlight. Il primo è un faro di navigazione dotato di 10 LED Osram con ottica a riflettore, capace di produrre una luce pari a 460.000 candele e di raggiungere una distanza di 0,7 miglia nautiche con un'angolazione di 8°. Il faro è in grado di roteare di 360° e di inclinarsi di 135° e può essere installato fisso



ACR Electronics - RCL-95

o portatile, con controllo cablato o wireless. Il secondo è un faro con due lampade alogene gemelle Metal Halide HD da 35 Watt. Le sue funzioni possono essere azionate tramite il Point Pad in dotazione e il Master Controller. Il terzo è un faro da 6 milioni di candele di luminosità, dotato di una lampadina allo xeno da 150 Watt ad alta intensità. Il suo design elegante lo rende adatto all'impiego sui superyacht. Distribuito da Furuno, **Intellian** propone il nuovo terminale marittimo Iridium Certus Terminal C700. Il C700 offre velocità di uplink di 352 kbps e di downlink di 704 kbps, con un'efficienza RF impressionante con angolo di eleva-



Intellian - Iridium Certus Terminal C700

zione ridotto, grazie alla sua esclusiva tecnologia di antenna-phased-array a 12 patch. C700 può essere utilizzato come antenna di comunicazione primaria o come complemento a un sistema VSAT. L'antenna Intellian v45C è la nuova soluzione in banda Ku compatta e leggera, con un diametro di soli 45 centimetri e un peso di 23 chilogrammi. L'antenna è pensata per le imbarcazioni piccole che presentano vincoli di spazio a bordo e presenta una configurazione con BUC da 6W e polarizzazione Cross Pol, soluzione ideale per clienti entry-level che vogliono limitare al minimo i costi. Il software integrato Aplus NX, ne rende agevole le operazioni di configurazione. Sempre Furuno presenta il nuovo SafeSea EPIRB1 PRO, l'epirb di categoria 1 più compatto al mondo dal design robusto e affidabile. Funziona a rilascio sia manuale sia automatico, e oltre alla frequenza di soccorso internazionale 406 MHz è dotato di un trasmettitore che lavora a frequenza 121,5 MHz per la localizzazione a corto raggio. L'Epirb è dotato di un LED stroboscopico ad alta luminosità e viene fornito con un kit di adattamento per retrofit agli Ocean Signal E100/100G, Jotron Tron 60s e McMurdo E5/G5.

Ottobre 2021

RICETTE GOURMET IN BARCA

➔ dal mare alla padella



Testo e foto di Marco Alessandrini

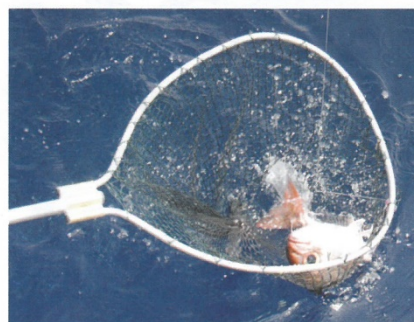


RICETTE GOURMET IN BARCA

A volte ci capita di catturare dei pesci che per abitudine mentale destiniamo alle classiche cotture nostrane per esemplari di media taglia, come arrosto o al tegame, ma con un po' di impegno possiamo trasformare le nostre prede in autentici manicaretti anche in condizioni non proprio agevoli.

Quando si passa molto tempo in barca durante le vacanze, capita inevitabilmente di passare su batimetrie profonde che sono la patria dei preziosi pesci di profondità come cernie e pezzogne. Bastano un paio di calate fortunate con esche e calamenti giusti e ci ritroviamo a gestire dei bellissimi pesci tanto preziosi in una situazione di condivisione del pesca-

to. Avere delle splendide pezzogne fresche in barca è il sogno di qualsiasi chef di bordo o cambusiere che dir si voglia, e quindi inizia la cervellotica ricerca della soluzione migliore per dare degna sepoltura a questi magnifici pesci di fondale tanto ambiti soprattutto di taglia discreta. Più volte abbiamo parlato di questo pesce di profondità che si presta ad innumere-



voli preparazioni gastronomiche di livello, ma questa volta vogliamo spendere qualche parola in più per un piatto realizzato in barca a vela, quindi con una cucina di ridotte dimensioni e con utensili di fortuna,



Risotto con crudo di pezzogna

Per ovviare al classico ma pur sempre gradito spaghetti conviviale da barca abbiamo pensato ad un risotto vero e proprio completamente realizzato con la pezzogna. Iniziando dal pesce dobbiamo porre particolare attenzione alla pulizia dello stesso, privandolo di tutte le squame ed interiora.

Passeremo poi alla fase di sfilettatura ottenendo filetti puliti da una parte e teste e lisce dall'altra. Con le teste e le lisce otterremo un fumetto ristretto di pesce nel modo che più volte abbiamo suggerito, ovvero una base di odori (sedano, carote, cipolle, aglio, pepe in grani ed odori vari) fatto soffriggere a fuoco alto, a cui aggiungeremo una spruzzata di vino bianco e una volta evaporato acqua a sufficienza e cottura per almeno 20 minuti. Alla fine si filtra il brodo ristretto che servirà per condire il risotto. Si tenga conto che il liquido deve essere pa-

ri al doppio del volume del riso utilizzato. Con i filetti privati della pelle faremo delle fettine sottilissime che andremo a marinare in una ciotola con olio EVO, sale, pepe, timo fresco e scorza di limone.

Inizieremo la cottura del riso tagliando sottilmente dello scalogno e mezzo spicchio di aglio messi a imbiondire in una pentola con fondo antiaderente, bagnando di tanto in tanto con brodo di pesce.

Una volta stufato lo scalogno metteremo il riso a secco nella misura di 100 gr. persona circa, girando con un mestolo per farlo tostare, e una volta tostato sfumeremo con vino bianco secco e appena evaporato e inizieremo ad aggiungere brodo di pesce filtrato fino quasi alla cottura, incorporando qualche cucchiaino di passata di pomodori gialli per amalgamare.



Pochi minuti prima del punto di cottura (circa 12 minuti) spegneremo il fuoco e mantecheremo con olio di oliva evo fino a raggiungere il grado di cremosità voluto. Nell'impiattamento metteremo una base di riso ben stesa disponendo sopra il pesce crudo marinato in modo casuale oppure con un coppapasta secondo i nostri gusti, l'importante è che si possa davvero gustare il contrasto tra il riso bollente ed il pesce fresco con il suo sapore delicatissimo.

ovvero quelli disponibili su una normale barca da diporto utilizzata per fare le ferie in mare. Quando si dispone di pesci di un certo livello l'importante è la corretta conservazione e la pulizia, che deve essere ac-

curata sia all'interno che all'esterno, per evitare il deterioramento che può essere rapidissimo in assenza di freddo adeguato. In quest'occasione ci è capitato di avere una quantità sufficiente di pesce da la-

sciare spazio all'immaginazione e darci la possibilità di testare anche creazioni non proprio abbinabili ad una barca, ma con un po' di spirito di adattamento si riesce a fare tutto.

