

a motor & YACHTING
Barcos

ALTAIR ZAFIR 50 CLASSIC

Todo a medida

El astillero Altair goza de una excelente reputación en la construcción de barcos de producción en serie. Sin embargo, tenemos la ocasión de presentar este nuevo cincuenta pies caracterizado por la fabricación totalmente custom. Denia fue el lugar escogido donde pudimos llevar a cabo el test de este Zafir 50 Classic totalmente construido a medida para su armador.

Por M. Cornudella y J. Gelpí

ALTAIR ZAFIR 50 CLASSIC

Programa	crucero
Eslora total	16 m
Eslora de casco	15,70 m
Manga	4,82 m
Calado	1,16 m
Desplazamiento	22.000 kg
Potencia admitida	2 x 715 CV
Capacidad de combustible	800 l
Capacidad de agua potable	850 l
Plazas en litera	4+2
Categoría de diseño CE	A (ilimitada)
www.altairyates.es	
Motorización en prueba	2 x Cummins MerCruiser Diesel QSM 11-715 de 715 CV
Velocidad máxima en prueba	26,50 nudos

Precio 800.000 €
embarcación probada
(impuestos incluidos)

AL DETALLE EN EXTERIOR



La proa cuenta con un balcón de inox cerrado con la maniobra de fondeo bajo una tapa integrada en la cubierta.



Los portadefensas de cada banda pueden acoger hasta cuatro defensas en cada soporte.



Los pasillos laterales son amplios y los pasamanos están ligeramente abiertos al exterior para facilitar el paso.

●●● Si a la experiencia de Altair añadimos una potente y eficaz doble motorización Cummins MerCruiser Diesel (CMD) con el QSM 11 de 715 CV **OBTENEMOS UN CONJUNTO EXCELENTEMENTE MARINERO Y CON MUY BUENAS PRESTACIONES**

No es habitual ver una embarcación de 50 pies construida bajo parámetros particulares del armador y menos aún de la mano de un astillero nacional. Sin embargo, Altair ha sabido conjugar su tecnología y experiencia para afrontar este reto con el nuevo Zafir 50 Classic, una unidad fabricada según los gustos y preferencias del armador, y ha salido airoso. Se ha partido de unas líneas inspiradas en las fisher americanas, con gran arrufo en proa de amuras abiertas y con caída lateral a popa. Si a la experiencia de Altair añadimos una potente y eficaz doble motorización Cummins MerCruiser Diesel (CMD) con el

QSM 11 de 715 CV obtenemos un conjunto excelentemente marinero y con muy buenas prestaciones.

Navegación

El día se nos presentó totalmente soleado con una mar levemente rizada sobre cierta mar de fondo y una ligera brisa. Nos dispusimos a probar este nuevo crucero de Altair con seis tripulantes a bordo, con el depósito de combustible prácticamente lleno y con 500 litros de agua. La carena se nos presentaba como "en primicia" puesto que era la primera unidad de estas características que fabricaba el astillero, con V profunda en proa, gran arrufo, amuras abiertas, quilla corrida y semitúneles en popa. No dejó de sorprendernos la efectividad de los motores instalados en esta unidad, sobre todo en la arrancada desde parado, puesto que se necesitaron tan sólo 11 segundos para alcanzar el planeo y añadirle solamente 10 más para llegar a la velocidad punta, situada por encima de los 26 nudos. Y nos sorprendió ya que el desplazamiento del conjunto barco-motorización se situaba por encima de las 22 toneladas. El cruce de nuestra propia estela nos mostró una efectivísima carena que permitirá, con absoluta seguridad, cruzar cualquier mar que apuntemos por proa, aunque más en el caso de una ola atlántica que con la →

LA PRUEBA

Condiciones

Cielo	soleado
Mar	levemente rizada y de fondo
Viento	5 nudos
Personas a bordo	6
Depósito de combustible	63%
Depósito de agua	99%
Estado del casco	limpio con patente
Localización	Denia

Motorización instalada

Tipo	interior
Marca	Cummins MerCruiser Diesel
Modelo	QSM 11-715
Nº motores	2
Combustible	gasóleo
Potencia	2 x 715 CV
Peso del motor	2 x 1.188 kg

Touron

Tel.: 916 572 773

Velocidades Nudos	Régimen rpm	Sonoridad dB
26,50	2.300	81
22,50	2.000	79
18,50	1.750	78
13,30	1.500	76
10,60	1.250	74
9,30	1.000	76
6,10	Ralenti	65
	(embragado)	600

