

 **Azimut Yachts**

AZIMUT 50 FLY BRIDGE

Testo e foto di Andrea Bergamini – Impresione di navigazione n. 1569

Le onde formate dal mare di libeccio sono state un buon banco di prova per verificare le prestazioni del nuovo nato in casa Azimut, il 50 Flybridge. Le forme di carena, seppure con opportune modifiche dettate dalle nuove caratteristiche per via di un dislocamento più importante, sono state ricavate dall'opera viva del pluri collaudato 48. Durante la nostra prova, abbiamo avuto il piacere di condurre

l'imbarcazione sia dalla postazione di comando interna sia dal flying-bridge, al fine di verificare, con mare formato, la comodità e la sicurezza di navigazione. Siamo rimasti soddisfatti per la morbidezza dell'opera viva riscontrata con

Prosegue la filosofia di rinnovamento Azimut per una gamma sempre più completa.

l'impatto sulle onde e per la maneggevolezza dello yacht a riprova di un progetto azzeccato sulle linee d'acqua. Dal punto di vista puramente estetico, Azimut, attraverso la matita di Stefano Righini, ha concentrato l'attenzione sull'obiettivo di fornire alla clientela un 50 piedi che avesse la stessa impronta della gamma fly: dalla vista laterale vengono riproposte quindi le tre classiche finestrate verticali in murata presenti sugli ultimi modelli e la grande vetrata

a specchio che spicca per il disegno che la rende inconfondibile. Considerando invece l'espressione dei contenuti del nuovo modello, le finalità del cantiere, indirizzate verso una continua politica di rinnovamento della gamma, hanno altresì considerato la situazione contemporanea del mercato globale, la cui richiesta pare rivolta verso dimensioni relativamente gestibili (quindi non esagerate) con la ricerca però di quei plus presenti sulle barche più grandi. Ecco quindi un flying-bridge di notevole estensione che aumenta la vivibilità degli spazi esterni, un'area conviviale di circa 20 metri quadrati che si estende fin sopra il pozzetto e può accogliere in tutto comfort parecchi ospiti al pari di una grande terrazza sul mare. Anche le compartimentazioni interne sono all'insegna di gusto e raffinatezza con l'impiego di materiali ed essenze pregevoli. Siamo rimasti particolarmente impressionati però da due caratteristiche degne di nota: la zona cucina disposta strategicamente in funzione della grande luminosità naturale che filtra dal grande parabrezza soprastante e la piacevole sensazione provata nella cabina armatoriale a centro barca dove il "contatto" con l'ambiente marino è favorito dalle finestrate in murata a pelo d'acqua.

Scheda tecnica

Modello: Azimut 50 Flybridge • Progetto: Azimut Yachts - linee esterne Stefano Righini - interni Carlo Galeazzi • Costruttore: Azimut Yachts, Via M. L. King, 9/11, 10051 Avigliana (TO), tel. 011 93161; www.azimutyachts.com; customercare@azimutbenettigroup.com • Categoria di progettazione CE: B • Lunghezza massima f.t.: m 15,88 • Lunghezza scafo: m 15,54 • Larghezza massima: m 4,65 • Immersione alle eliche: m 1,52 • Dislocamento a vuoto: t 20,70 - Dislocamento a pieno carico: t 24,85 • Portata omologata persone: 12 • Totale posti letto: 6 + 1 in cabina marinaio • Motorizzazione della prova: 2 Volvo Penta D11 da 670 HP ciascuno • Potenza complessiva: 1.340 HP • Tipo di trasmissione: V-drive, linea d'asse • Peso totale motori con invertitori: kg 2.350 circa • Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 15,44 kg/hp • Velocità massima dichiarata: 32 nodi • Velocità di crociera: 26 nodi • Consumo a velocità di crociera: 180 l/h • Autonomia: 290 mm (circa) • Capacità serbatoio carburante: litri 2.200 • Capacità serbatoio acqua: litri 590 • Altre motorizzazioni: non previste • Dotazioni standard: mezzo marinaio, cime per ormeggio e cime per i parabordi, parabordi bianchi con copri-parabordo blu con marchio Azimut, teli copertura per console fly e finestrate, set di pentole, vasellame, bicchieri e posate. • Optional: cabina marinaio.

Prezzo base: Euro 800.000 + IVA franco cantiere
Prezzo della barca provata:
Euro 980.000 + IVA franco cantiere





La prova

CONDIZIONI - Vento: 5 nodi, libeccio - Mare: onda fino a 1 metro - Carichi liquidi (1/4, 2/4, 3/4, 4/4): 1/2 carburante, 4/4 acqua - Persone: 7 - Stato dell'opera viva (pessimo, mediocre, discreto, buono, ottimo): ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 14,8 nodi a 1.500 g/m - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 13,9 nodi a 1.500 g/m - Velocità massima: 32,6 nodi a 2.500 g/m - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 28 nodi a 2.250 g/m - Fattore di planata: 2,20 (è il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).

MISURAZIONI: Area pozzetto: m 2 x 3,76 - Area flying-bridge: m 6,50 x 2,80 - Altezza

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO		
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO litri/ora
600	6,1	10
700	6,9	11
900	8,4	23
1200	10,3	57
1500	14,8	111
1800	20,6	153
2000	24,7	173
2100	26,7	189
2300	28,5	207
2500	32,6	263

I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

massima interna (zone transitabili):

m 1,95 - Altezza minima interna (zone transitabili): m 1,33 - Altezza alla timoneria interna: m 1,87 - Altezza sala macchine: m 1,30 - Larghezza minima passanti: m 0,30.

INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI	
RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA
SALONE	78,1 dBA
CABINA ARMATORIALE	85,1 dBA
POZZETTO	86,0 dBA
FLY BRIDGE	78,2 dBA



Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): utilizzo di resina vinilestere per i primi strati di laminazione dell'intero scafo efficace nel prevenire l'osmosi. Utilizzo di resina isoftalica per il rimanente processo di laminazione. Nelle murate dello scafo e sulle sovrastrutture viene utilizzato sandwich con anima in PVC. Paratie in sandwich di legno marino e materiale espanso - Tipo di stratificazione: infusione con sandwich in PVC - Geometria della carena: Carena a "V" profondo a geometria variabile con deadrise di 12° a poppa. Deadrise a centro carena di 21° - Elementi di ventilazione (pattini, redan): carena planante con pattini di sostegno idrodinamico. Il fondo chiglia monolitico consente di avere una struttura molto rigida - Attrezzature di prua: gavone ancora con drenaggio acqua, musone, verricello da 2000 watt, impianto lavacatena, zona prendisole con antiscivolo, ombrinali con griglie inox, divano a 6 sedute con cuscini con gavoni sottostanti - Attrezzature di poppa: doppio accesso a pozzetto tramite cancelletto in inox e plexiglass, panca pozzetto a "C" a 4 posti con cuscineria, gavoni, accesso vano motori da portello in pavimento pozzetto, accesso a cabina marinaio, doccetta con acqua calda e fredda, luci plancetta di poppa, scaletta bagno in alluminio - Plancetta poppiera: tenderlift con portata di kg 380.

Interni: il layout si sviluppa con l'ampio salone sul ponte superiore mentre nel ponte inferiore trova collocazione la cucina, la cabina armatoriale a tutto baglio a centro barca dotata di toilette privata, la cabina ospiti a dritta con due letti sovrapposti e la cabina Vip a prora con accesso al secondo bagno. Dal pozzetto si accede alla cabina marinaio.





Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: la vivibilità in coperta risulta ottimale per il bilanciamento intelligente degli spazi, sia nel pozzetto dove trova collocazione un comodo divano a "C", sia a proravia per via dell'ampio prendisole e della divaneria fronte parabrezza.

Allestimento del pozzetto: nella barca provata, allestita con cabina marinaio, buono l'accesso salva-spazio nascosto dal divanetto alla suddetta cabina. Sicuri e ben protetti i passaggi verso la plancia poppiera.

Trattamento antisdrucciolo: rivestimento in teak sulla maggior parte delle superfici calpestabili, buono il grip a proravia nella zona del prendisole.

Vani di carico: ogni spazio risulta sfruttato al meglio, in modo particolare nel pozzetto. Sottocoperta gli stipi sono di volumetrie importanti.

Ergonomia della plancia: ideale sia il posizionamento che garantisce ampia visuale sia l'inclinazione della superficie dove sono posizionati gli strumenti elettronici di navigazione per una lettura ottimale in qualsiasi condizione di luce.

Divanetto confortevole anche come appoggio per la guida in posizione eretta.



Visuale dalla plancia: ottimale attraverso il parabrezza. Buona quella laterale anche se i montanti di sostegno disturbano un po' la visuale durante le virate strette.

Flying bridge: a nostro avviso il vero "pezzo forte" della barca per estensione e per godibilità. Ideale altresì il layout dell'allestimento. Plancia di comando completa.

Articolazione degli interni: il layout della barca e la gestione degli spazi risultano ottimali. Si nota l'abile tocco dell'Arch. Carlo Galeazzi, sia nella scelta e nell'affiancamento delle tonalità cromatiche, sia nell'impostazione del layout in grado di enfatizzare le volumetrie. Ci è piaciuta molto la scelta della posizione della cucina ampiamente invasa dalla luce naturale che filtra dal parabrezza soprastante.

Finitura: rovere scuro abbinato a laccati opachi, pelle color tortora, tessuti color avorio e beige rendono le ambientazioni raffinate. A scelta dell'armatore, l'alternativa è rappresentata dall'essenza rovere chiaro decapato.

Cucina: fornita di tutti gli elettrodomestici e frigo di notevole capienza. Ottima la luminosità naturale.

Toilette: entrambi i bagni sono dotati di cabina doccia separata. Giochi di specchi e trasparenze enfatizzano le volumetrie.

Sala macchine (ambiente): più che sufficiente lo spazio per

intervenire sui motori.

Sala macchine (allestimento tecnico): boccaporto di accesso dalla pavimentazione del pozzetto con scala in acciaio inox, generatore Koheler standard 3.5 Kw, batterie e caricabatterie Mastervolt, interruttori magnetotermici di protezione delle varie utenze, ventilazione con immissione aria naturale attraverso condotta d'aria dotata di separatore acqua, aerazione forzata tramite 2 estrattori 24 V.

Risposta timone: molto morbido e abbastanza preciso.

Risposta flap: utili per stabilizzare l'assetto longitudinale della barca specialmente con parecchio carico a bordo.

Stabilità direzionale: abbiamo messo sotto stress la timoneria con continui e improvvisi cambi direzionali. In virata la carena appare sicura e precisa nel mantenimento della traiettoria impostata.

Raggio di accostata: abbastanza stretto e comunque in linea con la tipologia dello scafo.

Stabilità in accostata: buona, la barca non scarroccia. Virata precisa e sicura. Risponde abbastanza prontamente ai comandi di virata.

Manovrabilità in acque ristrette: ottima, l'elica di prua è gestita elettronicamente tramite joystick.

