

# PROVA

- *Manovrabilità a vela*
- *Numero delle cuccette*
- *Coperta ben organizzata*



- *Conta giri motori nascosti*
- *Pannello strumenti troppo alto*
- *Alcune finiture da migliorare*

# Athena 38

Il più piccolo nella gamma del cantiere francese Fountaine-Pajot è un'imbarcazione ideale per la crociera e il charter. Tanto lo spazio sia sopra sia sottocoperta, buone le prestazioni a vela. di Edoardo valle



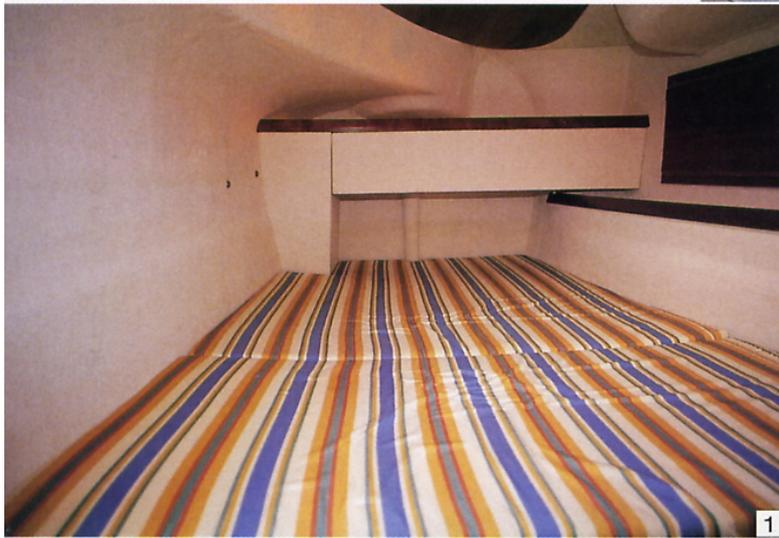
I leader sono sempre loro, la produzione di multiscafi francese è regina nel mondo. Fountaine Pajot, cantiere transalpino con 25 anni di esperienza nel mondo dei cat da crociera, due basi, una a La

Rochelle da 8000 mq e l'altra a Aigrefeuille di 10000 mq, è pronta a varare, entro la fine dell'anno, il suo millesimo catamarano.

Facilmente riconoscibili dalla originale forma del parabrezza

za e per le sportive linee dei suoi scafi, queste imbarcazioni sono state le prime ad avere il certificato di qualità ISO 9002, non a caso il cantiere si presenta dicendo che loro non fanno 100 barche all'anno ma

# PROVA ATHENA 38



1 2



3



6



2. La cucina si trova a destra della dinette. E' attrezzata con due lavelli, quattro fuochi e ghiacciaia.

un'imbarcazione per ogni cliente per 100 volte.

Il più piccolo della flotta è lui, l'Athena 38 (il più grande è lungo ben 75 piedi, circa 23 metri). Una lunghezza di poco superiore agli 11 metri lo rende il mezzo ideale per la crociera in ogni tipo di mare.

Semplicità d'uso, veloce sia a vela sia a motore, spazio e comfort in ogni ambiente sopra e sottocoperta, ridotto equipaggio per le manovre ma soprattutto molta autonomia di navigazione, il che si traduce nella possibilità di effettuare lunghe permanenze nelle rade esitve.

Escludendo il tipico ed indelebile "difetto" di queste barche e cioè l'ingombro nella sosta in porto (soprattutto quelli italiani), si

può considerare il nuovo Athena 38 come la miglior soluzione per una crociera di qualità (tenendo anche conto del suo competitivo prezzo).

