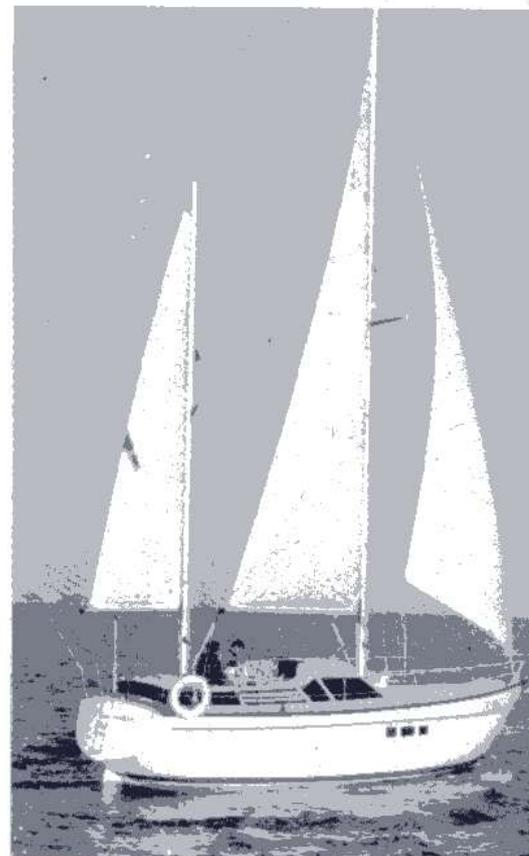


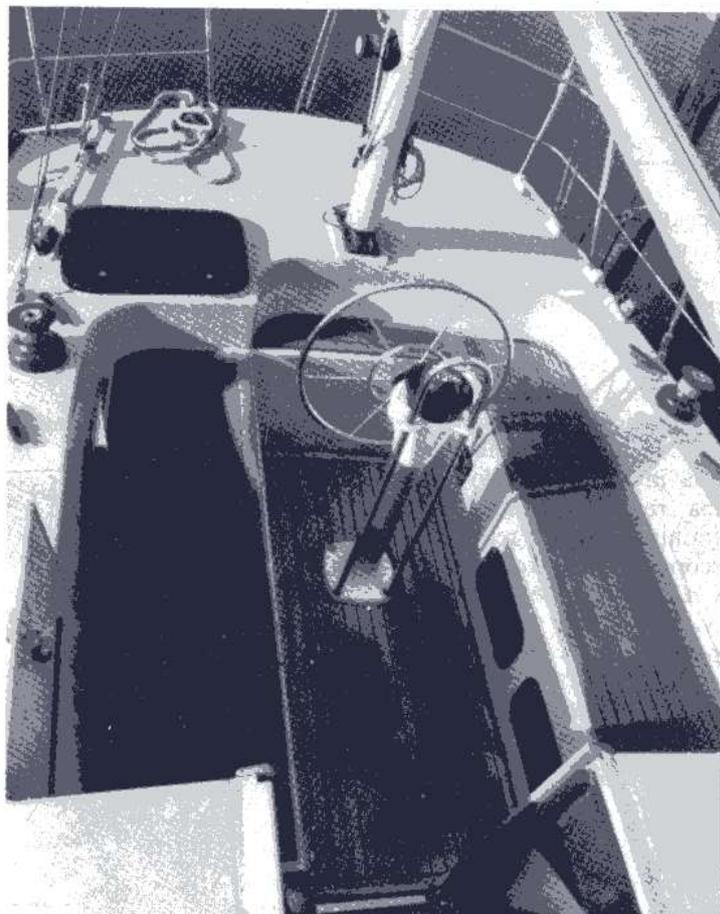


**Le prove  
di Vela e  
motore**

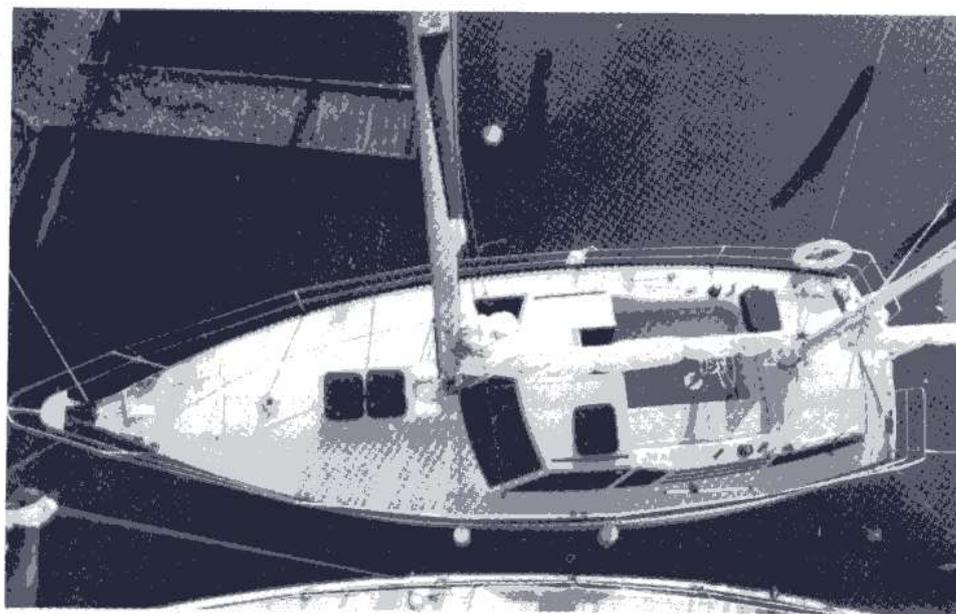
# **ATLANTIC** **36** della RPD un ketch lussuoso per il mare aperto



*La barca è di vetroresina. Il progetto è di Mauro Stefini. Sotto coperta ci sono tre cabine separate e un quadrato degno di uno scafo di 50 piedi. Il motore è un Mercedes-Nanni da 60 Hp. Le manovre di bordo non presentano difficoltà, tutto è giustamente dimensionato ed a portata di mano. In navigazione vanno a riva ottanta metri quadrati di vela, una misura esatta che rende l'Atlantic 36 veloce anche in condizioni di poco vento.*



*Tutti i particolari di questa barca denotano una ricerca professionale della pura semplicità. Non esistono scalini inutili e dannosi per gli spostamenti in coperta, tutti i rinvii delle scotte sono sistemati in posizione giusta con una angolazione esatta. La purezza e la semplicità delle linee, oltre ad essere piacevoli da osservare, offrono il grosso vantaggio di facilitare la stratificazione della fibra di vetro con risultati veramente impeccabili.*



*Veramente notevole è la « pulizia » della coperta. A prua ci si muove molto bene. La presenza dello stralsetto, anche se non favorisce il passaggio dei fiocchi, consente una regolazione ottimale della curva dell'albero.*

*A fronte: in navigazione a vela con timoneria interna in funzione. La visibilità, dall'interno, è totale.*

