

ES

Fly for FAMILY

AVANT 53 FT



Una taglia formato famiglia per sporcare il volo e rimanere a bordo a lungo. Caratteristiche offerte: comfort, prestazioni e facilità di conduzione

A family size boat to take flight and spend time on board. It offers comfort, performance and is easy to drive

by Alvinoli yachts - photo by Andrea Biondelli

IL MARE CHE CI ATTENDE AL DI FUORI DELLA DIGA FORMICA DI VARAZZI È PIUTTOSTO PASTICIOSO. Non proibivo, ma con un'onda di almeno 70 centimetri in scacata. Nei giorni precedenti era sicuramente più agitato e non si è ancora del tutto calmato. Il vento, in compenso, è decisamente debole. In sala macchine ci sono due motori Volvo Penta D11 di 750 cavalli ciascuno. I 500 cavalli complessivi sono una potenza abbastanza sufficiente per un'imbarcazione che misura, fuori tutto, poco più di sedici metri e mezzo. La trasmissione è con lge 950 con eliche Isanti. Affondo la manetta e la carena si comporta egregiamente. L'accelera-

zione è sportiva, soprattutto se consideriamo che siamo a bordo di un fly di quasi trenta tonnellate di displacement. In circa otto secondi lo scalo è fuori dall'acqua. Anche la manovra è ragguardevole: 31,7 nodi a 2500 giri con un consumo stimato di 204 litri/ora e poco meno di 9 litri per un miglio. Al minimo di planata, invece, i nodi sono poco più di tredici, i giri 105 e i litri per miglio 450. Se immaginassimo di rotolare in fila con le altre due studente Azimut 53 Fly è promosso a pieni voti. Il comportamento sulle onde è altrettanto lodevole. Le onde senza particolari problemi. Certo, noi si tratta di onde oceaniche, ma sono, in ogni caso, in grado di infastidire una barca di queste dimensioni che naviga a velocità elevate. Il 53 Fly, invece, non mostra difficoltà anche a 20 nodi e a 25. L'unica accortezza che si deve avere quando si raggiungono velocità elevate, è quella di dosare il gas per evitare salti sulle onde. Basta un minimo di anticipo per mantenere la navigazione confortevole. Le linee della carena sono state realizzate dall'ufficio ricerca e sviluppo di Azimut Benetti. L'angolo di

discese dello V di prua è sufficiente per ottenere un mare abbastanza formato come quello che abbiamo incontrato durante il test. La barca prima di planare è un po' "medusa", lo si nota anche dalla visuale della postazione interna che risulta un po' alta. Accelerando, ovviamente, si ottiene un effetto ottimale con lo scalo orizzontale sull'acqua. Quanto anche degli interceptor che troviamo a bordo. Sono automatici e quindi il timoniere non si deve preoccupare. L'effetto del loro lavoro si vede anche dalla scia perché quando intervengono si abbassano le prua e ribattono così un davanzale sotto all'imbarcazione, alzando un buon volume d'acqua. In navigazione la timoneria mi è apparsa molto equilibrata. Riprova con un guasto compromesso tra morbidezza e prontezza nella risposta. Gli 80 di Volvo garantiscono una buona dose di agilità e, tra anche l'elasticità complessiva del bordo libero contribuisce a dare la sensazione di stabilità e sicurezza in vista. Nonostante la presenza del fly, infatti, l'altizza del 53 sopra la linea di galleggiamento non è eccessiva. Un altro grande lavoro fatto da Azimut è quello per l'insonorizzazione della sala macchine.

Molto naturale l'effetto in coperta con il giro di equilibrio sulle onde. La prua si muove in modo deciso e controllato. Il setup è very comfortable. L'equilibrio è ottimo. Il motore è molto silenzioso. La carena è molto fluida. Il fly è molto comodo.





Tre cabine e due bagni, oltre al locale per il marinaio. A costi bassi, non poco per un 55'. L'abitabilità che il progetto è riuscito a ottenere per ciascuna cabina è sufficiente per immaginare una lunga permanenza a bordo.

There are three cabins and two bathrooms, as well as the crew cabin. That adds up to a lot for a 53-footer. The headroom that the design has managed to get for each cabin is enough to imagine spending time onboard.

Le vibrazioni di sono e non sono provocate solo dal motore e dagli impianti, ma anche dal mare forato, eppure i decibel che misuro con il fonometro sono sempre molto contenuti, sia in plancia, sia nella cabina ammattonata. La sensazione che si prova nella posizione di comando è positiva. La plancia, il volante, le manette e il joystick sono tutti a portata di mano. Ci si muove bene, si riesce a manovrare senza intoppi. Anche la seduta per il pilota è avvolgente e confortevole. Gli interni sono stati curati dal cantiere e sono all'insegna dello spazio e del comfort per sei persone. L'armatoriale è a centro barca e occupa per intero il baglio, mentre a prua, la zona notte si articola in una cabina matrimoniale e in una con letti paralleli.

