€ 6,00 (IN ITALIA) - N. 637 - ANNO LIV - MAGGIO 2015

www.nautica.it

nautica

mensile internazionale di navigazione

Portualità:

INDAGINE SUGLI ORMEGGI

Tecnica: l'iniezione diretta

In crociera: l'isola di Korcula

la Sicilia sud orientale

Didattica: come si prova un gommone

Centenario: l'affondamento del Lusitania

Poste Italiane S.p.A. Spediz. in abbon. postale – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, Aut. GIPA/C/RM/02/2012

50637
9 770392 369009

Advanced Yachts

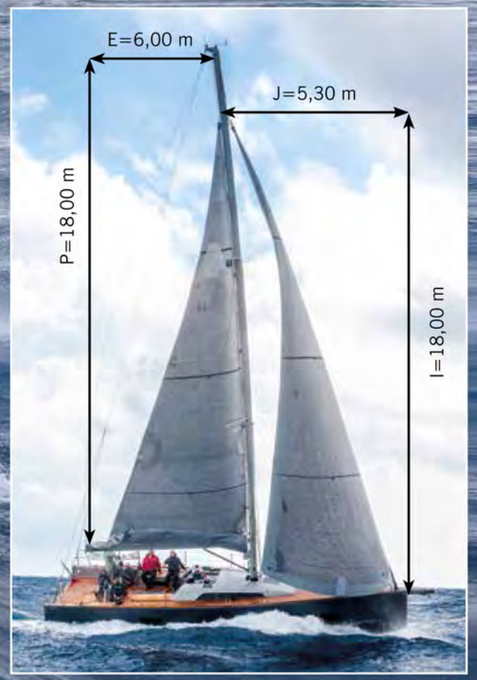
Advanced 44

di Luca Sordelli - Impressione di navigazione n. 1589

Prezzo base: Euro 650.000 IVA esclusa

Scheda tecnica

- Progetto: Advanced Yachts – Biscontini Yacht Design; design di interni ed esterni Nauta Yachts
- Costruttore: Advanced Yachts; Via Brera 6; 20121 Milano; tel. 02 433507224; www.advancedyachts.it
- Categoria di progettazione CE: A
- Chiglia: fissa con bulbo finale
- Lunghezza f.t.: m 13,46
- Lunghezza al galleggiamento: m 12,70
- Larghezza massima: m 4,25
- Rapporto lunghezza/larghezza: 3,16
- Pescaggio: m 3,30
- Peso imbarcazione: kg 7.100
- Peso zavorra: kg 2.600
- Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 36%
- Tipo di armamento: sloop
- Albero: in carbonio frazionato, a 9/10 con due ordini di crocette acquartierate a 20°
- Sartiame: tondino d'acciaio discontinuo
- Superficie velica randa: mq 74 (versione squared top); mq 64 (standard)
- Superficie velica jib al 108%: mq 51
- Superficie velica gennaker: mq 178
- Motorizzazione barca in prova: 40 HP
- Trasmissione: S drive
- Elica: tre pale abbattibili
- Capacità serbatoio nafta: 200 litri
- Capacità serbatoio acqua: 300 litri
- Principali extra. A allestimento Easy Performance: ponte un teak, pozzetto in teak, winch elettrici, trasto randa elettrico. Allestimento Race: volanti, timone in carbonio, sartiame in PBO, trasto randa.



Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: ***www.nautica.it/photo***