Ottobre 2021

SALONE NAUTICO DI GENOVA ELETTRONICA

■ FURUNO

Non è una vera e propria novità, ma grazie al nuovo software la serie TZT3, che ora amplia la propria gamma con un modello a 9" che si affianca al 12", 16" e 19", torna ad essere al centro d'attenzione allo stand Furuno. La versione 2.01, implementa infatti un'importante funzionalità quando viene abbinata al black box DFF3D multibeam, e cioè la mappatura del fondale. Sfruttando i quaranta trasduttori contenuti nel multibeam del DFF3D, che sviluppano una lettura su 120 gradi, questo sistema riesce a mappare in pratica una superficie che è il doppio della profondità a cui ci si trova, fino a una profondità massima di circa 150 metri. Quindi a 100 metri di profondità, lo strumento riesce a mappare 200 metri, da destra a sinistra. Tutti i dati vengono salvati su una SD card, e resi disponibili come overlay sulla cartografia.

Un altro black box interessante, da abbinare sempre alla serie TZT3, è il DI-FFAMP, che amplifica la potenza del Fishfinder interno da 1 kW fino a 3 kW, sia in monotono che in CHIRP. Abbinato alle giuste sonde, riesce a battere profondità abissali, anche oltre i 1000 metri.

La gamma Furuno che potremo vedere a Genova è comunque ampia. Saranno esposte le antenne radar, la serie NXT allo stato solido da abbinare agli strumenti TZT2 e TZT3, e le bussole satellitari, le SCX20 e SCX21 (che si differenziano solo per il tipo di rete a cui si collegano, se di tipo NMEA 2000 o NMEA0183). La precisione di queste bussole è molto elevata, e forniscono ulteriori dati come la posizione, rollio e beccheggio. Sono ottime in abbinamento ai piloti automatici, radar, e anche al DFF3D, dove viene sfruttata l'altissima precisione per avere la mappatura e il riferimento per posizionare i mark al lato della barca.

Decisamente interessante per le sue prestazioni, anche se destinato alla pesca professionale, il sonar CH500, un ecoscandaglio che riesce a marcare i banchi di pesci o i singoli tonni a distanze oltre i 500 metri, sondando tutte le profondità. Presenti infine anche i famosi e sempre in voga FCV295 e FCV1150, fishfinder puri che gestiscono potenze fino a 3 kW, ma solo in monotono. Ottimi per la pesca a bolentino profondo, se abbinati a sonde adatte a bassa frequenza, come la 38kHz, o la 50 kHz da due o tre kW.



Ottobre 2021

UNA PESCATA DI FINE ESTATE

 **bolentino di profondità**

In collaborazione con



UNA PESCATA DI FINE ESTATE



Quando l'estate volge al termine e il tempo non è stato dei migliori, capitano delle giornate inaspettate in cui tutto va per il meglio a dispetto dei pronostici che non sempre sono entusiasmanti... ma questa è la pesca e noi l'amiamo così com'è.

 **Testo e foto di Marco Valerio Alessandrini**

Classica giornata di fine agosto dove si decide se e come andare a pesca in profondità, disciplina che richiede condizioni di mare tendenzialmente buone onde evitare inutili torture in barca tra onde e malessere da nausea.

Siva o non siva? I siti meteo sono contrastanti ma l'atmosfera a naso sembra buona, quindi si decide di andare... tanto siamo in gommoni, aggiunge l'amico Paolo proprietario del battello e pescatore indomito. Dunque ok, si parte ma non troppo presto

poiché la luna piena suggerisce che i pesci non saranno necessariamente famelici all'alba quindi appuntamento con calma è alle 08.00 all'ormeggio.

Si parte alla volta delle batimetriche alte situate tra Ponza e Ventotene, spot che ci ha regalato tante sorprese e che potrebbe essere quello giusto per ricavare del materiale fotografico per la nostra rivista. Il fondale interessato è quello che va dai 400 ai 550 metri, dove abbiamo spesso incontrato quasi tutte le specie che popolano gli abissi, il che non è così scontato, anzi direi che è piuttosto difficile. Dopo circa un'ora e mezza di traversata si arriva sullo spot designato ed inizia la consueta disputa sulla tipologia di pesci da insidiare e le rispettive attrezzature dedicate, ma alla fine si decide all'unanimità di calare a pezzogne poiché lo spot promette bene.

In effetti le catture si susseguono, e gli esemplari sembrano anche belli ma poi come per incanto smettono di mangiare e la decisione di spostarsi è unanime quanto inutile poiché il nuovo spot non dà risultati.

Però forse varrebbe la pena di calare una paratura per pesci più grandi, con canna e mulinello adeguati, perché la zona è quella giusta e spesso qui abbiamo preso pesci importanti. Passano pochi minuti e durante un parapiglia dovuto ad un intreccio di lenze, durante una buona mezz'ora priva di mangiate ed ecco l'abboccata seria, quella pesante che cambia letteralmente la giornata, canna piegata in acqua, mulinello che fatica a risalire con frizione chiusa al massimo, cosa sarà?

Tutta l'attrezzatura pescante viene messa a durissima prova con testate che fanno fermare il mulinello, al quale andiamo incontro alleggerendo il peso della lenza con le mani,

segue

come spesso vediamo fare ai pescatori americani dei grandi tonni. Il peso è costante ed incredibile, tanto da farci arrivare ad una conclusione tutt'altro che rosea...è uno squalo capopiatto di fondale? Ma no, forse un grongo enorme propone Alfredo, di sicuro non una cernia che sarebbe già venuta fuori a pallone.

Tuttavia la risalita è stata molto lenta a causa del contrasto del pesce e quindi, contrariamente alle aspettative, ecco apparire 20 metri sotto la barca l'inequivocabile sagoma di un bellissimo esemplare di cernia di fondale (*Polyprion americanus*) che sale verso il pelo dell'acqua roteando tipicamente in senso orario e rilasciando le bolle d'aria compressa contenute nella vescica.

Il corpo è davvero grande (per la cronaca 18 kg), così come l'eccitazione a bordo nel constatare che ancora una volta la costanza ci ha premiato regalandoci una sorta di grande slam della profondità in uno spot scoperto per caso, dove poter pescare simultaneamente, cernie, pezzogne, naselli, sciabola, pesci castagna, pezzogne e totani giganti. L'obiettivo è stato raggiunto e la pescata ha prodotto ottimi risultati consentendoci di raccogliere utile materiale fotografico oltre

che una varietà di ottimi pesci con cui consolarci nelle lunghe serate autunnali che ci aspettano.

Una morale di questo breve ma sincero racconto di pesca, potrebbe essere un monito per tutti i pescatori di profondità che spesso sottovalutano le dimensioni e la forza dei pe-

sci abissali, utilizzando terminali sottili convinti che siano più catturanti. Tutto vero, ma quando si superano i 400 metri il discorso cambia e le attrezzature leggere sono a rischio, quindi non abbiate timore nella scelta del diametro dei fili e la dimensione degli ami perché potreste pentirvene.



Ottobre 2021

FURUNO VOYAGER THE NEXT GENERATION BRIDGE SYSTEM

FURUNO

SATELLITE EQUIPMENT
NAVIGATION EQUIPMENT
COMMUNICATION GMDSS EQUIPMENT

SHIP AUTOMATION
VIDEO SURVEILLANCE
INTERNAL COMMUNICATIONS SAFETY

TURN KEY SOLUTIONS
WORLD WIDE ORGANIZATIONS
ALARM & MONITORING DESIGN



The Ins Voyager Bridge is a mega yacht control system which combines the experience of FURUNO in navigation and communication system for IMO vessels and the power BÖNING ship automation system.

The INS Voyager System includes the last generation of FURUNO navigation wheelmarked approved systems such as chart radars (X and S band), ECDIS, navigational echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors.