*La superficie velica totale raggiunge gli ottanta metri quadrati: è una bella dimensione. Nella foto è visibile il fiocco uno. L'attrezzatura Ketch permette di « giocare » bene con il centro velico, tenendolo il più possibile basso ed in buona posizione rispetto al centro di deriva. Lo Stefini 36' è dotato di certificato superiore R.I.Na.*

« **A** l'Atlantic '36 non si arriva a nuoto »: questa è la risposta arguta e sottile che il progettista, l'ingegner Stefini, ha dato alla mia domanda: « Chi compra la sua barca? ». Da qui ho iniziato la mia indagine sulla persona. La prova in mare, per me, è sempre secondaria, troppo breve. La vera prova è quella che si fa sulla persona.

Mauro Stefini è un ingegnere e gli piace esserlo. È un tecnico, ma è in grado di muoversi molto bene in campo commerciale. Le sue barche sono fatte per professione, non per passione.

Poi ho domandato delle sue precedenti esperienze di lavoro. Ho saputo del suo lavoro alla IBM, dove rigore e tecnologia sono di casa. Ho ascoltato il lungo elenco di ben note barche che portano la sua firma.

Si viaggiava da Desenzano a Santa Margherita di Caorle in una splendida giornata. Dopo meno di cinquanta chilometri avevo ben chiara la posizione di Mauro Stefini: uomo-ponte saldamente agguantato, da una parte ai problemi tecnici, dall'altra, ai problemi ed alle esigenze di un mercato in palese evoluzione.

#### **Scafo in fibra di vetro**

La barca è ora costruita e rifinita interamente dalla RPD — nuova gestione — di Cividino (BG). Lo scafo è realizzato a regola d'arte in fibra di vetro e resine poliesteri di ottime marche.