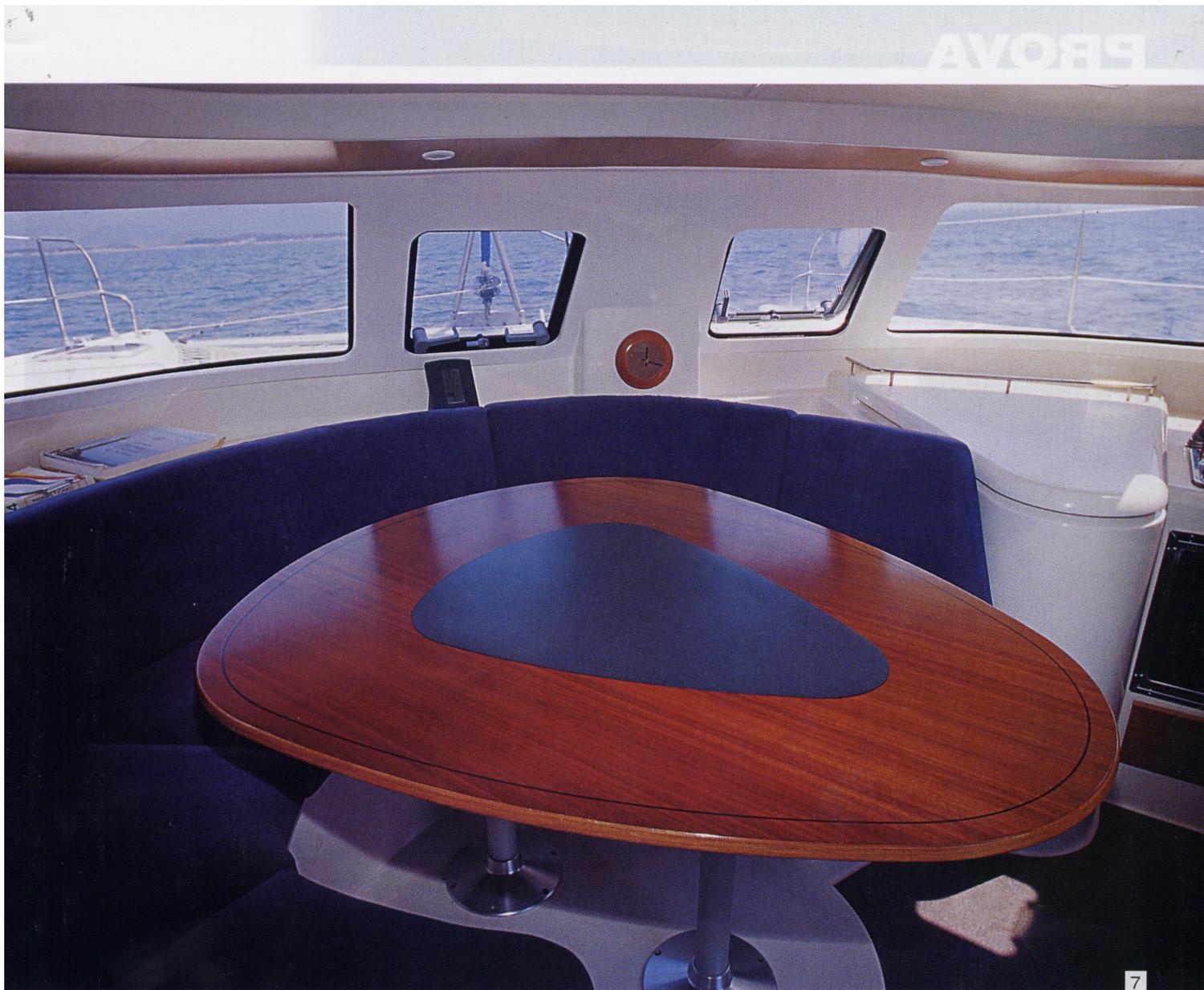
## Il progetto

Obbligo di sicurezza. Prima scelta tecnica è stata quella di sostituire le derive mobili con quelle fisse alle carene. Questa soluzione consente di proteggere le pale dei timoni, il piede e elica di ogni motore e il fondo dello scafo nel momento in cui si vuole atterrare direttamente in spiaggia o semplicemente appoggiarsi al fondo durante la bassa marea.

