

ENTRY level

È il più piccolo della gamma dei fly e offre una propulsione Ips in alternativa ai piedi poppieri che, con 740 cavalli complessivi, lo spingono a una velocità massima di 31 nodi. Tre cabine sottocoperta e un flyingbridge molto spazioso

testo di Emanuele Pastori foto di Andrea Muscatello

Il cantiere di Alicante presenta questa imbarcazione condensando in essa la sua esperienza sull'innovativo stile degli interni proposto dallo studio di design Cristiano Gatto. Il risultato è un ambiente gradevole, visti i materiali di pregio e gli accostamenti di tonalità ben riusciti, così come riuscita è anche la linea esterna della barca, con la cintura segnata dal grande sviluppo del fly che non grava molto sulla volumetria della tuga, peraltro visivamente alleggerita dalla presenza delle vetrate laterali a stile composito che interessano la postazione di pilotaggio, la dinette e la cucina. Ampio e panoramico il parabrezza, che è molto inclinato e la cui base

si raccorda bene con la zona in cui è incassato il prendisole prodiero. Ben sviluppata e alta la battagliola con candelieri a doppio ordine, che sarebbe preferibile apribile nella parte anteriore e attrezzata con i porta-parabordi.

Il ponte di coperta è anticipato da un piano di accesso in teak al cui livello si trova l'ingresso del compartimento motori che è di tale ampiezza da consentire anche il ricovero del battellino di servizio e dell'atollo di sicurezza. Sul piano del pozzetto e sul lato sinistro c'è la scala, davvero molto comoda, per la salita al fly. Entrando nella tuga si trova, sulla sinistra, un grande frigorifero con con-





Qui sopra, scorcio della zona living. Nel tondo, particolare dello spazioso divano con tavolo. Nella pagina di destra, la cabina ospiti (in alto) e quella vip a prua.

Commento tecnico alla carena

Lo scafo è stratificato con resina vinilestere e stuoie bidirezionali integrate da kevlar, mentre le murate e la sovrastruttura sono in sandwich di Airex. La stratificazione è eseguita con la tecnica dell'infusione che assicura una quasi perfetta laminazione. La struttura di rinforzo interna si avvale di correnti longitudinali e madieri resinati. La forma della carena è a V stabilizzata da pattini di tipo Hunt, con ruota di prua sufficientemente avanzata e di raggio medio, mentre il diedro poppiere è di 18°. Nella zona di prevedibile maggior punto di pressione fuoriescono i due piedi Ips a eliche trattive, dove lo studio per il posizionamento è stato eseguito in collaborazione con la stessa Volvo Penta.

gelatore e, sul lato opposto, la dinette con divano a C e tavolo al suo centro. Di fronte vi è la zona cucina con banco in cui sono inseriti la cambusa, il lavello e la doppia piastra in vetroceramica.

A proravia si trova una seduta coronata superiormente da un pratico ripiano per il carteggio e, sul lato opposto, dopo il boccaporto di discesa sottocoperta, c'è la postazione di pilotaggio. Qui le soluzioni sono ai migliori livelli di funzionalità, con il volante in giusta posizione e i monitoraggi dei motori e della navigazione ben installati e privi di fastidiosi riflessi. Il ponte inferiore dispone di una zona di disimpegno sufficientemente ampia, con gli accessi simmetrici alle due cabine ospiti e ai due bagni. Le cabine hanno due letti ciascuna e ripostigli, il tutto in ottima luce naturale grazie agli oblò. La cabina prodiera è ampia e ha il letto matrimoniale. Arioise e ben attrezzate le due toilette che dispongono di armadietti capaci, di lavabi a calice con rubinetto miscelatore, di wc marino con maceratore e box doccia con riloga di plexiglass.

Il flyingbridge è esteso e di comodo accesso. È dotato di una dinette con divano a C e di un tavolo che, per le sue eccellenti caratteristiche estetico-funzionali, farà



certamente scuola. La consolle di pilotaggio con la duplicazione degli strumenti è importante e dispone di un buon sedile. Alla sua destra il prendisole è adatto a ospitare due persone e nella spalla posteriore ospita le antenne e i dispositivi per la navigazione strumentale, quasi fosse un basso roll-bar.

Notevole la cura con cui sono stati realizzati gli arredi. I mobili sono di rovere naturale e di wengé. Nel salone i rivestimenti sono sati impreziositi con inserti di cuoio e dello stesso materiale sono le testate dei letti.

La prova

In navigazione Astondoa 42 Fly rivela una carena valida e stabile. Sotto la spinta dei due Volvo Ips 500 di 370 cavalli ciascuno entra in planata con partenza da fermo in 9 secondi e mezzo, con un carico a bordo di 5 persone e rifornimento per circa 350 chilogrammi. Raggiunge la massima velocità di circa 31 nodi in 28 secondi. Sempre ben parallela al piano di navigazione dispone di ottima stabilità di rotta, presenta dolcezza di impatto con l'onda e scarse proiezioni laterali d'acqua. Non perde mai contatto con la superficie liquida e,



La scheda

Astilleros Astondoa S.A.

