

AY480 DESIGNER COMMENT

INPUT

Il design brief che ha definito le caratteristiche iniziali dell' AY480, prevedevano:

- Una lunghezza sui 46 piedi circa
- Scafo in alluminio, solido e robusto, con chiglia strutturale e numerosi gavoni
- Interni comodi, sia per navigare, che per vivere in rada, con particolare luminosità
- Spazio per gli impianti, considerando che la barca può essere ben equipaggiata
- Un'altezza interna adatta anche alle persone alte 1.95m (pensando al Nord Europa)
- Un'estetica moderna, senza eccessi, che semplificasse la costruzione e che fosse svincolata dalle mode.
- Finiture degne di un yacht "Made in Italy" destinato quindi all'export

CARENA, APPENDICI E SCAFO

14 metri sono una taglia media, mentre i 48 piedi offrono quel qualcosa di più in termini di spazio e prestazioni, che non erano presenti nel 2009 sul mercato, mentre oggi anche altri cantieri hanno trasformato i loro 45 in 48, quindi una scelta che ci ha dato ragione. Per meglio ottimizzare lo spazio in coperta ed avere un pozzetto più lungo, si è optato per una poppa praticamente verticale, nella quale ricavare un recesso stagno per la zattera di salvataggio, evitando di lasciare il problema al cliente, che spesso finisce per fissarla in coperta, perdendola, poi quando c'è mare impegnativo.

La prua verticale ci garantisce entrate di prua fini e un certo volume sulle murate, ideale per il passaggio sull'onda, per la velocità e per lo spazio interno. Di contro l'ancora deve essere posta su una delfiniera, che verrà poi utilizzata per il Jennaker avvolgibile. La larghezza della barca, 4.50m, è stata studiata per avere una certa stabilità di forma al rollio e uno spazio interno utile di 4.30, sottraendo l'ingombro delle strutture, quindi nella media della concorrenza. La larghezza massima non è ad estrema poppa, ma più verso $\frac{3}{4}$ della lunghezza, per evitare sbandamenti eccessivi, appuramenti e sforzi sul timone. La deriva è profonda e moderatamente allungata, con un bulbo che racchiude 6000Kg di piombo e un pozzetto sentina profondo, scavato all'interno del profilo Naca. Grazie al suo disegno, ci garantisce un ottimo raddrizzamento e un modesto angolo di scarroccio. Il cocker della carena prevede una stellatura a prua, mentre a poppa le linee chiudono sul timone, per aumentare l'efficienza sia sotto vela che in manovra, di fatto la barca gira su se stessa.

Il timone è stato scelto compensato e sospeso, per avere più sensibilità, maggiorando l'asse e la struttura interna, ed evitando lo skeg, che può essere parziale come opzione.

La barca ha un'ottima capacità di carico e raggiunge i 18500 Kg, considerando già un assetto di navigazione, completo di accessori e non il solito peso da brochure.

COSTRUZIONE

La costruzione ha voluto tener conto, oltre che della robustezza, della sicurezza, con una paratia stagna a prua ed a poppa, un doppiofondo a prua e serbatoi strutturali per acqua a gasolio, garantendo un'autonomia elevata.

Lo scafo prevede spessori da 8mm per chiglia e fondo, mentre si passa poi a 6 e 5mm per il ginocchio e la murata e la coperta. Le ordinate sono ogni 400mm e i longitudinali ogni 300mm. La chiglia e la zona dell'albero sono particolarmente rinforzate con spessori e piastre di 20mm, per dare anche maggiore affidabilità nel tempo, in quanto molte barche usate che periziosamente presentano deficienze in questi punti, vuoi per il carico dell'albero, vuoi per gli urti coi bassi fondi che possono capitare.

Il cantiere, alla sua prima esperienza, ha investito molto in macchinari e tecnologia, pur disponendo di una lunga tradizione di carpenteria (20 anni), utilizzando celle di carico per il controllo del peso ed il forno a temperatura controllata per la verniciatura, incollaggio del teak sottovuoto.

COPERTA

La coperta è un flush deck a prua, per velocizzare il rivestimento del fasciame, di contro per avere una buona altezza interna, la barca ha un bordo libero importante, che ne migliora l'angolo di capovolgimento, per l'aumento di volume dello scafo. La barca è alta come un Hanse, ma essendo priva di slanci, la rende massiccia nell'insieme.

La tuga è stata studiata per permettere una comoda seduta, un prendisole, uno spaio per fissare il tender ed offrire luminosità all'interno. Il pozzetto è un vero punto forte, perché ha delle panche comode, sia per stare seduti, che per mangiare, con una capottina che protegge chi è di guardia. Questo accessorio può anche essere realizzato in alluminio, creando un riparo assoluto e con una bocchetta del riscaldamento per riscaldare la zona.

Il tavolo è comodo per 6 persone, e tutta la zona è protetta dal bimini. L'estrema poppa presenta un ribasso dello specchio per offrire più agio coi pontili galleggianti e per facilitare l'accesso alla ribalta di poppa per il bagno, che è posizionata ad un'altezza comoda per il dinghy. Le due timoneria garantiscono una buona visibilità delle vele. La poppa può anche essere attrezzata con un rollbar per pannelli solari ed eolico, ma anche per sollevare il tender.

Ben quattro gavoni in pozzetto, in cui è possibile stivare il motore fuoribordo in piedi ed una calavella con calancora, dove ci sono 100m di catena da 10mm.

Particolare l'aggiunta di 4 lande in falchetta per sollevare la barca ovunque nel mondo.