Altro pregio di questo sistema è il guadagno di spazio nelle cabine, nessun meccanismo idraulico o a paranchi limita gli ambienti

sottocoperta che quindi vengono sfruttati per intero. Numerosi test in vasca sono stati eseguiti sulle due derive per ottenere il miglior profilo idrodinamico allo scopo di ottenere penetrazione e minime vibrazioni causate dalla velocità. Altra caratteristica delle due pinne è la totale indipendenza dallo scafo che preserva la struttura della barca da impatti violenti con il fondo marino.

Tutti i catamarani che il cantiere vara sono costruiti con il medesimo sistema e con materiali testati da 25 anni a questa parte e cioè in sandwich con anima di PVC applicata sottovuoto. Esternamente è ricoperto con fibra di vetro e resina poliesterica isoftalica trattata a mano. L'anima del sandwich è stata posizionata in



celle ad intervalli regolari per dare costante spessore e omogeneità alla struttura. Per garantire protezione contro l'osmosi dello scafo e della coperta sono stati stesi a pistola tre strati di gel-coat isoftalico e al termine di questa operazione è stato eseguito un ulteriore controllo a macchina. Molte parti sono state realizzate in composito in fusione, questa tecnica permette di realizzare un sandwich composito in un singolo processo e sopprimere quindi tutte le esalazioni gassose emanate dai solventi di lavorazione. La giusta quantità di resina viene quindi aspirata da una pompa a vuoto e ridistribuita sul laminato prima della polimerizzazione. Le scelte di progettazione e le

tecniche di costruzione che il cantiere ha fissato hanno il semplice scopo di dare sicurezza in navigazione, durata nel tempo e limitare i costi di manutenzione in caso di danni.

### Gli interni

Sottocoperta i due scafi sono simmetrici e divisi dalla grande dinette. Un piccolo corridoio introduce le cabine di ogni scafo. All'estrema poppa troviamo una cabina con cuccetta doppia dalle notevoli dimensioni e equipaggiata con un armadio. Proseguendo verso prua troviamo il bagno fornito di wc marino, doccia, lavabo e un piccolo scompartimento per sistemare i prodotti di igiene personale. A mezza barca c'è la seconda cabina con cuccetta

doppia che, oltre all'armadio, offre un grande scompartimento lungo quanto il letto che, come detto in precedenza, è stato ricavato dall'assenza delle derive mobili. Sull'estrema prua è posizionata una piccola cabina con cuccetta singola priva di ingresso indipendente, solo dalla cabina a mezza barca è possibile accedere a quella successiva; quest'ultima è normalmente utilizzata dall'equipaggio.

La zona giorno è formata da un solo ambiente che racchiude cucina, dinette e zona carteggio. Senza dubbio è l'ambiente più illuminato ed aerato di tutta la barca; il design è moderno, linee morbide vengono riprese in tutta la mobilia. Passata la grande porta scorrevole che divide il pezzo-

3. A prua sono due le cabine singole. L'accesso avviene tramite un passaggio dalle cuccette a centro barca.
4. Una delle due cabine centrali. Sono dotate di letto matrimoniale e armadio.
5. Il tavolo da carteggio si trova nella zona giorno, sul fianco sinistro.
6. I due bagni sono collocati tra le cabine di poppa e quelle centrali.
7. La dinette è arredata con divano ad U e tavolo. Il design è moderno e piacevole.



1. Il sedile per il pilota è regolabile. La posizione di guida offre una buona visuale.
2. Il pozzetto è protetto da un ampio tendalino. E' arredato con una comoda panca che corre lungo tutto il suo perimetro e con un tavolo per mangiare.
3. Tre gradini sugli specchi di poppa facilitano la discesa in mare.
4. Il parabrezza ha una linea grintosa e avvolgente.
5. A prua, tra gli scafi, si trova la classica rete elastica.

to dagli ambienti sottocoperta si trova la dinette, (sulla sinistra e sulla destra troviamo i gradini che accedono alle cabine dei due scafi), a destra è collocata la cucina che ha una composizione lineare: due lavelli in inox, un porta stoviglie, quattro fuochi e una grande ghiacciaia dalla forma arrotondata. Continuando sulla "linea", incontriamo il tavolo e il divano della dinette che può accogliere dieci persone in completo relax. A sinistra è posizionata l'area carteggio equipaggiata con un piccolo tavolo per l'uso della nautica, un cassetto per i documenti e un pannello per installare la strumentazione di bordo. Le finiture generali sono discretamente semplici, la dinette è l'ambiente più curato

mentre le cabine mancano un po' di "carattere"; nel complesso ogni parte ha tutto il necessario per navigare e fare crociera con "completezza".