The new TimeZero navigation software from MaxSea can also be added to the bridge together with other important safety devices like FURUNO and WASSP multibeam sonars.

This new mega yacht bridge system integrates all the BÖNING automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controls. The bridge's design is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control for the captain and maintain in safe navigation.

The new INS Voyager Bridge includes the Universal Control Concept, allowing the captain to control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The FURUNO radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.furunoitalia.com)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

FURUNO



NOVEMBRE 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)



22 Novembre 2021

SANDRO BOARINI OF HERA GROUP: MORE PRECISE AND ACCURATE DATA WITH FURUNO WEATHER RADAR



Last year, the first [#furuno](#) Doppler Weather Radar was recently installed in Italy in collaboration with HERA Emilia Romagna, an Italian multi-utility company that provides energy, water and environmental services in 265 municipalities in the Emilia-Romagna's area.

The radar was positioned on top of HERA's building in the hinterland of Rimini, in a particularly privileged position that enjoys a free 360 degrees horizon. Before the installation of the new Doppler Weather Radar, the company received weather [#data](#) from the Radar Band C of Bologna which, for the Rimini area, was at the range limit, providing inaccurate [#data](#) on weather precipitation. For this reason, it was necessary to install Furuno's new Solid-State X-band Weather Radar with double polarization, which now allows to take advantage of extremely precise [#data](#) within a coverage range of 70 km from the installation point.

Furuno Italia interviewed [#sandroboarini](#) – Technological Center of Remote Control & Technical Call Center Manager of Hera Group – that explained us the reasons that moved HERA to choose our [#furuno](#) Weather Radar.

segue



What were the motivations and needs that moved you to look for a solution like the weather radar?

The Hera Group has equipped itself with a professional radar service such as that found in the [#furuno](#) Solid-State X-band Weather Radar to finalize and improve the management of rainwater drainage - as the managing authority of the public Integrated Water Service. This is to pursue policies of environmental and socio-economic sustainability of the complex ecosystem of the Rimini coast.

The meteorological aspects present increasingly complex issues that become more and more strategic in the management of the technical-managerial aspects and which for this reason must be characterized by some salient characteristics, such as reliability, continuity, timeliness, accuracy: the radar of the ARPAE service of the Emilia Romagna Region is located at a distance of over 100 km and does not guarantee the level of precision highlighted above necessary to detect increasingly rapid, localized summer storms and which if they occur at low altitudes are not visible from the service radar audience of ARPAE (Earth curvature effect).

What brought [#furuno](#) to the table that other solutions from our competitors didn't bring?

We asked for a solution to other competitors but for the double polarization technology the [#furuno](#) Italia's proposal was very advantageous.

The double polarization allows, especially in case of strong storms, to overcome a limit of the X band of penetration of the front by acting in two perpendicular planes. In addition, the dual polarization X-band radar has proved indispensable for monitoring those storms and meteorological phenomena of particular intensity but of such limited extent as to escape the measurements of public weather stations in the area.

The great effectiveness of the [#furuno](#) Weather Radar consists in the possibility to visualize what is really happening in the area locally with extreme precision and in a clear and immediate way; in fact, the radar provides real and very precise information, with a detail that even falls below 100 m (pixel size), a value that represents a degree of extreme accuracy in monitoring sewer networks.

segue



Is the Weather Radar adapted to your needs? How exactly do you use it and what are the main strenghts in your current use?

The radar proved to be particularly useful because, in addition to real-time forecasts, it provided a perfect service of operational support and visualization of meteorological [#data](#) for the platform created by our partner company of Meteorological Survey "Radarmeteo".

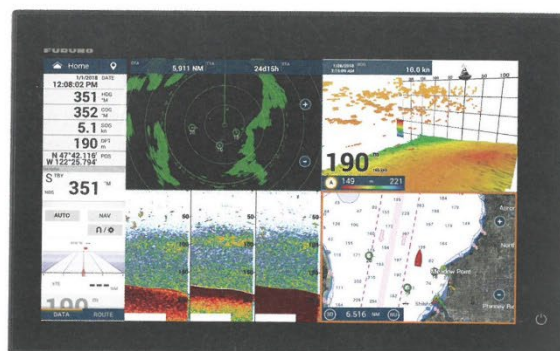
In particular, the nowcasting algorithm, powered by [#furuno](#) weather radar [#data](#), is able to provide us with that fundamental decision support for the geographical context of the Rimini Riviera. Nowcasting allows, in fact, to monitor the delicate balance between reservoir capacity, time / intensity, rainfall duration, operational maneuvers, etc. in order to allow to organize in advance those delicate decision-making choices that strongly reverberate on the socio-economic context of Rimini, especially in the summer period (think, for example, of cases of flooding or discharge into the sea with consequent bathing prohibition).

How satisfied are you as a customer? Was our solution up to your expectations?

Satisfaction is high and in line with expectations. We believe that the best available technology, associated with IT and [#data](#) Analysis opportunities, represents the path to follow to improve the quality of services rendered to the territory and to monitor the increasingly insidious phenomena that climate change manifests.

Novembre 2021

PRODUCTS



FURUNO

New features for the multi touch screen MFDs series

Furuno has perfected the NavNet TZtouch series of multi touch screen MFDs with the introduction of NavNet TZtouch 3, packing in new powerful features and functions, super-bright and responsive IPS displays, and a variety of screen sizes and interface options to suit any boating style or size of vessel.

NavNet TZtouch3 offers three display options: TZT9F, TZT12F, TZT16F e TZT19F. The 9" TZT9F and the 12" TZT12F are Hybrid Control IPS multi touch display with an integrated control panel, including Furuno's intuitive RotoKey™ and dedicated physical buttons to complement NavNet TZtouch3's multi-touch controls.

Captains who have smaller boats know that when you are crashing through the waves, it can be difficult to get an accurate tap on the screen. That's why Furuno made TZT9F and TZT12F MFDs as a Hybrid Touch, to offer a full multi-touch display and a handy, built-in keyboards that features a RotoKey™, cursor pad and dedicated buttons. The 16" TZT16F and 19" TZT19F are sleek, all-glass, multi-touch IPS displays that deliver great presentations from virtually any angle. All models incorporate a powerful quad-core processor that takes NavNet's TimeZero technology to the next level, offering 4-way split-screen displays and lightning-fast response time.

Every TZtouch3 MFD includes a built-in 1kW, dual-channel TruEcho CHIRP™ Fish Finder. TruEcho CHIRP™, designed to operate across a wide range of frequencies utilizing a broadband transducer, delivers significant advantages in signal clarity & target definition. Due to the constant sweeping of frequencies, the product is capable of gathering more & higher-quality data than traditional Fish Finders. NavNet TZtouch3 also keeps data secure and easy-to-access on multiple platforms with the TZ Cloud ecosystem, which allows the user to back up and store waypoints, routes, and event marks to the TimeZero cloud server, as well as synchronize and edit them on MFDs, TimeZero PC software, and the TZ iBoat app for iPad. The NavNet Remote App allows to operate and view the system with any smart device remotely. Moreover, with the new TZ First Mate app it is possible to drop an event mark with each big catch and include the species, length & weight, and even take a picture with the phone, then access the information anywhere. Plus, the new Power Lock feature allows you to set up a four-digit password at startup, guarding your MFD's important data against theft.