Arriva un oggetto decisamente nuovo sul mercato. Salta fuori dall'incontro tra le linee d'acqua tirate da Roberto Biscontini (Luna Rossa, tanto per dirne una); gli interni disegnati da Nauta Yachts (il meglio in circolazione) e un cantiere, Advanced Yachts, che costruisce barche veramente molto bene (a Fano, in collaborazione con Maurizio Testuzza). Un cantiere che sta ampliando la sua gamma, a breve arriverà anche un 80', e che qui ha sfornato un piccolo TP 52 da crociera. Potrà sembrare una contraddizione in termini: "Ma come, addomesticare un pura bestia da corsa?". L'operazione invece è riuscita, e questo strano ed elegante oggetto, naviga che è un piacere. Certo i volumi interni non sono abbondanti e la coperta non vanta un pozzetto profondo e ben protetto, ma sono sacrifici necessari quando si vuole una barca veloce e divertente. E l'A 44, ve lo assicuriamo, è una vera delizia. Prima di tutto è velocissima, anche nella versione molto pacata scelta dall'armatore dell'esemplare numero uno che abbiamo provato (senza, ad esempio, la randa square top e senza trasto). La barca bisogna innanzitutto capirla, ma ci vuole pochissimo: vietato steccare subito di bolina, prima serve avere dei buoni numeri sul log, poi si stringe e, allo stesso modo, quando si corre alle portanti bisogna prima prendere velocità e poi poggiare. Una volta entrati in sintonia con quanto chiesto dal progetto ecco che il miracolo è servito: grandi velocità, ottime accelerazioni, un'agilità sorprendente. La gestione delle manovre è molto semplice, grazie a una coperta molto sgombra, e anche utilizzare il Code O (obbligatorio da avere e da usare su una carena come questa) è elementare. Noi, personalmente, non avremmo mai rinunciato al trasto di randa, anche se in effetti il pozzetto in questo modo è completamente libero (e un piacere per gli occhi). All'interno, per avere una barca leggera, veloce e dalle line d'acqua tirate, lo spazio a disposizione alla fine non è tantissimo, ma sfruttato molto bene. Ad esempio non si sono inseguiti inutili centimetri verso l'alto, la tuga è minima ma l'altezza interna sfiora comunque i due metri (e potranno forse lamentarsi solo armatori del nord di vichinghe fattezze). Per il resto l'A 44 numero uno è un grande, luminoso ed elegante loft. Una scelta abbastanza forte voluta dall'armatore, che desiderava una barca per uscite in giornata e allestimeto open space, ma che alla fine, grazie al fiuto di Nauta, è diventata un piccolo capolavoro. Un solo appello: le cucine, anche sui day cruiser, facciamole sempre basculanti.
Ora aspettiamo con ansia (arriverà in estate) la versione "cattiva" dell'Advanced 44.

Veloce e divertente è un progetto molto interessante. Una carena "da corsa", ma interni e coperta ben addomesticati alla crociera. Il felice incontro tra le linee disegnate da Roberto Biscontini (fuori) e da Nauta Design (dentro). Il tutto sulla base di una sofisticata tecnica di costruzione.

Impressioni al timone

Visibilità: ottima. Aiuta la tuga molo bassa - Bolina: Bisogna prenderci la mano, poi impressiona per le velocità che sprigiona. Serve velocità per partire. Inutile provare a "steccare" dall'inizio - Traverso, lasco e poppa: divertentissima. Anche qui bisogna prima capire "come funziona", ma poi è adrenalinica. Anche in questo caso "velocità über alles". Quindi prima si orza e si mettono in cascina qualche decimo in più, poi si può poggiare accelerare e facilmente surfare - Stabilità di rotta: non abbiamo potuto provarla con onda, quindi in condizioni veramente impegnative. Sul piatto viaggi sui binari, aiutata dal doppio timone e dallo spigolo. Molto piacevole - Passaggio sull'onda: vedi sopra, non rilevato - Navigazione a motore: come tutte le carene veloci a vela, anche a motore viaggia bene. Trascina poca acqua e il doppio timone aiuta a stabilizzare la rotta. Il motore di serie da 40 HP è più che sufficiente - Silenziosità motore: nella media - Vibrazioni motore: praticamente assenti. Per sentirle bisogna spingere le manette a fondo corsa - Manovrabilità in porto: agile, ma bisogna prenderci la mano.

Costruzione e allestimento

Materiale di costruzione scafo e coperta: in sandwich di vtr con resina eposiddica, anima in PVC, rinforzi in carbonio nei punti di maggior carico. Bulbo costruito su stampo femmina con la tecnica dell'infusione - Materiale di costruzione coperta: è realizzata in sandwich con anima in balsa - Chiglia: in acciaio con bulbo finale in piombo (4% di antimonio) - Timone: in composito con anima in PVC e assi in acciaio - Interni: sandwich di PVC con pannelli esterni in legno di rovere sbiancato.

