

## AZ 43

Linea elegante e attuale. Soddisfacenti le qualità nautiche e ben allestiti gli interni. Si presta anche per crociere impegnative.



**Piero Ragazzi**, autore di questo articolo e di altri di argomento tecnico, collabora dal 1999 con la nostra rivista. E' consulente tecnico d'ufficio del tribunale civile e penale del tribunale penale. Tecnico abilitato RINA e Istituto Giordano per i C.N.D. a ultrasuoni per scafi in metallo e vetroresina. Collabora con le principali compagnie di assicurazione, nonché svolge valutazioni tecnico commerciali per privati. E' ispettore alla sicurezza e tecnico per la certificazione CE delle unità da diporto per l'Istituto Giordano.

Uno degli aspetti che hanno priorità nello studio di un progetto di fly di dimensioni contenute è quello di soddisfare un'utenza eterogenea. Da una parte i "marinai" e dall'altra i "vacanzieri", due specie di diportisti che hanno aspirazioni contrastanti. Mentre i primi esigono elevate qualità marine, come è giusto attendersi da uno yacht per navigazioni d'altura, i secondi desiderano ambienti ampi ed accoglienti che garantiscano un comfort adeguato al significativo investimento. Dotare un quattordici metri di tre cabine indipendenti con due servizi igienici non è certo impresa impossibile e sono molte le barche di dimensioni anche più contenute che hanno raggiunto questo obiettivo. I problemi però spesso si

presentano al momento di affrontare condizioni meteo non proprio ideali e capita che il comportamento in mare deluda le aspettative di chi programma navigazioni importanti. L'AZ 43 propone qualità costruttiva e doti marine non comuni nella sua fascia dimensionale. La

barca è stata prodotta tra il 1991 ed il 1998 in 115 pezzi e la possibilità di trovare un buon usato è piuttosto alta. Lo yacht della prova, svoltasi nel Medio Tirreno in condizioni di mare caratterizzate da onda giovane ripida e corta, era un modello del '95 ben conservato grazie a una



Sopra, la timoneria interna e il quadro elettrico principale. Quest'ultimo è a sinistra del posto di guida in basso, posizione raggiungibile con difficoltà durante la guida.

manutenzione attenta. La scelta all'origine poteva essere effettuata su tre diverse motorizzazioni: i Volvo Penta da 2 x 430 cv, i Cat da 2 x 440 cv e gli Aifo da 2 x 380 cv. Nel nostro caso montava Cat con circa 600 ore di moto.

## Costruzione

Diversamente da altri modelli prodotti da Azimut lo scafo è laminato in single skin realizzando il manufatto con resina epossidica modificata Epacryn della Sp System e fibra di vetro. I rinforzi strutturali consistono nei tradizionali longheroni "ad omega" in vetroresina posti per chiglia e per madiere coadiuvati dalle paratie strutturali realizzate in compensato marino. Scelta condivisibile anche per la realizzazione dei laminati delle murate, della coperta e della sovrastruttura in sandwich di vetroresina e Divinycell con zone d'appoggio rinforzate con inserti in compensato marino e laminato pieno. Le soluzioni adottate si sono confermate scelte di grande affidabilità sia dal punto di vista della resistenza all'assorbimento di umidità dei laminati dell'opera viva, tanto per la durata agli stress imposti dalla navigazione e dall'impatto con le onde. A conferma di ciò la constatazione delle ottime condizioni dei laminati esaminati nell'alaggio e dalla quasi totale assenza di "ragnatele" e crepe nel resto delle superfici dell'opera morta e delle sovrastrutture. Pur trattandosi di un modello di serie legato alla necessità di essere concorrenziale nella propria fascia dimensionale, il progetto dell'AZ 43 rappresenta come sia possibile ottenere un'unità dai pesi contenuti e capace quindi di prestazioni di rilievo con potenze contenute (circa 15.000 kg a pieno carico con 850 cv complessivi di potenza massima) senza con questo ipotecare le caratteristiche di durata dello yacht.

## Coperta

Salendo a bordo, la prima cosa che si nota è il tuna door per l'accesso alla spiaggia di poppa privo della consue-

ta (e spesso pesante) porta, ma chiuso da un tubo in acciaio inox che, quando non è in posizione di sicurezza, si trasforma in un tientibene verticale sul lato dritto dell'apertura. La soluzione è interessante in quanto, anche se in navigazione l'impressione è che il pozzetto resti aperto le contenute dimensioni non la rendono pericolosa. È comunque evidente che un poco di attenzione è necessaria qualora ci siano bimbi in pozzetto. Un'altra particolarità è la disposizione inusuale dei verricelli di tonneggio sul coronamento dello specchio di poppa al fine di servire le bitte d'ormeggio posizionate "per madiere" in modo altrettanto inconsueto. La soluzione è un po' in contrasto con la logica delle manovre e delle forze applicate allo scafo. Da notare che a distanza di dieci anni dal varo né le basi dei verricelli né delle bitte presentano danni