Novembre 2021

L'essere storicamente un punto di riferimento della nautica e della pesca professionale è certo un buon biglietto da visita per **Furuno**, azienda che lanciò il suo primo ecoscandaglio nel 1961 e che da allora si è sempre mantenuta al vertice del settore. La novità di maggior spicco al salone genovese era però dedicata al grande yachting ed è stata sviluppata dalla casa giapponese in collaborazione con la società tedesca Böning Automationstechnologie GmbH. Parliamo di un monitor ultra-wide da 45" con risoluzione 4K e luminosità 1000 cd/m2 destinato ai ponti di comando dei maxiyacht. Per le sue caratteristiche l'**AHD 1145 GW** è unico nel suo genere, offre spazio sufficiente per una comoda visualizzazione di tutte le funzionalità previste (dai parametri della



TZ Professional TZT3



nave ai dati di navigazione) e consente di creare pagine multiple in modo da visualizzare simultaneamente schermate di navigazione (radar, chart, ecoscandaglio, sonar ecc.) e di monitoraggio e ottenere, così, la massima integrazione. Dedicata a barche importanti e alla fascia professionale anche la soluzione software-hardware adatta a tutti gli utilizzatori del programma di navigazione **TZ Professional**. Il pacchetto **Timezero** consente di equipaggiare la propria barca o nave, da lavoro o da diporto, con gli apparati elettronici di navigazione più all'avanguardia presenti nel mercato marittimo. Il pacchetto base consiste in un Software TZ Professional con cartografia Wide + Personal Computer da personalizzare con eventuali accessori aggiuntivi per il completamento della configurazione di bordo. Il sistema è completamente modulabile in base alle esigenze della clientela: da semplice plotter cartografico con un solo display a un sistema più complesso con due o tre monitor su cui è possibile visualizzare a piacimento il radar, l'ecoscandaglio tradizionale o multi-beam, l'autopilota, l'AIS, bussola satellitare, telecamere e via dicendo. Il tutto sotto la gestione di un mini computer di notevoli prestazioni in grado di supportare simultaneamente tre monitor. Furuno ha però pensato anche a chi non può permettersi un maxiyacht, e in particolare agli appassionati di pesca. La serie **TZT3** dispone ora di un nuovo software che implementa un'importante funzionalità quando abbinato alla black box DDF3D multibeam, e cioè la mappatura del fondale. Sfruttando i quaranta trasduttori contenuti nel multibeam del DFF3D, che sviluppano una lettura su 120°, questo sistema riesce a mappare in pratica una superficie che è il doppio della profondità a cui ci si trova, fino a una quota massima di circa 150 metri. In pratica scansionando un fondale di 100 metri, lo strumento riesce a mappare 200 metri, da destra a sinistra. Tutti i dati vengono salvati su una SD card e resi disponibili come overlay sulla cartografia. Inoltre i TZT3 hanno ampliato la propria gamma, inserendo a fianco dei modelli da 12", 16", e 19" un modello da 9".

Novembre 2021

INTERVISTA A SANDRO BOARINI DEL GRUPPO HERA: IL WEATHER RADAR FURUNO



Il nuovo Weather Radar Furuno Solid State Banda X a doppia polarizzazione consente di usufruire di dati estremamente precisi entro un raggio di copertura di 70 Km dal punto di installazione. Abbiamo intervistato Sandro Boarini – Responsabile Polo di Telecontrollo & Call Center Tecnico del Gruppo Hera – che ha illustrato i motivi che hanno spinto HERA ad installare il Radar Meteo Furuno.

Quali sono state le motivazioni o le necessità che vi hanno spinto a cercare una soluzione come quella del Radar Meteo Furuno?

Il Gruppo Hera si è dotato di un servizio radar professionale come quello trovato nel Weather Radar Furuno Solid State Banda X per finalizzare e migliorare la gestione del drenaggio delle acque meteoriche – in quanto Gestore del pubblico Servizio Idrico Integrato. Questo per perseguire politiche di sostenibilità ambientale e socio-economica del complesso ecosistema del litorale riminese.



segue

Gli aspetti metereologici rappresentano tematiche sempre più complesse che divengono sempre più strategiche nella gestione degli aspetti tecnico gestionali e che per tale ragione devono essere connotate da alcune caratteristiche salienti, quali l'affidabilità, la continuità, la tempestività, l'accuratezza: il radar del servizio ARPAE della Regione Emilia Romagna si trova ad una distanza di oltre 100 km e non garantisce quel livello di precisione sopra evidenziato necessario per rilevare i fenomeni temporaleschi estivi sempre più rapidi, localizzati e che se avvengono a quote basse non sono visibili dal radar del servizio pubblico di ARPAE (effetto curvatura terrestre).

Quali benefici ha apportato Furuno che, invece, le soluzioni dei nostri competitors non hanno apportato?



Altri competitor sono stati interpellati, ma per la tecnologia a doppia polarizzazione Furuno si è rivelata la scelta più vantaggiosa sotto vari aspetti.

La doppia polarizzazione consente, soprattutto in caso di forti temporali, di superare un limite della banda X di penetrazione del fronte agendo secondo due piani perpendicolari. In più, il radar in banda X a doppia polarizzazione si è dimostrato indispensabile per il monitoraggio di quei temporali e fenomeni metereologici di particolare intensità ma di un'estensione talmente limitata da sfuggire alle misure delle stazioni metereologiche pubbliche presenti sul territorio.

La grande efficacia del Weather Radar Furuno consiste nella possibilità di visualizzare ciò che sta realmente accadendo sul territorio a livello locale con estrema precisione ed in modo chiaro ed immediato; il radar infatti fornisce un'informazione reale, e molto precisa, con un dettaglio che addirittura scende sotto i 100 m (pixel size), valore che rappresenta un grado di accuratezza estrema nel monitoraggio delle reti fognarie.



Quali è stata la soluzione/risultato finale? Il Radar Meteo si è rivelato adatto alle vostre esigenze? Come lo utilizzate esattamente e quali sono i principali punti di forza del suo attuale utilizzo?

Il radar si è dimostrato particolarmente utile poiché, oltre alle previsioni in tempo reale, ha fornito un perfetto servizio di supporto operativo e di visualizzazione dei dati meteorologici per la piattaforma creata dalla nostra azienda partner di Survey Meteorologico "Radarmeteo".

In particolare, proprio l'algoritmo di nowcasting, alimentato dai dati del radar meteo Furuno, è in grado di fornirci quel supporto alle decisioni fondamentale per il contesto geografico della riviera riminese. Il nowcasting consente, infatti, di monitorare il delicato equilibrio tra capacità di invaso, tempi/intensità, durata di pioggia, manovre operative, etc. in modo da consentire di organizzare preventivamente quelle delicate scelte decisionali che si riverberano fortemente sul contesto socio-economico riminese soprattutto nel periodo estivo (si pensi, ad esempio, ai casi di allagamenti o scarico a mare con conseguente divieto di balneazione).

La nostra soluzione si è rivelata all'altezza delle aspettative? Siete soddisfatti della scelta fatta?

La soddisfazione è alta ed in linea con le aspettative. Riteniamo che la migliore tecnologia disponibile, associata alle opportunità informatiche e di Data Analysis, rappresenti il percorso da seguire per migliorare la qualità dei servizi resi al territorio e presidiare i fenomeni, sempre più insidiosi, che il cambiamento climatico manifesta.