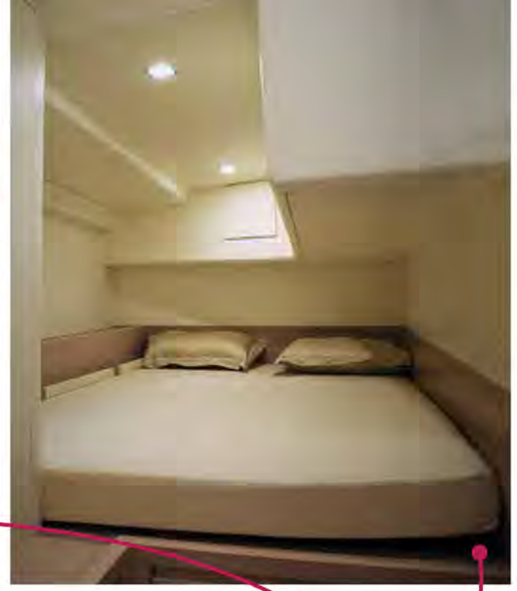
La prova
CONDIZIONI-
Vento: 10/12 nodi
- Mare: calmo.
PRESTAZIONI RILEVATE -
Velocità massima a vela con vento reale di 10 nodi: 11,1 nodi - Bolina stretta: 6,4 nodi - Bolina larga: 7,7 nodi - Traverso: 9,1 nodi (col Code 0) - Lasco e poppa: 8,6 nodi (130 ° col Code 0) - 6,5 nodi (a 170° col Code 0) - Velocità a motore misurata: massima 8,7 nodi a 3.000 giri. In crociera 7,2 a 2.400 giri.

La barca provata in dettaglio

• **PROGETTO** – Un piccolo TP 52, ovvero un purosangue da corsa. In realtà è tutto un po' più addomesticato, soprattutto su questa prima barca voluta dall'armatore molto semplificata e più gestibile, ma lo spirito corsaiolo rimane. Il 36% del dislocamento è appeso a 3,3 metri sotto al pelo dell'acqua; le linee di ingresso sono fini e i volumi sono nel complesso contenuti (a cominciare dalla tuga, evviva!); la superficie velica è tanta. In più la costruzione è sofisticata, compreso l'albero in carbonio. Aspettiamo con ansia le versione Race - Piano velico: a bassa sovrapposizione, con jib al 108%. Equilibrato e facile da gestire. Nella versione della prova è un po' addomesticato, col boma alto, senza trasto e la randa normale (non square top). Quindi grande facilità di gestione, come chiesto dall'armatore, ma a noi sarebbe piaciuto molto provare anche quella "vera"- Coperta: pulitissima, easy sailing 2.0. Ci lascia un po' perplessi l'assenza di protezione dietro gli schienali delle panche in pozzetto - Interni: l'dea di base è lasciare la massima libertà all'armatore di customizzare. Questa numero uno è pensata come daily sailing o poco più (cucina piccola e non basculante, no carteggio, cabina di prua open space). E' l'armatore che comanda… ma a noi piacerebbe un po' diversa - Gavone ancora: ben studiato insieme al bompresso per il gennaker. Nel complesso le due operazioni, manovrare l'ancora o la vela di prua, risultano entrambe piuttosto agevoli - Bitte e passacavi: poche bitte, quattro, ma ben posizionate e dimensionate, sono a scomparsa con i passacavi.

• **ESTERNI** – **Attrezzatura** - Albero e sartiame: albero e boma in carbonio Southern Spars. Sartiame in tondino discontinuo - Paterazzo: sdoppiato, idraulico - Vele: North Sails - Attrezzatura di coperta: ben dimensionata sulla barca della prova. Con cinque winch di cui quello centrale e uno sulla tuga elettrici.

Manovre - Timoneria: doppia ruota e doppio timone, decisamente azzeccata la demoltiplica. Sensazione alla guida molto piacevole - Riduzione fiocco: avvolgitore sotto al filo della coperta - Riduzione randa: circuito chiuso con due mani di terzaroli. Si fa tutto dal pozzetto - Carrelli genoa: si, senza regolazione dal pozzetto - Rinvio delle manovre: sulla tuga, con doppio ordine di stopper (5+5) - Trasto randa: no, solo optional - Vang: rigido, rinviato in pozzetto - Comandi motore: monoleva vicino alla ruota destra, ben posizionato ma poco protetto - Strumenti motore: tradizionali Volvo Penta a lato della leva (dal bel disegno).