La zavorra di ghisa è interna, an-



# ATLANTIC 36

negata in una falsachiglia di fibra di vetro, soluzione, questa, indubbiamente ottimale, dato che vengono così eliminati i bulloni di acciaio ed i relativi dadi e madieri. Particolare importante: esiste la sentina!

L'ingegner Stefini tiene a precisare: se un incaglio « duro » dovesse fessurare la chiglia di fibra di vetro, l'acqua invaderebbe solo il vano-zavorra, ma resterebbe bloccata da un diaframma stagno realizzato, a questo scopo, tra la zavorra e la sentina.

Coperta e cielo-tuga sono di sandwich di balsa fibra di vetro e resine poliesteri. Le finestrature, grosse, ma piacevoli all'occhio e dall'indiscussa resistenza meccanica, sono di perspex.

Tutti gli interni, compresi cieli-coperta e tuga, sono ricavati in contro-stampo.

Prima dell'incontro finale, quello con la barca, ho incontrato un simpatico ragazzo di Amburgo, si chiama Wolfgang Gunther, gestisce un club nautico tedesco e si occupa delle vendite in Germania dell'Atlantic '36. Le parole di Wolfy mi hanno confermato il livello e la validità « europei » di questa barca. Poi, attraverso campi, vialetti, canali, case e giardini sono arrivato a questo mare.

La professionalità di Mauro Stefini ha imposto una adeguata preparazione dello scafo per la prova.

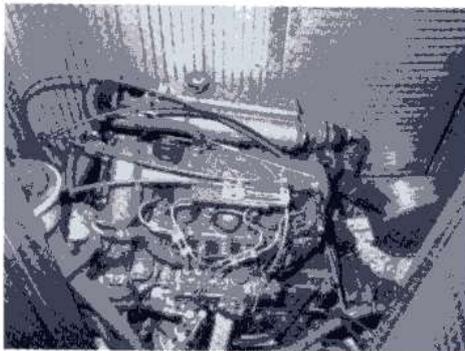
## Trentasei piedi da gigante

La barca è grande. Questa è la prima impressione. Sono trentasei piedi da gigante. A prua c'è una piazza d'armi. Tutto è solido, preciso, ben disegnato e ben realizzato. Ogni particolare è studiato.

Mauro Stefini, da buon ingegnere non ama il « caso ». L'attrezzatura di coperta è di Canclini, Barbarossa e Nemo. Il motore è il Mercedes-Nanni da 60 HP.

Sotto ci sono tre cabine separate e un quadrato degno di una barca di 50 piedi. La disposizione è quella classica: cabina di poppa, quadrato, cabina di prua; in più c'è una cabina, con due letti a castello ed armadio, ricavata a sinistra, a poppa della timoneria interna. L'agibilità del motore è da manuale, la coibentazione, acustica e calorica, non è da meno. I locali w.c. con annessi e connessi sono due: quello di poppa dispone di doc-

*La sistemazione del motore e l'agibilità relativa sono da manuale, non trovo espressione migliore per chiarire diversamente la situazione. Nella foto è rappresentata l'agibilità dal lato sinistro - portello che si apre dalla cabina*



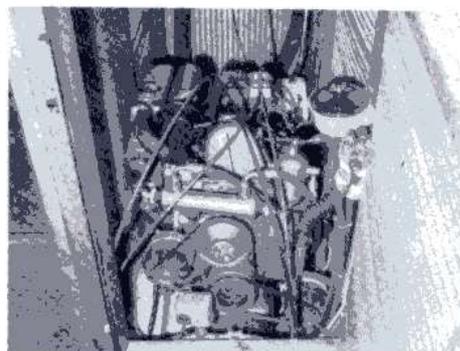
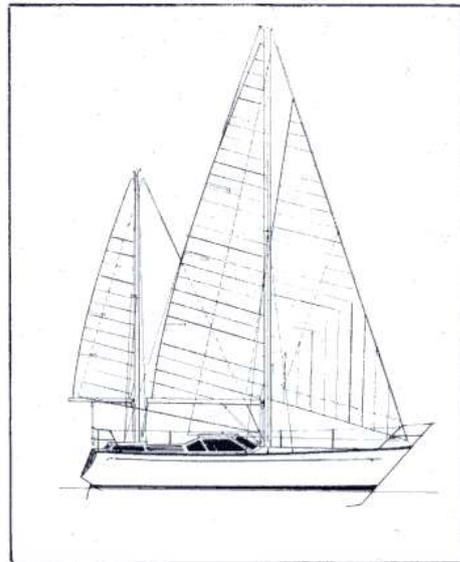
cia interna, quello di prua ha una doccia a telefono con tubo lungo per giochi d'acqua in coperta.