Alicante, Spagna,

Distributore esclusivo

Stella Mare Srl,

33053 Latisana (UD),

tel. 0431 513209,

fax 0431 521533

@info@stellamare.com,

www.stellamare.com

Scafo Lunghezza f.t. m 12,60 · lunghezza scafo m 12,05 · larghezza m 4,16 · portata massima 10 persone · 3 cabine · 6 posti letto · 2 locali toilette · riserva combustibile lt 1.000 · riserva acqua lt 350 · peso a vuoto kg 12.500 · rapporto peso/potenza imbarcata 16,89 kg/cv

Motori Due turbodiesel Volvo Penta · mod. Ips 500 · 4 tempi · iniezione diretta common rail · 6 cilindri in linea · alesaggio x corsa mm 103 x 110 · cilindrata 5.500 cc · rapporto di compressione 17,5:1 · turbo con aftercooler · compressore volumetrico · controllo elettronico Evc · 4 valvole per cilindro · potenza cv 370 (272 kW) · regime 3.500 giri/m · trasmissione Ips · peso a secco kg 770 · rapporto peso/potenza 2,08 kg/cv

Principali dotazioni standard
Piano cottura di vetroceramica · forno · frigorifero di lt

220 con congelatore · telo per copertura quadro comandi sul fly · teli copertura cristalli vari · elica di prua con doppia stazione · vhf · eco-scandaglio con ripetitori su fly · antenna tv · tv lcd 17" con dvd in salone · preinstallazione tv nelle cabine · prendisole di prua e sul fly · piattaforma bagno di teak · luci di cortesia in pozzetto e su piattaforma · verricello elettrico salpancora e tonneggio · m 70 catena per ancora · ancora kg 25 · antivegetativa · 6 parabordi · cime di ormeggio · mezzomarinaio

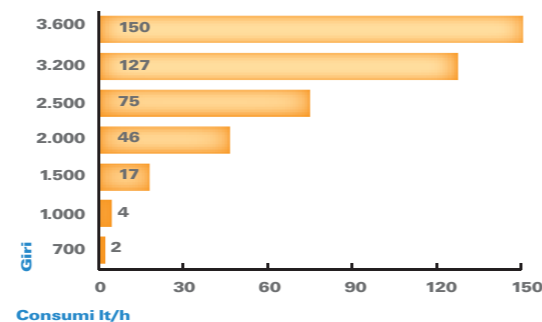
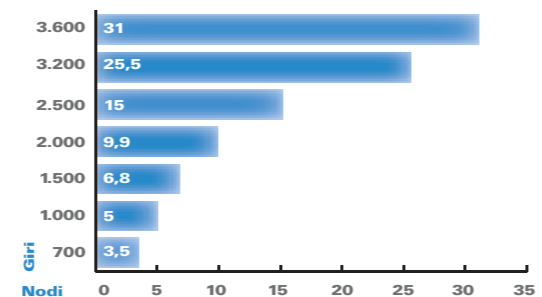
Principali optional Joystick con doppia stazione di comando · generatore Mase 6,1 kW insonorizzato · aria condizionata in salone e cabine 20.000 btu · gps chart plotter Raymarine C 80 a colori e ripetitore su fly · autopilota 6001 con ripetitore e cartuccia elettronica Mediterranean Gold · tv lcd · passerella guetta Besenconi con candelieri automatici e carabottino teak · divani salone in pelle · pozzetto in teak birmano · bimini top · frigo supplementare al fly · allestimento, varo e collaudo

Certificazione CE Categoria B
Prezzo € 435.000 + iva

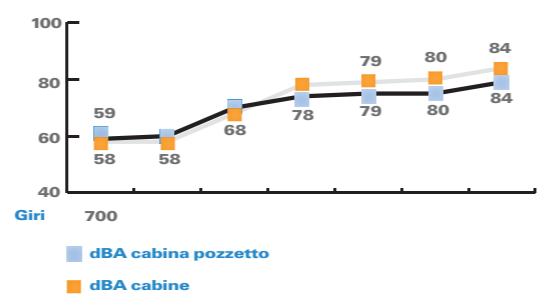
Provate per voi Astondoa 42 Fly

Le prestazioni

Condizioni della prova Località: mare anti-stante Lignano · onda lunga · tempo soleggiato · leggera brezza in aumento · limite di sostentamento in planata nodi 18 a 2.700 giri/m



Rumore in dBA



anche quando accenna a un salto, lo fa dolcemente e con ricaduta morbida. La virata e la manovrabilità sono condizionate dalla presenza degli Ips a eliche trattive (le T3, per l'esattezza) che ottengono raggi di virata sorprendenti e con inclinazione sempre corretta. La manovrabilità è notevole, in particolare con l'ausilio del joystick di cui la barca era equipaggiata (solo in opzione). L'imbarcazione non è mai stata condizionata in alcuna delle andature di prua, di poppa, al mascone, al giardinetto e al traverso. Si è dimostrata una delle barche più silenziose che ho avuto occasione di testare in questa dimensione non avendo mai superato la soglia degli 84 dBA rilevati dal posto di pilotaggio alla massima velocità.



Qui a fianco, la plancia di comando. Sopra, una particolare immagine delle scale che dividono le due cabine ospiti. In alto, l'Astondoa 42 Fly in navigazione mostra le spaziose zone esterne.