## La coperta

Il piano di coperta si presenta pulito e ben organizzato. Il grande parabrezza dal disegno accattivante e la tuga senza spessori esagerati danno slancio e continuità alle forme del catamarano. Partendo da poppa si apprezza subito la discesa a mare caratterizzata da tre gradini arrotondati che oltre ad essere pratici "chiudono" le poppe dei due scafi con eleganza. Il pozzetto è formato da una grande seduta dove possono sedere una decina di persone, sulla sinistra di quest'ultimo

è possibile mettere un tavolo per mangiare. La consolle di guida è invece sulla destra, il sedile del pilota (regolabile) è abbastanza alto da poter permettere di superare la tuga con la testa e quindi guardare avanti senza interferenze; da questa posizione è possibile anche regolare la scotta del genoa. L'intero pozzetto è ben protetto da un tendalino che ha il pregio di avere una finestra, apribile tramite una lamina, sopra la testa del timoniere in modo da potergli offrire una migliore visuale d'intorno nel momento in cui voglia alzarsi in piedi. Il passaggio a prua è largo e fornito di appigli, all'albero invece, sono posizionate buona parte delle manovre. Un grande gavone a prua dell'albero può contenere tutti i

## Progetto

Progettista Joubert/Nivelt  
designer O.Flahault

## Prezzo

Euro 183.000 (4 cabine).

## I dati

Lungh. f.t. **m 11,60** - largh. max **m 6,30** - pescaggio **m 0,95**  
dislocamento standard **kg 5830**  
dislocamento max carico **kg 7800**  
altezza max al galleggiamento **m 17,30** - serb. carburante **lt 200**  
serb. acqua **lt 360** - 2 motori Volvo MD 2030 da cv 29 - 4 cab. doppie  
2 cab. singole - sup. randa **mq 50**  
sup. genoa avvolgibile **mq 38**.

## I motori della prova

Volvo Penta MD 2030 - 29 cv  
3 cilindri - alesaggio x corsa **mm 75x72** - cilindrata **lt 0,95** - velocità max motore **3200/3600** giri/min.  
rapp. di compressione **23:1**  
peso a secco **kg 160**.

## Misure Interne

**Cabina di prua:** lungh. 2,00 m largh. 0,92 m - altez. dal letto 0,85 m.  
**Cabina centrale:** lungh. 2,00 m largh. 1,42 m - altez. max 1,83 m - altez. dal letto 1,03 m. **Cab. di poppa:** lungh. 2,02 m - largh. 1,46 m - altez. max 1,93 m - altez. dal letto 1,10 m. **Bagno:** lungh. 1,51 m - profondità 0,75 m - altez. max 1,91 m. **Pozzetto:** lungh. 1,70 m - largh. 3,70 m - largh. della seduta 0,41 m - altez. fino al tendalino 2,30 m.

## Dotazioni standard

Randa steccata su carrelli a sfera genoa avvolgibile - Raytheon ST 60 con log - speedo - ecoscandaglio anemometro - frigorifero due motori da 18 cv.

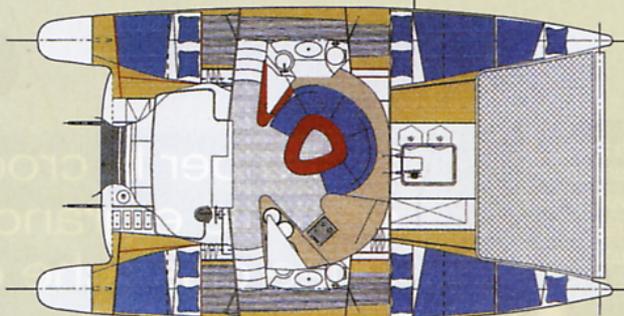
## Dotazioni optional

Allestimento cab. di prua (euro 259) spinnaker asimmetrico (euro 5.180) bimini con armatura in alluminio (euro 2.440) - verricello ancora da 1000 W (euro 1.950) - protezione delle poppe

(euro 320) - antivegetativa (euro 1.200) - allacciamento in banchina + 2 caricabatterie (20/25 A, livello 3) (euro 3.400) - pompe elettriche di sentina/docce (euro 600) - HI-FI con CD+HP interni ed esterni (euro 900) lazy bag (euro 1060).