Régimen

Régimen máximo motor	2.500 rpm
Régimen máximo alcanzado	2.300 rpm

Aceleración

Tiempo de planeo	11 s
Tiempo para velocidad máxima	21 s

Navegación

De vel. máx. a parado	10 s
Vel. máx. con un motor	11,80 nudos
Vel. máx. en giros continuos	26 nudos

PUESTO DE GOBIERNO

Instrumentación

Relojería motores	Cummins: RPM, temperatura, presión, voltímetro, combustible
Compás	sí, Zenith
VHF	sí, Ray 240E
Electrónica adicional	Raymarine: multifunción E120W, piloto automático ST7002
Superficie adicional	sí
Montada sobre	consola de PRFV

Asientos

Plazas	2
Tipo	fijo
Regulable altura	no
Regulable proa/popa	no
Cofres inferiores	no

Equipamiento

Puntos de apoyo	lateral consola
Volante regulable	no
Dirección	hidráulica
Mando de motores	electrónicos
Guantera	no
Reposapiés	sí
Guardacartas	no

La excelente combinación de esta unidad con los dos QSM11 nos permitió alcanzar una velocidad punta por encima de los 26 nudos sin llegar a las máximas revoluciones admitidas.

Las líneas son clásicas pero elegantes, con un buen arrufo en proa, lo que lo convierte en un barco sobradamente marinero.



◀ El fly cuenta con un pedestal para las antenas, pasamanos perimetral y un pequeño deflector de metacrilato en proa.

EXTERIORES

Tipo de cubierta clásica

Plataforma de baño

Dimensiones 3,85 x 1,20 m

Integrada sí

Teca sí

Escalera sí

Cofres sí

Portadefensas no

Bañera

Dimensiones 3,75 x 2,10 m

Solárium no

Asientos popa 2,09 x 49 m

Altura francobordo 0,68 m

Asiento popa 1,80 x 0,39 m

Altura bajo voladizo

fly en popa 2,18 m

Cofres inferiores asientos sí

Cofres bajo cubierta sí

Ducha de popa sí

Mesa no

Pasillos laterales

Anchura 0,32 m

Altura francobordo 0,10 m

Altura candelero 0,70 m

Puntos de apoyo lateral fly

Proa

Solárium 1,83 x 2,99 m

Posavasos no

Flybridge

Dimensiones 3,50 x 3,16 m

Tipo de escalera de acceso

PRFV con escalones en teca

Pasamanos perimetral sí

Puesto de gobierno

3 asientos individuales

Asientos diván no

Cofres inferiores asientos sí

Mesa sí

Solárium popa sí, 1,85 x 1,45 m

Módulo bar no



En el superior de la caseta de proa se ha habilitado una zona de descanso con un buen solárium flanqueado por sendos pasamanos de acero inoxidable.





Tal vez el deflector de proa del fly podría ser algo mayor para hacer más agradable la conducción desde este puesto de gobierno.

●●● Aunque parece más bien un barco de concepto fisher, **LO CIERTO ES QUE LA DISTRIBUCIÓN EXTERIOR CUMPLE CON TODOS LOS REQUISITOS DE UN CRUCERO**, lo que lo convierte en un ejemplo de polivalencia de uso



Combinando las colchonetas obtendremos un buen solárium en el puente superior.



típica ola corta del Mediterráneo. El pilotaje desde el fly permite una excelente visión en cualquier maniobra aunque el deflector de metracrilato podría contar con un poco más de altura para piloto y copiloto. Desde el puesto de gobierno interior pudimos comprobar que la dirección era algo dura, aunque la comodidad de conducción y la poca sonoridad e inapreciables vibraciones de los motores se agradecerán en largas travesías con esta unidad custom.

Distribución exterior

Aunque parece más bien un barco de concepto fisher, lo cierto es que la distribución exterior cumple con todos los requisitos de un crucero, lo que lo convierte en un ejemplo de polivalencia de uso. Pero hemos de tener en cuenta que esta unidad es custom, pensada por y para el armador, con sus gustos y preferencias. Desde popa encontraremos una gran plataforma de baño integrada y forrada en cálida teca, al igual que todos los pasillos laterales, cubierta de proa y bañera. En la banda de estribor se ha ubicado la escalera de baño escamoteada en el perfil exterior y cuenta además con dos cofres de estiba. La portezuela de acceso a la bañera se halla en estribor y en la parte interior de la misma se han colocado dos guanteras. La amplia bañera dispone de un banco transversal a popa con estiba interior y, además, dos bancos móviles a cada banda que pueden abatirse y →

AL DETALLE EN EXTERIOR



Esta unidad incorporaba de serie el sistema Yatch Controller para facilitar las maniobras de atraque y desatraque del barco.