I winches: Scotte genoa STE 70.2, Drizze STE 50.2

ESTETICA

Una verniciatura color crema caratterizzata da una fascia rossa, spezzata, gli oblò in murata, il teak, conferiscono all'esemplare N°1 una distinzione notevole, rispetto a tante altre barca.

Un'altra accortezza è nella carena, dove gli zinchi sono incassati ed a filo e l'elica di prua è a scomparsa.

INTERNI E IMPIANTI

La produzione industriale ci ha abituato a vedere barche che offrono lo stesso box bagno su tutta la gamma, porte piccole ed armadi standard. Finiture di vario livello, soprattutto per le barche in metallo di produzione francese. Se pur vero che una certa spartanità e semplicità possono aiutare chi costruisce (e non chi naviga) nella gara dei prezzi, è pur vero che uno yacht deve offrire un certo piacere all'armatore. Abbiamo scelto quindi di privilegiare lo spazio della dinette offrendo aria e luce, una cucina con molti stipetti e recessi ed una sentina dove si possono stivare molti accessori e dove gli impianti sono rialzati, evitando contatto con l'acqua o problemi di cortocircuito. Dalla zona della scala è inoltre possibile limonare ben protetti o chiusi all'interno grazie al telecomando del pilota.

La disposizione è classica con 3 cabine, di cui quella armatoriale a prua, per permettere quando si è in rada di avere un certo confort e di sentire meglio la catena. I due bagni sono ariosi, ed uno ha un box doccia separato che funge anche da armadio cerate.

A livello di finiture, si è voluto offrire porte più larghe dello standard, armadi doppi e cassettiere. Inoltre fondi e doppifondi sono anch'essi impiallacciati, in questo caso di rovere sbiancato.

La zona tra le due cabine di poppa, sotto il fondo pozzetto, è un ulteriore spazio vuoto per impianti come inverter e caricabatteria o dissalatore. Un posto rapido e accessibile. Prima della paratia stagna di poppa, c'è un recesso per ulteriori passaggi di tubi, che sono convogliati in un grande scarico, riducendo il numero di prese a mare (di fatto c'è solo quella della cucina e della pompa di mare). Come tutte le barche deck saloon, all'interno ci sono alcuni gradini, ma allo stesso tempo vi sono numerose maniglie tientibene.

Il grande vantaggio dell'alluminio regala la possibilità di avere interni custom, con ad esempio una cabina di poppa con letto singolo ed eventuale lavasciuga, oppure una zona carteggio più importante anche per poter lavorare come in studio, o un salone rialzato con vista panoramica.

Alcune specifiche sull'impianto elettrico: 6 batterie gel 100Ah per i servizi, 2 per salpa e elica di prua, 1 per avviamento motore, presso i rispettivi organi. Cavi a triplo isolamento e quadro Bipolare con più di 40 utenze, staccabatterie a relè automatici, caricabatterie multiplo da 80Ah, trasformatore di isolamento e inverter da 2500W, alternatore da 110Ah, predisposizione per pannelli solari ed generatori eolici.

PIANO VELICO & PERFORMANCE

La struttura dell'albero prevede un profilo a 3 crocette con sartieme discontinuo è rake di 2 gradi, per ottimizzare la bolina e la regolazione della randa. Il boma è inclinata per cercare di garantire massima accessibilità quando si piega la vela o si prendono i terzaroli. A tal proposito le manovre possono essere gestite dal pozzetto coi winches elettrici o all'albero. Il genoa è al 120%, cioè mantiene una sovrapposizione classica, per evitare di avere un albero troppo alto e perdere performance nelle andature di poppa e dover gestire la randa in modo impegnativo, essendo le rotte classiche per girare il mondo, alle portanti.

L'armo a cutter con la trinchetta dall'alto aspect ratio, su autovirante permette di usare la barca anche a tutta randa.

Per garantire performance con poco vento, il piano velico a 9/10 prevede un jennaker da armare sul musone. La barca di fatto naviga già ben a 6kn di vento reale con una velocità di 4 nodi, mentre sui 10-15 nodi si attesta in media tra i 7 e gli 8 nodi, a seconda delle andature. La prima riduzione dei terzaroli è presa intorno ai 17 nodi. Ne consegue una barca stabile, che rispetto alla media è piuttosto rigida alla tela, asciutta quindi, grazie anche al bordo libero importante, e versatile con ogni andatura e tranquilla. La barca ha un comportamento neutro, ben centrato sull'effetto delle vele, in particolare per ridurre ogni tendenza orziera eccessiva data dalla randa.

Il motore Volvo Penta da 75cv spinge la barca a 6.5kn con 2200 giri con un consumo medio sui 6 nodi, per una autonomia di 145 ore, pari a circa 900 miglia. A 2600 giri la barca naviga a 7.5 nodi ed a 3000 raggiunge gli 8.2 nodi. Per chi volesse più spinta c'è il motore da 100cv con trasmissione in linea d'asse.

L'elica di prua garantisce un attento controllo delle manovre in porto.

Davide Zerbinati



DATI

Loa 14.62m

Lwl 13.50m

B 4.5m

T max 2.30m

Dislp max 18500Kg

Zavorra 6000 kg

9/10 cutter I=19m J=5.52m P=18.35m E=6.95m

Randa Full Batten 60mq

Genoa 120% 58.4mq

S.A. Tot 118.40mq

Acqua 650Lt + dissalatore 60L/h 12V

Gasolio 650Lt+180Lt extra

Nere 180 Lt

RATIO MEDIUM LOAD

L/B 3.22

Vel critica 9.4Kn

D/L 195

SA/D 17.5

Stix 58

Dellenbaght Angle 12.6°