Per questi due locali, il bagno è uno dei complessi un layout con tre cabine e due bagni è decisamente accogliente, si sente tentato certo che siamo a bordo di un'isola è tradizionale con tante vetrine che consentono di avere un'area in cui stare diretti e pozzetto con la cucina che è collocata proprio in prossimità di quello del progetto della coperta è stato curato di Manconi e quello che ho avuto modo di appa la razionalità. L'area per la zona pranzo all'esterno del salotto e sul fly, quindi il pozzetto è dotato di tavolo pranzo. Razionali anche le zone relax che si trovano a prua e sul fly che rifanno buone dose di privacy anche se si è onorati di poppa in banchina. Infine, c'è la plancia di poppa immangiabile dalla quale si può accedere alla cabina marinaio. La scelta delle trasmissioni, infatti, oltre a garantire manovrabilità e prestazioni, permette anche di avere volumi interni maggiori da sfruttare per l'abitabilità e per lo storage.

THE SEA WAITING FOR US OUTSIDE THE HARBOUR WALL AT VAPAZZE WAS FAIRLY DIFFICULT, although not prohibitive. But the residual swell produced waves of at least 70 centimetres. In the previous days, it had been rougher, but it certainly hadn't completely calmed down. The good news was that the wind was weak. In the engine room, there were two Volvo Penta D71s each developing 750 hp. A total of 1,500 horsepower is a pretty large amount for a boat with a length overall of just over seven and a half metres. Transmission is through a lower unit with IPS 950 forward popovers. I opened the throttle right up and the hull behaved superbly. The acceleration was sporty, particularly if you take into account that we are on board a flybridge boat of nearly thirty tonnes displacement.

Velocità max nodi
Top speed knots

31.7

Autonomia mn
Range nm

289

Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power

kg
kw

28

Rapporto lung./larg.
LW

3.4

ADMET 53.03

ADMET YACHTS
Via Martin Luther King, 5/11
5-10051 Anguillara (TR)
T. +39 075 558161
www.admetyachts.com

PROGETTO: Admet Yachts (full design)
+ Alberto Manconi Yacht Design (interior styling & concept) + Admet Yachts (interior design)
SCARPE: Lunghezza 15,16,78m + Larghezza massima 4,85m + Pescaggio 1,41m + Dislocamento a pieno carico 30.000 kg + Serbatoio carburante 2.400 l + Serbatoio acqua 500 l

MOTORI: 2x Volvo Penta D71 (quattro) + Coda operativa 4 tempi + 6 cilindri in linea + Potenza 533 kW (725 cv) + Cilindrata 10,94 l + Alaggio per corsa 123mm x 152mm + Regime di compressione 16,5:1 + Rapporto di riduzione massimo 2500 giri/minuto + Piro a secco 1.800 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT B

PREZZO: 1.200.000 €, iva esclusa (prezzo base)

PROGETTO: Admet Yachts (full design) + Alberto Manconi Yacht Design (interior styling & concept) + Admet Yachts (interior design)

HULL: LOA 16,78m + Maximum beam 4,85m + Draft 1,41m + Full load displacement 30.000 kg + Fuel tanks volume 2.400 l + Water tank volume 500 l

MAIN PROPULSION: 2x Volvo Penta D71-IPS650

+ 4 stroke + 6 cylinders inline + Output mechanical power 533 kW (725 hp) + Swept volume 10,94 l + Bore & stroke 123mm x 152mm + Compression ratio 16,5:1 + Maximal rotational speed 2500 /min + Dry weight 1.800 kg

CE CERTIFICATION: CAT B

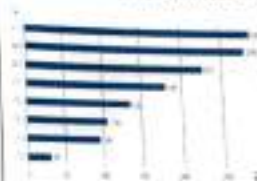
PRICE: 1,200,000 €, Excl VAT (as standard)

Condizioni della prova
Conditions on test

Località / Place
Orda / Wave height
Vento / Wind speed
Pescaggio a bordo / Depth on board
Carburante imbarcato / Fuel volume on board

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi l/h
Fuel consumption l/h



Velocità minima di plancia: 13,1 nodi a 1650 giri
Minimum gliding speed: 13,1 knots at 1650rpm
Da 0 a passata in 6 secondi
Gliding time of 6 seconds from 0 to a speed change from 0 to 31,7 knots (maximum speed)