Pozzetto - Dimensioni: m 5,15x 3,23 - Disegno: timonerie gemelle - Comfort: ottimo. Bene la lunghezza delle panche da cm 178. Molto anche lo spazio alle spalle delle ruote, con i cuscini dedicati diventa un grande prendisole. Altrimenti è una perfetta "spiaggia" sul mare. Particolare il disegno degli schienali imbottiti, non molto protetti ma molto comodi - Postazione timone: a doppia timoneria, ben strutturata, con i puntapiedi al posto giusto e una seduta corretta - Gavoni: due, entrambi enormi - Tavolo pozzetto: non presente sul modello della prova, ma è previsto - Doccia esterna: si, con acqua calda e fredda - Posizione autogonfiabile: ottima, all'interno del gavone di poppa. Si accede dalla plancetta abbattibile - Discesa a mare: buona, dalla plancia di poppa ribaltabile più scaletta a scomparsa. Si manovra manualmente più i pistoni a gas.

Discesa sottocoperta - Facilità di accesso: cinque gradini non sagomati, migliorabile - Sistema di chiusura: tradizionale tambuccio a "ghigliottina".

• **INTERNI** - Divisione interna (da prua): cabina armatoriale; quadrato con tavolo da pranzo centrale ad ante abbattibili; cucina lineare sulla destra e bagno sulla sinistra; una cabina matrimoniali a poppa sulla destra.

Quadrato - Altezza: m 1,88 - Tientibene: non molti, ma nei post giusti - Comfort dinette: ottima la sensazione quando si arriva, luminoso e spazioso. Non c'è separazione con la cabina di prua. Un grande ospitale loft - Dimensioni tavolo: m 1,15 x 1,40 - Ventilazione: sufficiente, dai passauomo di prua e centrale, e dal tambuccio - Illuminazione naturale: eccezionale grazie alle notevoli finestrature in murata sia che sulla tuga - Illuminazione artificiale: molto piacevole e ben diffusa grazie ai led a scomparsa nei cieli lungo i camminamenti. Faretti nella cabina e in bagno - Stivaggio: molto, sia negli stipi laterali che sotto le sedute - Carteggio: piccolino, cm 55 x 57 - Illuminazione artificiale: usufruisce di quella della dinette.

Cucina - Altezza: m 1,88 - Lavelli: uno - Acqua dolce: si - Fornelli: uno - Cappa: no - Frigo: a con accesso frontale - Volumi gavoni e armadi: con cinque armadi e due cassetti - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: grazie ai led nel cielino - Ventilazione: sufficiente, dal tambuccio e dall'osteriggio centrale.

Cabina di prua - Tipo: armatoriale, doppia - Altezza interna: m 1,87 - Numero letti: uno - Dimensione letto: m 2,0 x 1,140 - Materiali: sandwich di PVC con pannelli esterni in legno di rovere sbiancato - Ventilazione: nella media, con un grande passauomo centrale - Illuminazione naturale: ottima, oltre al passauomo le strette e lunghe finestrature in murata. - Illuminazione artificiale: anche qui bene grazie alla sofisticata illuminazione a led, diffusa - Volumi gavoni e armadi: un armadio grosso, due armadi, due cassetti, due stipi a scomparsa.

Cabina di poppa a destra - Tipo: matrimoniale per gli ospiti - Altezza interna: m 1,85 - Numero letti e tipo: uno, doppio - Dimensione letto 1: m 2,00 x 1,40 - Materiali: sandwich di PVC con pannelli esterni in legno di rovere sbiancato - Ventilazione: nella norma, un piccolo osteriggio - Illuminazione naturale: ottima, con tre diversi punti luce - Illuminazione artificiale: due, abatjour e led per illuminazione diffusa - Volumi gavoni e armadi: un grande armadio, due cassetti, stipetti laterali.

Bagno - Accesso da: dinette - Altezza minima: m 1,85 - Lavabo: 1 - Comfort: ottimo - wc: elettrico - Spazio e comfort doccia: molto, ampio anche il box doccia separato - Gestione scarichi: molto funzionale, facilmente raggiungibili e individuabili - Ventilazione: un osteriggio, sufficiente - Illuminazione naturale: ottima, osteriggio e due finestrature - Illuminazione artificiale: ottima, faretti sul cielino.