Novembre 2021

FURUNO VOYAGER THE NEXT GENERATION BRIDGE SYSTEM

FURUNO

SATELLITE EQUIPMENT
NAVIGATION EQUIPMENT
COMMUNICATION GMDSS EQUIPMENT

SHIP AUTOMATION
VIDEO SURVEILLANCE
INTERNAL COMMUNICATIONS SAFETY

TURN KEY SOLUTIONS
WORLD WIDE ORGANIZATIONS
ALARM & MONITORING DESIGN



The Ins Voyager Bridge is a mega yacht control system which combines the experience of FURUNO in navigation and communication system for IMO vessels and the power BÖNING ship automation system. The INS Voyager System includes the last generation of FURUNO navigation wheelmarked approved systems such as chart radars (X and S band), ECDIS, navigational echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors. The new TimeZero navigation software from MaxSea can also be added to the bridge together with other important safety devices like FURUNO and WASSP multibeam sonars.

This new mega yacht bridge system integrates all the BÖNING automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controls. The bridge's design is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control for the captain and maintain in safe navigation.

The new INS Voyager Bridge includes the Universal Control Concept, allowing the captain to control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The FURUNO radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

Novembre 2021

ARRIVA IL WEATHER RADAR FURUNO



Furuno ha installato, in Italia, il primo **Weather Radar Furuno** in collaborazione con [HERA Emilia Romagna](#).

Il nuovo **Weather Radar Furuno** Solid State Banda X a doppia polarizzazione consente di usufruire di dati estremamente precisi entro un raggio di copertura di 70 Km dal punto di installazione.

Abbiamo intervistato **Sandro Boarini – Responsabile Polo di Telecontrollo & Call Center Tecnico del Gruppo Hera** – che ha illustrato i motivi che hanno spinto HERA ad installare il Radar Meteo Furuno.

Quali sono state le motivazioni o le necessità che vi hanno spinto a cercare una soluzione come quella del Radar Meteo Furuno?

Il Gruppo Hera si è dotato di un servizio radar professionale come quello trovato nel **Weather Radar Furuno Solid State Banda X** per finalizzare e migliorare la gestione del drenaggio delle acque meteoriche – in quanto Gestore del pubblico Servizio Idrico Integrato. Questo per perseguire politiche di sostenibilità ambientale e socio-economica del complesso ecosistema del litorale riminese.

segue



Gli aspetti metereologici rappresentano tematiche sempre più complesse che divengono sempre più strategiche nella gestione degli aspetti tecnico gestionali e che per tale ragione devono essere connotate da alcune caratteristiche salienti, quali l'affidabilità, la continuità, la tempestività, l'accuratezza: il radar del servizio ARPAE della Regione Emilia Romagna si trova ad una distanza di oltre 100 km e non garantisce quel livello di precisione sopra evidenziato necessario per rilevare i fenomeni temporaleschi estivi sempre più rapidi, localizzati e che se avvengono a quote basse non sono visibili dal radar del servizio pubblico di ARPAE (effetto curvatura terrestre).

Quali benefici ha apportato Furuno che, invece, le soluzioni dei nostri competitors non hanno apportato?

Altri competitor sono stati interpellati, ma per la tecnologia a doppia polarizzazione Furuno si è rivelata la scelta più vantaggiosa sotto vari aspetti.

La doppia polarizzazione consente, soprattutto in caso di forti temporali, di superare un limite della banda X di penetrazione del fronte agendo secondo due piani perpendicolari. In più, il radar in banda X a doppia polarizzazione si è dimostrato indispensabile per il monitoraggio di quei temporali e fenomeni metereologici di particolare intensità ma di un'estensione talmente limitata da sfuggire alle misure delle stazioni metereologiche pubbliche presenti sul territorio.

La grande efficacia del Weather Radar Furuno consiste nella possibilità di visualizzare ciò che sta realmente accadendo sul territorio a livello locale con estrema precisione ed in modo chiaro ed immediato; il radar infatti fornisce un'informazione reale, e molto precisa, con un dettaglio che addirittura scende sotto i 100 m (pixel size), valore che rappresenta un grado di accuratezza estrema nel monitoraggio delle reti fognarie.

Quali è stata la soluzione/risultato finale? Il Radar Meteo si è rivelato adatto alle vostre esigenze? Come lo utilizzate esattamente e quali sono i principali punti di forza del suo attuale utilizzo?

Il radar si è dimostrato particolarmente utile poiché, oltre alle previsioni in tempo reale, ha fornito un perfetto servizio di supporto operativo e di visualizzazione dei dati metereologici per la piattaforma creata dalla nostra azienda partner di Survey Meteorologico "Radarmeteo".

segue



In particolare, proprio l'algoritmo di nowcasting, alimentato dai dati del radar meteo Furuno, è in grado di fornirci quel supporto alle decisioni fondamentale per il contesto geografico della riviera riminese. Il nowcasting consente, infatti, di monitorare il delicato equilibrio tra capacità di invaso, tempi/intensità, durata di pioggia, manovre operative, etc. in modo da consentire di organizzare preventivamente quelle delicate scelte decisionali che si riverberano fortemente sul contesto socio-economico riminese soprattutto nel periodo estivo (si pensi, ad esempio, ai casi di allagamenti o scarico a mare con conseguente divieto di balneazione).

La nostra soluzione si è rivelata all'altezza delle aspettative? Siete soddisfatti della scelta fatta?

La soddisfazione è alta ed in linea con le aspettative. Riteniamo che la migliore tecnologia disponibile, associata alle opportunità informatiche e di Data Analysis, rappresenti il percorso da seguire per migliorare la qualità dei servizi resi al territorio e presidiare i fenomeni, sempre più insidiosi, che il cambiamento climatico manifesta.

Novembre 2021

SMART WATER: L'ELETTRONICA AL SERVIZIO DEI DISSALATORI

COMPANIES

L'ELETTRONICA HA AVUTO UNA FUNZIONE MAIEUTICA PER I DISSALATORI. Proprio come intendeva Platone quando sosteneva che per giungere alla verità bisognava partorirla, nel senso di tirarla fuori. È quello che ha fatto HP sviluppando il suo software di gestione e controllo dei dissalatori, l'interfaccia Part-NET. Il software è riuscito nell'arduo compito di far uscire dalla sala macchine il dissalatore. Non è più nascosto, ma è visibile sullo schermo di qualsiasi plotter installato in plancia. In alcuni casi l'icona è preinstallata, come quella di Netflix o della cartografia elettronica o di tanti altri software compatibili con gli strumenti elettronici delle principali marche. Premendo l'icona HP si ha modo di avere sotto controllo tutti i dati del dissalatore, dalla quantità di litri prodotti alla pressione di esercizio, o ancora la qualità dell'acqua e le ore di funzionamento dell'apparecchio. Per questo è come se la macchina fosse "uscita" dalla sala macchine per raggiungere la plancia. HP è la prima

e l'unica tra le aziende che producono dissalatori in tutto il mondo ad aver sviluppato un software di gestione e controllo, e prima che questa integrazione fosse realizzata non era possibile avere tutte queste informazioni a portata di plotter. Quelle disponibili, inoltre, si potevano avere solo entrando in sala macchine e controllando gli strumenti che si trovavano sul dissalatore, problema che HP aveva già risolto ad inizio anni 2000 con l'introduzione del sistema RP TRONIC, in grado di gestire la regolazione automatica della pressione in completa autonomia. Il sistema di regolazione automatico della pressione è conditio sine qua non per la possibilità di sviluppare ed utilizzare un'interfaccia plotter. Ancora oggi, per esempio, per monitorare la pressione di esercizio di alcune macchine si devono verificare i bar direttamente dallo strumento analogico e regolare manualmente la pressione. Quindi non avrebbe senso logico riportare solo dei dati fini a sé stessi in plancia, se poi è comunque necessario