Litro miglio
l/na mi

83

Sea trial	Velocità kn Boat speed in knots	Consumi totali l/h Total Fuel consumption (at volume flow) l/h	Consumi litri miglio Total Fuel consumption (at volume flow) l/na mi	Autonomia nm Range na mi	Potenza in scala 4 (al the station) cv Sound level on scale 4 (at the station) cv
Engine rotational speed 1/min					
1000	8,2	37	3,6	178	59
1100	11,0	55	5,0	200	62
1200	13,1	75	6,3	219	65
1300	16,2	105	8,3	230	67
1400	21,7	146	11,0	255	69
1500	25,2	177	13,4	269	70
1600	29,5	219	16,8		
1700	31,7	264			



The hull came out of the water in around eight seconds. Even the top speed is remarkable: 31.7 knots at 2500 rpm with a fuel reading of 294 litres used per hour, and slightly under nine litres per nautical mile travelled. Whereas at the planning minimum, it did just over thirteen litres per hour reaching 106 and litres per mile was eight. If it were an end-of-term report card, we have to say that the student Azimut 53 Fly had passed with flying colours. How it behaved in the waves is just as praiseworthy. It tends them off without any particular problems. We aren't, of course, talking about ocean waves, but they were nevertheless ones that could trouble a boat of this size that is moving fast. Even so, the 53 Fly doesn't have any difficulty at 20 knots, or even at 25. The only thing to remember when you are going fast is to measure out the throttle to avoid jumping on the waves. You just need to anticipate a bit to ensure that it is a comfortable ride. The lines of the hull were done by the research and development department at Azimut Benetti. The deadrise angle at the V-shaped hull is enough to handle a fairly rough sea, like what we came across during the test. Before starting to plane, however, the boat sits back a bit, something you can ascertain from the limited visibility you get from the internal steering position. Obviously, as you speed up you get just the right trim with the hull horizontal to the water surface. That's also because of the interceptors that are fitted. They are automatic and so whoever is at the helm doesn't have to worry about them. The effect of what they do can also be seen from the bow wave because when they start to work to lower the bow and get the right trim, they bring up a good amount of water. When underway, the steering felt very balanced, it was the right compromise between being soft and reactive. The Volvo IPS system gives it a good dose of agility, but also the overall height of the freeboard helps to give a feeling of stability and stability when turning.

To Azimut, a family boat means comfort for long stays on board, being easy to handle and giving good performance both in terms of speed and fuel consumption.

Family Boat che per Azimut significa comfort per lunghi soggiorni, facilità di conduzione e buone performance sia per velocità, sia per i consumi.



Engine room

Due Volvo Penta D11 da 750 cavalli ciascuno per un totale di 1.500 cavalli. Si tratta di una potenza notevole in grado di spingere l'Azimut 53 Fly fino a 31,7 nodi di velocità massima.

236

Two Volvo Penta D11s, each turning out 750 horsepower, give a total of 1,500 hp. That is a significant amount of power able to push the Azimut 53 Fly up to 31.7 knots top speed.

Maneggevole sia in virata, sia in manovra ai bassi regimi, anche grazie alla scelta di montare il sistema Ips di Volvo con i piedi azimutali. La V di prua è sufficientemente profonda per non soffrire il mare formato.

It is both easy to move around when turning and when manoeuvring at low revs, not least because of the decision to fit the Volvo IPS system with azimuth drives.

The V-shaped bow is deep enough to mean that it doesn't suffer from the rough sea.

Despite having a flybridge, the 53's height over the water isn't excessive. Another great piece of work done by Azimut is how they soundproofed the engine room. Although we did feel some vibration, it was not just caused by the engines and the onboard equipment, but also by the rough sea. But even so, the level of decibels that I measured with the sound metre was always very limited, both at the bridge and in the master cabin. You get a good feeling at the helm. The dashboard, the wheel, throttles and joystick are all within easy reach. You can get around easily, and do manoeuvres without bashing into anything. Even the steering seat is welcoming and comfortable. The interiors have been done carefully by the yard and are designed to give a feeling of space and comfort for six people. The master cabin is midships, and takes up the whole beam, while going forward, the sleeping accommodation has a double room, and another twin room. There's just one bathroom for these two cabins but looked at overall, a layout with three cabins and two bathrooms is most definitely comfortable, especially if we bear in mind that we are on board a 53-footer. The lounge is traditional, with a lot of windows and doors that mean there can be continuity between the dinette and cockpit with the kitchen located close to the cockpit. The deck design was handled by Alberto Mancini and what I appreciated in it was its rationality. The eating area is inside the lounge and on the flybridge, so the cockpit does not have a dining table. The relaxation areas in the bows and on the flybridge have also been drawn up rationally and provide a good dose of privacy even if you are moored at the quay by the stern. And finally, there is the submersible aft platform, from where you reach the sailor's quarters. As well as giving manoeuvrability, the use of IPS transmissions means the interior volumes can be larger, allowing for more headroom and storage capacity. ▀