## Indirizzi

Fountaine-Pajot  
Importatore in Italia  
**Mattia & Cecco**  
Dervio (Lc)  
tel. 0341 804422  
fax 0341 804423  
www.mattia.it



## In sintesi

Questo Cat di 38 piedi è una vera "macchina" da crociera, resistente al tempo, adatta ad ogni mare, versatile e dal look piacevole. Offre interni in grado di accogliere fino a cinque persone per scafo. Buone sia le prestazioni a vela sia quelle a motore.

## Le prestazioni a vela

andatura	Angolo vento apparente	Intensità vento reale (nodi)	Velocità barca (nodi)
bolina	60°	6.2	4.2
traverso	90°	6.0	4.4
lasco 1	100°	6.1	4.1
lasco 2	120°	6.3	3.7

Nota: la prova si è svolta tra Bocca di Magra e Porto Venere, carena pulita, pieno di carburante (200 lt), 360 lt di acqua, 6 persone a bordo, mare piatto e brezza proveniente da sud-ovest compresa tra i 6 e i 10 nodi. Velocità rilevate con gps Garmin 12, intensità rumore rilevata con fonometro Lutron SL-4001.

## Le prestazioni a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dB A)				
		pozz.	dinette	cab. prua	cab. cent.	cab. poppa
500	1,9	53,2	52,9	52,3	53,3	65,0
1000	3,0	56,4	60,0	55,3	56,0	66,1
1500	3,9	57,9	61,8	57,0	57,1	69,0
2000	5,7	62,0	65,0	61,8	60,1	74,1
2500	7,1	65,8	66,7	65,1	61,2	75,4
3000	7,9	67,8	70,1	66,8	62,2	79,6
3700	8,8	71,9	72,3	68,5	65,0	82,1

parabordi, l'ancora con la sua catena e, grazie un piccolo passaggio, le parti terminali delle drizze che escono dall'albero. La prua è quella tipica di queste barche, cioè formata da una grande rete elastica che unisce i due scafi.

## La prova

Una leggera brezza proveniente da sud-ovest ha messo in luce ciò che già si sa sulle qualità marine dei catamarani da crociera e cioè che basta poco vento per navigare a vela e con buon passo. I 6/8 nodi di vento reale sono stati sufficienti a testare, almeno nelle andature comprese tra i 60° e i 120° di vento apparente, manovrabilità e reazione degli scafi. La bolina, anche se leggermente larga, ha evidenziato una

buona velocità, oltre a ciò il passo nelle altre andature è stato sempre "coerente". Il timone, sia in rotta sia in manovra, si è dimostrato meno reattivo della barca, le rare raffiche che hanno investito le vele sono state "assorbite" dal timone dando una sensazione di "sordità".

Come le polari mostrano (con 20 nodi di vento reale) il "salto" prestazionale lo si ha dai 100° ai 135° di vento apparente, oltre questo angolo, se si vuole mantenere velocità, soprattutto con venti deboli, è necessario issare un gennaker. Buone anche le prestazioni a motore, i due motori Volvo Penta da 29 cv hanno spinto il cat ad una velocità massima di 8,8 nodi. Unico neo è il rumore leggermente sopra



la media nelle cabine di poppa, giustificato dal fatto che il vano motore è sotto la cuccetta di poppa e che i paglioli che separano i due ambienti sono forniti di materiale isolante poco spesso. Sia in porto che in rada le dimensioni non sono un problema, i due motori consentono un'agile rotazione sul posto.