scendere in sala motori per far funzionare il dissalatore. La difficoltà a reperire le informazioni e a fare il monitoraggio del funzionamento producevano un atteggiamento di scarsa responsabilità da parte del comandante o dell'armatore. Funziona? Questa era l'unica cosa che ci si chiedeva, ma nessuno si domandava come stesse funzionando, se ci fossero delle miglie da apportare o ancora se si stesse verificando dei malfunzionamenti in modo da prevenire delle complicazioni a bordo. Oggi è possibile dare una risposta a tutte queste domande, proprio grazie al software integrato. E poi ci sono le funzioni avanzate, protette da una password, che consentono di parametrizzare il sistema. È possibile modificare le impostazioni per adattarsi al meglio alla situazione in cui ci si trova. Quando varia la salinità dell'acqua di mare, per esempio, il dissalatore deve adattarsi per produrre sempre in modo efficiente acqua dolce. Part-NET è dotato di un manuale dedicato per ogni modello di macchina in 5 lingue (Italiano, Inglese, Francese, Tedesco, Spagnolo) accessibile direttamente dal plotter e dotato di video tutorial per guidare l'utilizzatore in tutte le fasi dell'utilizzo del dissalatore. Inoltre, nel momento in cui dovesse verificarsi un allarme, questo viene visualizzato anche sul plotter dalla cui finestra è possibile resettarlo oppure, premendo un tasto, andare ad aprire la pagina del manuale dedicata a quell'allarme con il video. In questo modo l'utilizzatore è aiutato in tempo reale nel capire e risolvere il problema, azzerando di fatto gli interventi telefonici e quelli a bordo. E poi c'è la connessione internet. Dal 2021 HP ha introdotto un nuovo pannello remoto touch screen con due cavi di uscita.

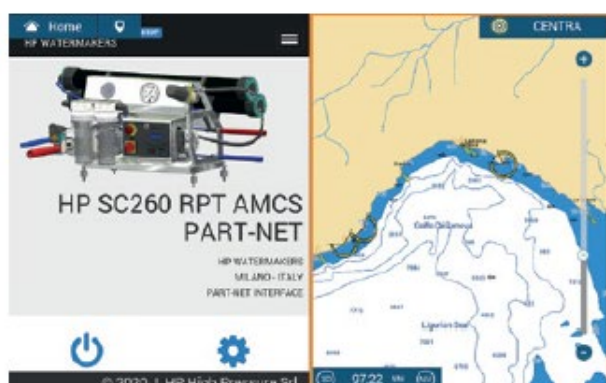


244

The software is compatible with all of the main brands, such as Raymarine, Garmin, Furuno, and Navico.

Il software è compatibile con tutte le principali marche come Raymarine, Garmin, Furuno e Navico.





FURUNO



DICEMBRE 2021

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)

Dicembre 2021

SONAR W3P FURUNO ITALIA

SONAR W3P BY FURUNO ITALIA

Il nuovo sonar multibeam wireless *W3P* di WASSP proposto da Furuno Italia è un'unità wireless integrata W3 per la mappatura del fondale marino. Il *W3P* è un sistema completo "tutto in uno" che può essere installato facilmente e rapidamente su qualsiasi imbarcazione e che consente di avere la stessa qualità dei dati di mappatura che si avrebbe con un qualsiasi sistema fisso W3.

46

The new WASSP *W3P* wireless multibeam sonar proposed by Furuno Italia is a W3 integrated wireless unit for mapping the seabed. The *W3P* is a complete "all in one" system, which can be easily and quickly installed on any vessel and allows for the same quality of mapping data that you would have with any fixed W3 system.



Dicembre 2021

PER FURUNO ITALIA IL 2021 È L'ANNO DELLA RIPARTENZA



Dopo un 2020 fatto di eventi online, il 2021 per Furuno Italia è stato un anno di ripresa delle attività in presenza nel rispetto delle norme anti-Covid

Il primo appuntamento a cui Furuno Italia ha preso parte è stato il Salone Nautico di Genova. Qui sono stati presentati i prodotti di punta, come i display multifunzione della serie **NavNet TZTouch3** e tutti gli strumenti ad esso interfacciabili come i radar della serie **NXT**, gli autopiloti **NavPilot** e l'ecoscandaglio multi-beam **DFF-3D**. I visitatori hanno avuto la possibilità di assistere a lezioni sull'acustica, sul rilevamento e sull'uso dei prodotti Furuno tenute dai Prostaff **Davide Serafini, Andrea Iacovizzi e Marco Valerio Alessandrini**.

Positivo per [Furuno](#) il Salone Nautico di Genova di quest'anno: il mercato nautico da diporto si è dimostrato molto attivo e in crescita.

segue



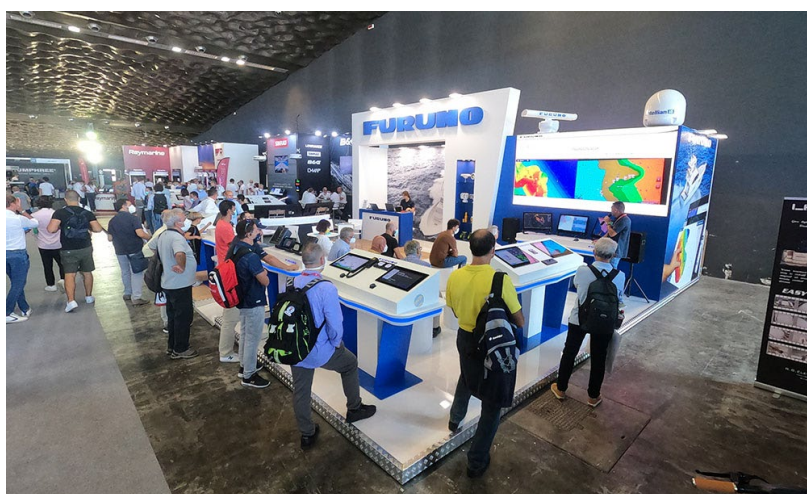
Anche la partecipazione al Monaco Yacht Show, dice Furuno, ha dato esiti positivi. La kermesse monegasca ha fatto da teatro a un importante debutto sul palcoscenico dell'elettronica marina by Furuno: l'I-F-Bridge, un sistema di ponte integrato per yacht commerciali superiori alle 300 GT basato sul principio del "walk around" bridge, cioè sulla possibilità di muoversi liberamente tutt'intorno al ponte di comando, persino intorno alla postazione di timoneria e ai monitor self-standing.



segue

Furuno ha anche esposto al METSTRADE di Amsterdam, un'edizione che ha dovuto affrontare restrizioni Covid dell'ultimo minuto che senza dubbio hanno compromesso la partecipazione complessiva attesa per un evento marittimo così importante nel panorama europeo. Nonostante queste circostanze restrittive, Furuno è riuscita a promuovere la sua gamma di prodotti per la nautica da diporto.