Bajo el escalón de los pasillos laterales también hallamos espacio de estiba.

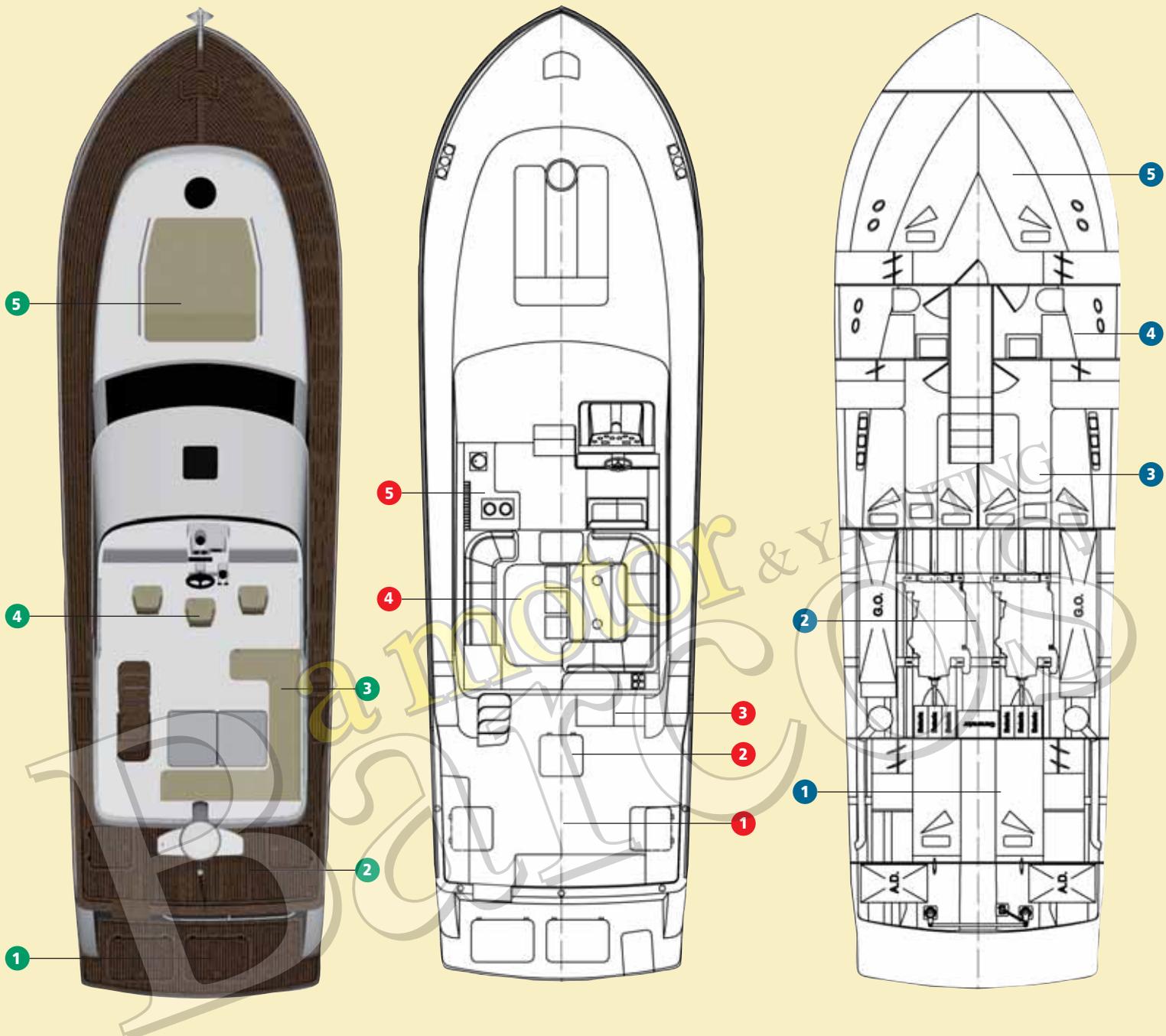


La escalera de acceso al fly es de PRFV pero con los escalones forrados en teca.



Todo en este barco está incluido en el precio, también el toldo bimini del fly.

Altair 50: CLAVES DE DISEÑO



EXTERIORES y FLYBRIDGE

1. La gran plataforma de baño integrada cuenta con dos buenos cofres de estiba.
2. La bañera es espaciosa, con un alto francobordo, banco transversal a popa y grandes cofres de estiba.
3. En el flybridge se ha proyectado un sofá en L con mesa central convertible en solárium.
4. Un puesto de gobierno inusual con tres asientos individuales con el piloto en el centro.
5. En proa, se puede ubicar un gran solárium acolchado flanqueado por un largo pasamanos en acero inoxidable.