Vano motore - Insonorizzazione: ottima - Accessibilità: buona su tre alti - Accessibilità controlli: nelle media.

Impiantistica - Quadro elettrico - Disposizione: vicino al piccolo tavolo da carteggio - Strumenti: voltmetro, amperometro, livelli acqua e gasolio, interruttori luci ed elettronica di bordo, presa 12 Volt - Impianto B.T.: switch batterie, una per il motore 12V/90 Ah AGM; due per i servizi 12V/90 Ah AGM, due equivalenti per i winch - Impianto 220 V: con caricabatterie 12V/30 A. Caricabatterie 220V 40 Ah 12 V. Inverter optional - Impianto idraulico: tre serbatoi in polipropilene integrati nel ragno strutturale, per un totale di 300 litri, boiler da 40 litri. Serbatoio acque grigie e nere (40 litri) - Pompe di sentina: una elettrica e una manuale - Accessori: sostanzialmente sconfinati. La barca nasce per essere personalizzabile in ogni dettaglio.

Valutazioni sulla barca provata

Allestimento pozzetto e coperta: c'è poco, pochissimo. Ed è giusto così, quello che serve, e al posto giusto. La filosofia minimal all'insegna dell'easy sailig e di un design molto pulito non hanno punito la funzionalità.

Allestimento rig: questa è la versione "addomesticata", senza randa maggiorata e con rig semplificato. La barca è comunque un missile, ed è facile da gestire.

Trattamento antisdrucciolo: teak ovunque. Quindi la migliore delle scelte.

Ergonomia e sicurezza esterni: la semplicità è spesso garanzia di sicurezza. Tutto giusto, anche se il pozzetto ci sembra un po' troppo scoperto.

Sistemazione zattera autogonfiabile: ottima. A poppa nel gavone che si apre a ribalta.

Vani di carico: lo spazio per stivare qualsiasi cosa non manca, soprattutto nella versione con il grande gavone tecnico a poppa al posto della terza cabina.

Ergonomia area timoneria: comoda la seduta, al posto giusto i puntapiedi, leggibili le bussole. Un po' meno il plotter ai piedi della scotta randa.

Visuale dalla timoneria: ottima. Aiutano molto la tuga bassa e il baglio largo e abbastanza arretrato.

Articolazione degli interni: un grande open space più un bagno e una cabina e un grande gavone tecnico. L'armatore voleva un day sailor e l'ha avuto. Nauta ha fatto un ottimo lavoro visti i volumi non esagerati della barca, pensata prima di tutto per andare veloci.

Finitura: uno dei punti di forza dell'Advanced 44, soprattutto all'interno.

Cucina: in realtà non merita neanche questo appellativo, è un angolo cottura con i fornelli non basculanti e senza forno. Su esplicita richiesta dell'armatore.

Cabine: grande e tradizionale quella di poppa, grandissima e in diretto contatto con la dinette quella armatoriale di prua. Scelta forte, visto che stiamo parlando di un 44', ma a noi non dispiace ed è in linea con la filosofia progettuale scelta per questa numero uno.

Salone: luminoso, spazioso, elegante. Il centro vitale della barca.

Carteggio: stesso discorso della cucina: non è un carteggio.

Ergonomia e sicurezza interni: nel complesso bene. Pochi gradini, tutto molto sgombro. Migliorabile la discesa sottocoperta.

Prestazioni veliche: il primo vero punto di forza dell'A 44. Divertente e veloce. Basta poco per prenderci la mano. Poi si parte felici.

Risposta timone: anche qui molto bene, piacevole e sensibile nonostante la doppia pala.

Stabilità di rotta: non l'abbiamo testata in un giorno impegnativo in termini di onda, ma timonandola la sensazione è che navighi sui binari.

Marcia a motore: una carena che da piatta trascina poca acqua e che quindi a motore viaggia con leggerezza. Vibrazioni e rumorosità nella media.

Manovrabilità in acque ristrette: poco immersa, ruota bene sulla sua lunga pinna e i due timoni non si fanno sentire. Ci vuole un attimo per capirla, poi è tutto facile.