Oltre agli eventi fieristici, Furuno Italia ha partecipato a numerosi eventi di formazione e congressi, come quello organizzato dall'AIATP (Associazione Italiana Armatori Trasporto Passeggeri), dove ha avuto modo di illustrare tutti i propri servizi a sostegno della vendita e di presentare Furuno come partner in grado di accompagnare il cliente in tutte le fasi di vita del prodotto.



Tra gli eventi di formazione c'è stata la partecipazione al TISG Academy, un percorso d'eccellenza organizzato da The Italian Sea Group per i propri dipendenti e per gli studenti laureandi in Ingegneria Navale e nautica delle Università di La Spezia e di Trieste. Furuno Italia ha partecipato al percorso con due seminari: uno incentrato sulla presentazione dei propri prodotti e servizi ed uno con focus sulla qualità tecnica e sulle tipologie di errori frequentemente riscontrabili in fase di installazione.

segue



Furuno ha chiuso l'agenda 2021 con l'inaugurazione ufficiale della nuova sede viareggina e con il consueto FIT Annual Meeting.

L'intero Team di Furuno Italia si è spostato a Viareggio per visitare, per la prima volta dallo scoppio della pandemia, i nuovi spazi, che includono uffici tecnici e commerciali, laboratori, un magazzino e un ampio show room interamente dedicato all'esposizione degli apparati di navigazione e comunicazione. Successivamente tutto il personale si è riunito in una spaziosa sala riunioni dove il General Manager **Massimo Bugli** ha tenuto il consueto discorso di fine anno, facendo il punto su quello appena passato e tracciando le linee guida per il 2022.

(Per Furuno Italia il 2021 è l'anno della ripartenza – Barchemagazine.com – Dicembre 2021)

Dicembre 2021

NERO DI SEPPIA



NERO DI SEPPIA

di Andrea Iacovizzi

Il cambiamento climatico, ormai evidente agli occhi di tutti, non modifica le abitudini di alcune specie che, avendo ritmi biologici dettati dalla riproduzione e da una vita lunga un solo anno, mantengono vive le speranze degli appassionati in autunno e in inverno.

SCENARIO COMPROMESSO

Nonostante il freddo arrivi a fatica e le temperature siano ancora miti, lo scenario con cui ci confrontiamo è del tutto atipico.

Generalmente le seppie si pescano con le temperature dell'acqua basse e soprattutto nell'immediato sotto costa, con batimetriche che da sempre spaziano tra i 9 ed i 20 metri.

La posizione dell'anticiclone, però, non ha favorito ancora l'arrivo dei venti freddi; soprattutto una corrente dominante verso nord ovest e il vento di scirocco hanno fatto sì che le uova schiuse di seppia abbiano preso il largo verso fondali leggermente diversi da quelli a cui si è abituati.

Di contro se da un lato si è complicata la ricerca, l'impossibilità di utiliz-

zare alcuni attrezzi da posta ha determinato un incremento dello stock, con conseguenziale aumento delle possibilità di cattura per tutti gli appassionati.

La situazione, già evidente alla fine di agosto, quando il caldo imperversava per l'Italia, ha fatto sì che i primi pescatori provassero a "quote tipiche" rimanendo a bocca asciutta e lasciando presagire una stagione disastrosa.

Come è noto, in questo periodo in molti sono alla ricerca spasmodica di questi cefalopodi, noti per la bontà delle loro carni, con tante tecniche diverse: dalla pesca a traina con il vivo, fino all'eging, anche da terra.

Ma se da un lato l'eging da terra a seppie non ha dato immediati risultati per via della situazione meteo, la

nascita dell'eging dalla barca ha fatto sviluppare due diverse tipologie di pesca.

LA SCELTA COMPLESSA

Dovendo riadattarsi completamente, ci si trova di fronte a nuove scelte.

Le canne da casting con mulinelli a bobina rotante, ritenute per molto tempo il must in questa tecnica, hanno lasciato obbligatoriamente il posto a lunghe canne da spinning, con mulinelli a bobina fissa taglia 3000 e trecciati ultra sottili (0.06/0.08), uniti a lunghi shock leader di fluorocarbon (0.22/0.24). Questa scelta consente di pescare in due diverse modalità:

- Eging dalla barca: con artificiale diretto, montato sullo shock leader, si lancia e si lascia affondare l'esca,





fino a farle toccare il fondo. A questo punto si iniziano lente jerkate e recuperi, attirando i predatori con l'esca. Pesca praticabile solo su praterie di Posidonia e fango.

- Pesca a fondo dalla barca: con piombi leggeri che spaziano dai 30 ai 70 gr. si lascia affondare l'esca, legata con un lungo bracciolo su un mini-trave da surf casting, e si esplorano in scarroccio ampie zone di pesca. Appena si raggiungono anfratti e zone con scogli, si recupera l'esca per non farla incagliare.

Queste due tipologie di pesca possono essere praticate dall'alba al tramonto e danno la possibilità, con una sola versatile attrezzatura, di esplorare ampie zone di mare alla ricerca dei cefalopodi che, una volta trovati, non tarderanno ad aggredire i malcapitati EGI.

STRUMENTI ELETTRONICI PER UNA PESCA MIRATA

L'uso della strumentazione elettronica diventa complementare alla riuscita della pescata.

All'inizio la scelta del posto passerà per la ricerca di fango e Posidonia sul cartografico; raggiunta poi la posta-

zione di "prova", l'utilizzo immediato della funzione TRACCIA, per tenere presente il cammino e lo scarroccio della barca, sarà determinante e ci permetterà di ripercorrere la stessa traiettoria in caso di allamata.

L'ecoscandaglio dovrà avere due funzioni: individuare le aree di pesca prive di scogliere ed evidenziare eventuali movimenti di branchi di pesce a fondo. I cefalopodi, infatti, cacciano spesso intorno ai branchi di sugarelli o sgombri e una volta individuati i gruppi di pesci, sarà facile trovare anche le seppie intorno a banchettare.

Utilizzando la frequenza LF e il cono largo, dovremo cercare scogli e reti o palangari intorno alla barca, al fine di prevenire la perdita del complesso pescante ad ogni passaggio.

Un ulteriore ed indispensabile elemento sarà il motore elettrico.

Poiché non peschiamo più nell'immediato sottocosta, avere la possibilità di rallentare lo scarroccio, di decidere il verso dello stesso e soprattutto di fermare la barca in caso di allamata farà la differenza, con risultati indubbiamente stupefacenti.

RIFLESSIONI PER UNA PESCA SOSTENIBILE

Seppie e calamari hanno un ciclo vitale breve, di un solo anno.

Ciò non significa dover necessariamente pescare tutto il pescabile. Questi meravigliosi abitanti del fondale hanno infatti la capacità di farsi ricrescere un arto se lo perdono, oltre che di mimetizzarsi al meglio per difendere sé stessi e i propri nidi. Il periodo della riproduzione, dopo il quale diventano sterili e tendono a lasciarsi morire, si attesta tra febbraio e marzo. Permettere ad una quantità sufficiente di esemplari di completare il ciclo riproduttivo non può che essere d'obbligo, al fine di consentire il ripopolamento delle zone e di garantirci anni di pesca e di divertimento.

Per questo, come di consueto, vi invitiamo a rilasciare le prede sotto-misura e a evitare attività di pesca irrazionali ed eccessive.

Rispettiamo l'ecosistema e ricordiamoci che in questa pesca il nostro avversario può difendersi solo non lasciandosi sedurre dai nostri artifici.