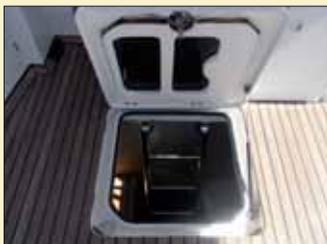
BAÑERA Y SALÓN

1. La bañera, desahogada, dispone de un gran asiento corrido atacado a estribor y dos accesos a estiba en cada banda del piso.
2. Un tercer tambucho dará acceso a la cabina destinada a la marinería con dos literas independientes.
3. Además, se ha dispuesto frente al acristalamiento de popa un módulo compuesto de asiento con estiba, fregadero y lavavajillas inferior.
4. El sobrio salón se ha diseñado con un asiento en U a estribor, mesa fija y asiento en J en la otra banda.
5. La cocina es de reducidas dimensiones pero con todos los elementos al alcance del maestro culinario del momento.

INTERIORES

1. Las dos literas de marinería son simétricas, accediéndose a ellas desde el tambucho central de la bañera.
2. Los motores Cummins MerCruiser Diesel QSM 11-715 están instalados con excelente calidad en una sala de máquinas compartiendo espacio con otros elementos del barco como el aire acondicionado, generador, etc.
3. Las dos cabinas dobles son simétricas en babor y estribor, austeras pero eminentemente prácticas.
4. Del mismo modo se ha seguido con la simetría en cuanto a los dos aseos en proa con su cabina de ducha independiente en cada baño.
5. Tampoco es usual encontrarnos con una litera en V a proa en lugar de la típica cama en isla.

AL DETALLE EN EXTERIOR



Uno de los tambuchos del piso de la bañera da acceso al camarote de marinería.



Mientras, los dos tambuchos laterales de esta misma zona se dedican exclusivamente a estiba.



El espacio de la bañera puede verse ampliado gracias a sus dos bancos laterales, que pueden abatirse.



El puesto de gobierno del fly cuenta con tres asientos individuales, siendo el central el destinado al patrón.

La gran plataforma de baño está forrada en teca con la portezuela en babor y un gran asiento transversal en la bañera.



●●● La distribución del fly cuenta con un asiento en U y UNA MESA QUE SE ACOPLA AL RESTO DEL ASIENTO EN POPA PARA CONFORMAR UN BUEN SOLÁRIUM. Para el puesto de gobierno se han dispuesto tres asientos individuales

En la bañera se ha ubicado un módulo que incluye un fregadero con lavavajillas inferior y un asiento en estribor.

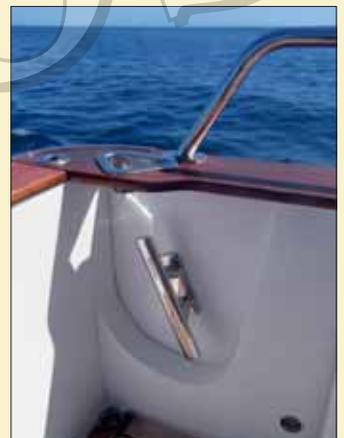


INTERIORES

Tipo de suelo	teca listonada
Material tapicerías	simil piel
Ventilación	ventanales laterales
Acceso	puerta en babor bañera
Plazas en litera	4+2
Cabinas independientes	3
Aseos	1
Cocina	sí
Camarote proa	
Altura	1,82 m
Dimensiones	2,60 x 3,25 m
Camarotes popa	
Altura	2 m
Dimensiones	2,65 x 1,17 m
Aseo	
Altura	1,84 m
Dimensiones	1,38 x 1,19 m
Cocina	
Altura	2 m
Dimensiones	1,82 x 1,25 m
Fregadero	inox un seno
Placas de cocción	vitroceámica
Superficie de trabajo	sí
Armarios	sí

▲ Éste es uno de los dos bancos abatibles que encontraremos en la bañera del Altair 50.

AL DETALLE EN EXTERIOR



Detalle de la maniobra de amarre en babor de la bañera.



La parte interior de la portezuela se ha habilitado para poder albergar dos guanteras.

La gran plataforma de baño cuenta con la escalera en acero inoxidable escamoteada en el extremo de estribor.