da fatica. Il pozzetto ha forma molto regolare con il divano molto regolare all'estremità posteriore che cela l'accesso al locale di poppa. Le tasche ricavate a murata in prossimità delle bitte permettono di tenere la zona sgombra dalle cime d'ormeggio anche nelle permanenze in porto. Sempre in pozzetto è piacevole la vista della scala del fly che non disturba né per l'ingombro (in realtà volendo muovere un appunto è da considerare che la posizione molto verticale ne rende meno agevole la salita) né esteticamente in quanto la realizzazione in tubo inox con gradini in teak la rende molto "leggera" alla vista. L'accesso a prora transitando sui passavanti laterali è condizionato dalla larghezza contenuta degli stessi ma la battagliola in tubo d'acciaio inox alta e solida rende l'operazione sicura. Il posto di manovra prevede ferramenta di buona qualità, adeguatamente dimensionata e dotata



In alto, la zona living caratterizzata da rivestimenti e tappezzerie in toni chiari. Sopra, il bagno e la cucina ben attrezzata situata a un livello inferiore rispetto al salone. Sotto, le due cabine per gli ospiti. Una, a dritta, è arredata con letti a castello e l'altra, di fronte, con letti gemelli.



di una finitura superficiale di qualità. Il passaggio delle cime sulla vetroresina è difeso da piastre d'acciaio e il verricello risulta pratico da azionarsi e incassato sul piano di coperta. Il pozzo della catena è diviso in due parti da una paratia che permet-

te l'utilizzo della zona più a poppa come cala per cime e piccoli parabordi. Il fly è ampio e, contrariamente alle più recenti tendenze che vogliono ogni spazio arredato all'inverosimile, se si esclude il divano della timoneria, rappresenta un solarium da

pagine azzurre

USATO SOTTO LA LENTE



gestire in piena libertà. Grazie a questa scelta anche il controllo delle manovre dal fly è avvantaggiato e la visuale libera da ogni intralcio permette di percepire con precisione gli ingombri della barca.

### Interni

Passando al layout degli interni, è necessario citare il locale posto a poppa estrema che, con un po' di fantasia, può essere considerato cabina marinaio. Lo spazio può essere destinato a contenere quella quantità di oggetti che, non avendo una collocazione precisa, vengono spostati da un locale all'altro della barca: tendalini, cagnaro, cuscini

del pozzetto, cime e molle di rispetto, bicicletta pieghevole etc. Passando ai locali abitabili, si nota la praticità della parete di cristallo fumé in tre elementi scorrevoli che si sovrappongono liberando un passaggio di accesso al salone oltre 1,70 m. La zona living, organizzata in modo lineare con due divani disposti per chiglia, risulta illuminata dalla luce diretta proveniente dal pozzetto e ciò compensa la superficie vetrata laterale che non è molto estesa sia per le dimensioni generose dei montanti posteriori del fly, tanto per l'altezza dei passavanti laterali che condizionano le dimensioni verticali delle finestre. Un



La timoneria sul flybridge. La strumentazione è protetta da una palpebra in plexiglass per il buon mantenimento dell'attrezzatura.

sapiente uso di essenze bionde e di tappezzerie e rivestimenti dai toni chiari completano la sensazione di freschezza della zona più "vissuta" della barca. All'estremità anteriore sinistra del salone, in posizione rialzata, si trova il divano della timoneria interna contrapposto ad una consolle razionale, dotata di ampio spazio per l'alloggiamento della strumentazione e, particolare non trascurabile, bella da vedersi. Il quadro principale degli interruttori magnetotermici è posizionato alla sinistra del posto di pilotaggio un po' troppo in basso per essere raggiunto con facilità durante la guida e di difficile lettura in condizioni di scarsa illuminazione. La disposizione della cucina sul lato dritto ad un livello ribassato rispetto al salone è un esempio di funzionalità. Il locale è virtualmente separato dalla zona conviviale e si sono ottenuti spazi superiori allo standard organizzando la zona lavoro su un banco a ferro di cavallo che accoglie senza sacrifici un piano di cottura a tre fuochi contrapposto ad un doppio livello di dimensioni quasi casalinghe. Scendendo ancora si accede alla zona notte dove lo studio Cormoran Design ha ricavato due cabine per gli ospiti di dimensioni diverse; una con due letti gemelli in piano e la più piccola con due a castello. Le cabine ospiti utilizzano un bagno comune di buone dimensioni. Come prevedibile spazi più importanti sono dedicati alla cabina armatore che gode di servizi privati con doccia a parete. Per ultimo la sala macchine che, come tradizione Azimut, è molto razionale e ragionevolmente ampia in rapporto alle dimensioni del tipo di yacht. Le normative di sicurezza sono rispettate e la manutenzione ordinaria dei motori è possibile senza eccessivi contorsionismi.



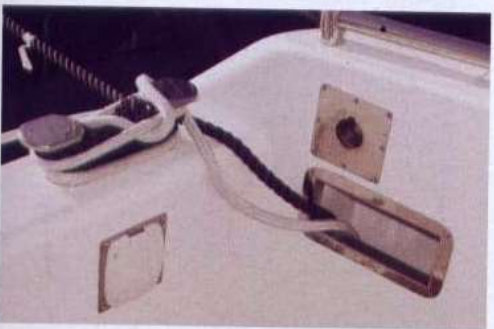
In alto, il prendisole sul flybridge. Sopra e sotto, la disposizione inusuale di bitte e verricelli di tonneggio sul coronamento dello specchio di poppa.