Dicembre 2021

SONAR MULTIBEAM WIRELESS W3P DI WASSP



Furuno Italia ha lanciato il nuovo **Sonar Multibeam Wireless W3P di WASSP**, una nuova unità wireless integrata W3 per la mappatura del fondale marino posta all'interno di un'unità portatile montata su staffa.

In seguito al **successo** del sistema fisso **WASSP W3**, si è avuta la necessità di creare una **soluzione portatile** che permettesse di soddisfare tutti quei clienti che desideravano utilizzare facilmente e con il minimo sforzo tutte le **funzionalità wireless WASSP**.

Da qui, un qualità di **leader mondiale** della tecnologia multi-beam, **WASSP** ha creato questo nuovo prodotto **innovativo e rivoluzionario**, il sistema **W3P**. Una soluzione integrata composta da **trasduttore, processore, trasmettitore, sensori di posizione, Wi-Fi e staffa** per montaggio su palo.



segue

Grazie all'integrazione tra la tecnologia wireless e la tecnologia WASSP per la [mappatura 3D](#) del fondale marino **in tempo reale**, il **W3P** offre funzionalità nuove ed aggiornate in un'unità integrata **portatile** e dall'elegante design.

Facile da **installare** in ogni imbarcazione, il W3P è un sistema completo **"tutto in uno"** che consente di avere la stessa qualità dei dati di mappatura che si avrebbe con un qualsiasi sistema fisso W3.



MODALITÀ DI FUNZIONAMENTO

Il Multibeam Wireless W3P di WASSP **mappa il fondale marino** ad una **velocità 100 volte superiore** a quella di un [ecoscandaglio](#) convenzionale a singolo raggio e l'area mappata è maggiore. Utilizza **224 beams** e copre un **raggio di 120°**.

Il sistema richiede una semplice **connessione di alimentazione** che permetterà di eseguire in tempo reale la mappatura batimetrica da parte, per esempio, di un tender che potrà **istantaneamente** ritrasmettere [i dati](#) alla nave madre fino ad una **distanza massima di 2 NM**



Come funziona il Sonar Multibeam Wireless W3P di WASSP?

1. Il tender crea una mappa 3D del fondale marino in tempo reale;
2. Le informazioni vengono trasmesse istantaneamente dal tender alla nave madre tramite Wi-Fi;
3. La nave madre segue il percorso mappato dal tender per navigare in sicurezza.

INSTALLAZIONE FISSA O PORTATILE

Il sistema **Wireless W3P WASSP** può essere **installato in due** diversi modi:

- Soluzione fissa con il trasduttore integrato nello scafo ed altri sensori fissi installati nel tender;
- Soluzione portatile con montaggio su staffa.

Dicembre 2021

F-BRIDGE

F-Bridge è il nuovo sistema di ponte integrato nato dalla collaborazione tra Furuno e Böning per yacht commerciali oltre le 300 tonnellate di stazza lorda.

Il ponte standard è composto da una postazione di comando, con due console e poltrona centrale, e da tre monitor Hatteland 4K da 55", ma le ampie possibilità di personalizzazione possono prevedere anche più poltrone pilota o più monitor:

Le due console sono poste ai lati della poltrona pilota e hanno un design ergonomico che integra tutti i controlli e gli strumenti necessari a governare la nave. I dati sono invece mostrati sui di-

splay Hatteland da 55" 'self-standing' posti di fronte alla postazione di comando. Grazie alle ampie dimensioni dei monitor, è possibile visualizzare pagine multiple per poter gestire più funzioni contemporaneamente. Gli Hatteland, inoltre, sono 'type approved' per i radar Furuno serie FAR e per ECDIS Furuno FMD-3200BB. Nel caso di plance di comando molto grandi, è possibile integrare il tutto con un monitor ultra-wide da 45" a soffitto per la visualizzazione dei dati di conning, dei motori o per il monitoraggio di altri sistemi.

Attraverso due trackball custom sviluppate secondo l'Universal



Concept, si gestiscono i radar (X & S), gli ECDIS (due in configurazione 'paperless'), il TZ Professional di MaxSea, a AMCS, quello TVCC e tutti gli altri sistemi integrati in richieste.

e include tutti i sistemi di navigazione Furuno di ultima generazione, come Chart Radar X Band e S Band con Trackball Unit RCU-026, ECDIS FMD, dual GPS System, ecoscanner speed log, AIS, BNWAS, autopilota, girobussola, sonda di MaxSea, vari sensori e altri importanti apparecchiature. Si possono inoltre integrare gli apparati radio



GMDSS come il VHF.

I monitor Hatteland 4k da 55" sono display LCD della serie X Generation 2 con tecnologia di retroilluminazione a LED, con funzionalità dimore e multipower di serie. Permettono di visualizzare fino a quattro sorgenti in full HD in una unica schermata e, grazie alla tecnologia Optical Bonding, permettono una buona leggibilità anche in condizioni sfavorevoli. In opzione si può richiedere il touch screen.

L'F-Bridge è disegnato sul principio del "walk around bridge", permettendo la libertà di circolazione intorno al ponte di comando. Per ulteriori informazioni www.furuno.it



Dicembre 2021

FURUNO VOYAGER THE NEXT GENERATION BRIDGE SYSTEM

FURUNO

SATELLITE EQUIPMENT
NAVIGATION EQUIPMENT
COMMUNICATION GMDSS EQUIPMENT

SHIP AUTOMATION
VIDEO SURVEILLANCE
INTERNAL COMMUNICATIONS SAFETY

TURN KEY SOLUTIONS
WORLD WIDE ORGANIZATIONS
ALARM & MONITORING DESIGN



The Ins Voyager Bridge is a mega yacht control system which combines the experience of FURUNO in navigation and communication system for IMO vessels and the power BÖNING ship automation system.

The INS Voyager System includes the last generation of FURUNO navigation wheelmarked approved systems such as chart radars (X and S band), ECDIS, navigational echosounder, GPS and D-GPS, doppler speed log, AIS, BNWAS, autopilot, gyrocompass and various sensors.

The new TimeZero navigation software from MaxSea can also be added to the bridge together with other important safety devices like FURUNO and WASSP multibeam sonars.

This new mega yacht bridge system integrates all the BÖNING automation information. All the main controls are available in the helm panel and in the touch screen panel monitors controls. The bridge's design is ergonomic and it has been created to guarantee a very easy control for the captain and maintain in safe navigation.

The new INS Voyager Bridge includes the Universal Control Concept, allowing the captain to control the navigation devices and the monitoring pages from the same trackball control unit. The FURUNO radar and ECDIS control keyboards are also available in the touch screen panels. The communication devices, like VHF radiotelephone, can also be controlled directly from touch screen panels.



www.furuno.it | [@furunoitalia](https://twitter.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia)

Via Respighi 29 - 47043 Gatteo (FC) - Tel: 0541 1849400 - sales@furuno.it

Dicembre 2021





Il Monaco Yacht Show è il palcoscenico d'eccellenza per tutti gli attori della nautica di extra-lusso, uno spettacolo cui si assiste sempre con rinnovata ammirazione.

The Monaco Yacht Show is the stage by excellence for all players in extra-luxury boating, a show you always visit with renewed admiration.





Via O.Respighi 29
47043 Gatteo (FC) - Italy

www.furuno.it | [@furunoitalia](https://www.instagram.com/furunoitalia) | [#furunoitalia](https://www.facebook.com/furunoitalia)