A BORDO





El interior del Altair 50 es luminoso y con muy buena aireación aunque la distribución de esta unidad es totalmente custom.

quedar plegados adosados al alto francobordo de casi 70 centímetros. Como hemos indicado, toda la bañera está forrada en teca y cuenta con tres registros; dos de ellos –los más exteriores– están destinados exclusivamente a estiba y el central da acceso al camarote de marinería, que alberga dos literas. Curiosamente, a estribor de la puerta de acceso al interior se ha instalado un módulo con fregadero, lavavajillas inferior y un asiento a estribor. Los pasillos laterales son de un ancho notable (32 centímetros) y con un francobordo de seguridad de 10 centímetros de alto. El primer escalón en ambos pasillos se ha destinado también a estiba y el paso por éstos es cómodo y seguro gracias a la altura de los candeleros sobre la regala y al pasamanos inicial situado en el lateral exterior del fly. En proa se ha instalado un gran solárium acolchado sobre la caseta y que está flanqueado por sendos pasamanos de acero inoxidable. Ya en

proa, encontraremos la maniobra de fondeo bajo una tapa enrasada en cubierta con el escobén por debajo del balcón cerrado. Una de las zonas del barco donde gozaremos de mejor visión es en el fly, con el acceso desde la bañera y que no cuenta con tapa de seguridad sino con un pasamanos superior en acero inoxidable. La distribución cuenta con un asiento en U y una mesa que se acopla al resto del asiento en popa para conformar un buen solárium. Para el puesto de gobierno se han dispuesto tres asientos individuales, estando el central destinado al patrón y los dos exteriores a la tripulación.

Distribución interior

No podemos fijarnos con sentido crítico en la decoración, materiales ni distribución interior puesto que, como recordaremos, se trata de una embarcación cien por cien custom. En ella, se ha huido de las formas armoniosas y estéticas en pos de la practicidad para el armador. →



En babor del salón se ha dispuesto un asiento en forma de L.



▲ La cocina cumple su misión con buena aireación, aunque el espacio es el imprescindible.

◀ En los dos camarotes gemelos de popa se han emplazado dos camas ▼ independientes.

EQUIPAMIENTO

Navegación y maniobra

- Ancla Bruce de 30 kg
- Antena radar de 4 kW
- Baterías motores de 160 Ah (2)
- Cadena de 12 mm
- Cargador baterías 24 V – 60 Ah
- Cargador baterías 12 V – 25 Ah
- Convertidor 24 V – 1.500 W
- Display Raymarine 90W en fly
- Display Raymarine 120W interior
- Flaps
- Hélice de proa
- Masterbus DC interface
- Masterview easy-control
- Molinete eléctrico 1.700 W
- Piloto automático Raymarine ST7002 +
- Radio CD con 4 altavoces
- Systemswitch de 10 kW
- VHF Ray 240 E
- Yacht Controller

Habitabilidad exterior

- Frigorífico exterior 40 l
- Lavavajillas 60 l

Confort interior

- Aire acondicionado en todas las cabinas 8.000 BTU
- Aire acondicionado en salón 16.000 BTU
- Generador 8.000 kWa
- Potabilizadora 30 l
- Congelador 15 l
- Frigorífico 115 l
- Baterías servicio 160 Ah (2)

ACABADOS

Antideslizante	sí
Tapas de cofres con amortiguador	sí
Cierres de cofres	sí
Interiores de cofres	pintados
Fijación puertas	sí
Teca en cubierta	sí

AL DETALLE EN INTERIOR



El baño es eminentemente funcional e incluye ducha independiente.



La cámara de motores, donde se hallan los dos Cummins QSM 11, está perfectamente insonorizada.

De este modo, justo a la entrada del salón en babor se halla un sofá en L con mueble auxiliar a popa y otro sofá en U en estribor con mesa central. En un segundo nivel, más a proa, tenemos el puesto de gobierno a estribor frente a un asiento de dos plazas y, en la banda contraria, se encuentra la cocina, algo pequeña pero con todos los elementos imprescindibles, incluyendo el fregadero de un seno y placas de cocción vitrocerámicas. Bajaremos a la zona de camarotes, cuya distribución cuenta con dos cabinas con literas, el aseo completo con ducha independiente y una curiosa conformación del camarote de proa con dos camas en V.



Equipamiento en esta unidad, habitabilidad y estiba, y prestaciones con los QSM11-715



Dirección algo dura y distribución interior de esta unidad



▲ La capacidad de estiba en la cocina es muy buena, como refleja este armario bajo para la cubertería.

●●● Bajaremos a la zona de camarotes, cuya distribución cuenta con dos cabinas con literas, el aseo completo con ducha independiente y **UNA CURIOSA CONFORMACIÓN DEL CAMAROTE DE PROA CON DOS CAMAS EN V**



El camarote de proa cuenta, curiosamente, con una disposición inusual con dos camas en V.