### In navigazione

Il vantaggio rispetto alle situazioni in cui è necessario avere un aiuto dal piano di coperta lo si scopre la prima volta che si deve affrontare un ormeggio ad agosto con vento al traverso. La manovra di uscita è stata quindi molto semplice e priva di ansia ma la vera sorpresa che la barca ci ha riservato si è svelata durante la navigazione. La sensazione che si prova è quella di avere una carena ben bilanciata che mostra coerenza nell'assetto che non varia in modo sensibile né nell'andatura dislocante né al raggiungimento della planata,

le di crociera è stata di poco superiore a 30 nodi mentre quella di crociera si è posi-



In alto, la chiusura del tuna door, che diventa un timentibene verticale. Sopra, la tasca realizzata sulla murata per contenere la coda delle cime e mantenere il pozzetto sgombro. Sotto, il posto di manovra di prora. Il pozzo catene è diviso in due zone separate.



permettendo quindi in condizioni normali di trascurare l'uso dei flaps (che, di conseguenza sono molto piccoli, paiono presi in prestito da un 27'). La dolcezza dello scafo all'impatto con l'onda corta ci ha piacevolmente smentito. Per quanto il comportamen- to su un'onda di 50 cm non possa rappresentare il lasciapassare incondizionato per affrontare ogni tempo, le reazioni dello yacht sono parse sane e anche con condizioni peggiori se non si ricercano prestazioni non consone al tipo d'unità, si può affrontare la situazione con serenità. La velocità massima raggiunta in condizioni simili a quel-

ziona attorno ai 25 nodi con un consumo stimato in circa 130 lt/h, il che permette di programmare navigazioni per circa 200 miglia tra un rifornimento e l'altro, distanza non ampia in rapporto alle potenzialità dello yacht. La rumorosità agli alti regimi è nella media della categoria con scarichi tradizionali mentre, a velocità di crociera economica (tra i 18 ed i 20 nodi) specialmente all'interno della barca, è più contenuta. Nella norma per il tipo di trasmissione le vibrazioni.

### Difetti

Capita che si chieda al giornalista di "sparare" critiche più sulla barca che sta descrivendo immaginando che nel breve volgere di una prova di poche ore sia possibile individuare gravi difetti. Per quanto riguarda l'AZ 43 non abbiamo rilievi significativi da segnalare. L'apertura del tuna door, realizzata con un semplice tubo d'acciaio, è però di piccole dimensioni e non si ha la sensazione di poter cadere fuori dal pozzetto alla minima accelerazione. Le bitte d'ormeggio di poppa sul coronamento dello specchio ed orientate perpendicolarmente alla linea di tiro delle cime sono in contrasto con la logica dell'ormeggio ma, alla resa dei conti, lavorano correttamente sulle campane dei tonneggi e in dieci anni di ormeggi non hanno danneggiato in alcun modo la



La sala macchine ha un volume sufficiente per consentire di effettuare operazioni sui motori in modo agevole.

vetrosina su cui sono fissate. La scala del pozzetto è molto verticale e sarebbe più comoda e sicura se l'inclinazione fosse più accentuata ma ciò comporterebbe la rinuncia ad un buon mezzo metro quadro di pozzetto. I passavanti sui lati della tuga sono forse sottodimensionati ma .... accettereste di ridur-

re la larghezza del salone di 30 o 40 centimetri per averli più ampi? La solida ed alta battagliola in tubo d'acciaio "ci mette una pezza". L'autonomia di combustibile non è elevata e, per quanto sia sufficiente per i programmi dell'armatore medio, le qualità della barca potrebbero aspirare a qualcosa di più.



## AZ 43

### IN SINTESI

#### La quotazione

La valutazione media per una barca costruita a metà degli anni 90 in buone condizioni generali e mediamente dotata di accessori si attesta tra i 240.000 ed i 260.000 euro. La versione più ricercata è quella motorizzata Cat, segue quella con i Volvo e, meno gradita, quella con gli Aifo.



#### L'armatore tipo

La barca è chiaramente orientata verso la crociera con mete anche impegnative, naviga bene, velocemente ed in sicurezza. La sobrietà della linea esterna ed il buon gusto degli interni ne hanno preservato una freschezza invidiabile che dona quel tocco di classe fuori dalla moda che per alcuni è importante. È un buon investimento in quanto caratterizzato da un buon rapporto qualità/prezzo e da una ragionevole aspettativa di stabilità di quotazioni.

#### I dati

Lunghezza f.t. m 13,50; lungh. al gall. m 11,50; largh. m 4,40; altezza m 4,70 roll-bar compreso; immersione sotto le eliche m 1,00; dislocamento kg 15.500 a pieno carico; portata 12 persone; serbatoio carburante lt 1.200; serbatoio acqua lt 500.