Scivoliamo fuori al minimo. Sotto si intuisce un motore. Non avverto vibrazioni apprezzabili. La barca manovra bene. Il timone, all'estrema poppa, consente un'immediatezza rassicurante. La timoneria idraulica non dà problemi. Come per tutti gli scafi entrobordo con unico motore, è utile non dimenticare l'effetto evolutivo dell'elica: con elica destrorsa, la poppa si sposterà a sinistra in retromarcia, a destra in marcia avanti.

## Rumorosità accettabile

Oltre la Chiusa della Marina porto i giri a due terzi della velocità massima. Non ci sono vibrazioni. La rumorosità è più che accettabile. L'elica tripala è montata su una linea d'as-

*poppiera di sinistra. Sullo sfondo, a destra, è visibile il portello che permette il controllo dei giunti e del premistoppa, e si apre nel locale W.C. di poppa. Un terzo portellone è ricavato frontalmente, sotto alla scala che dà accesso alla cabina.*



*Il quadrato è indubbiamente degno di una barca di 50 piedi. Il tavolo — giustamente irrigidito da due supporti — può scendere per dare luogo ad una cuccetta doppia. Tutte le cabine sono separate dal quadrato da un'intercapedine, sia per ragioni di comprensibile privacy sia per ragioni di effettivo disimpegno logistico. Quella di prua e quella di poppa sono separate dal quadrato mediante i locali W.C.*

se tradizionale racchiusa in un astuccio di bronzo fino al calcagnolo. Il premistoppa è efficacissimo ed è aiutato da un dispositivo che, impiegando il movimento dell'asse stesso, rende minore la pressione d'acqua all'interno dell'astuccio. L'elica è posta ad una distanza necessaria e sufficiente a non creare risonanze nello scafo. La velocità indicata dallo strumento supera i sei nodi. Al massimo, con scafo perfettamente pulito, si dovrebbero sfiorare gli otto nodi.

Fuori c'è un bel « borin » sui dieci, dodici nodi. Non c'è onda apprezzabile. L'Atlantic 36 è, giustamente, un ketch, quindi diamo randa, mezzana e fiocco. Il Genoa non c'è perché si è strappato: umana lacuna di Mauro Stefini. La manovra non presenta difficoltà, tutto è semplice, giustamente dimensionato ed a portata di mano.

Imbarcazione: **Stefini 36 Atlantic**  
 Cantieri: **RPD-Vicolo Marco Polo 6 - 24060 Cividino (BG) - Tel. (030) 731605/731766**

## Generalità

Lunghezza f.t.: **metri 11,00**  
 Lunghezza al gall.: **metri 9,30**  
 Baglio max gall.: **metri 3,60/3,28**  
 Immersione: **metri 1,60**  
 Dislocamento: **chilogrammi 6000**  
 Zavorra: **chilogrammi 2500**  
 Superf. velica  
 Randa + Genoa: **metri quadri 74,25**  
 Bordo libero a prua e a poppa: **metri 1,48/1,30**  
 Alt. sull'acqua: **metri 15,70**  
 Prezzo base: **Lire 79.000.000**  
 (escl. IVA 18%): **SI**  
 Omolog. RINA: **SI**

## Motorizzazione

Motore: **Mercedes Nanni Diesel**  
 N. cilindri: **4**  
 Potenza: **60 HP (44 KW)**  
 Riduttore: **1 : 2**  
 Elica: **Radice; 3 pale; 450" x "250**  
 Serbatoio carb.: **300 litri**  
 Trasmissione: **meccanica**  
 Raffreddamento: **ad acqua**  
 Generatore: **alternatore**

## Condizioni meteo di prova

Località: **S. Margherita di Caorle**  
 Vento: **5/6 m/sec**  
 Mare: **I. 1**  
 Temperatura: **10 °C**  
 Persone a bordo: **4**

## Piano velico e armamento

Randa: **25,85 metri quadri**  
 Randa mezzana: **8,75 metri quadri**  
 Genoa: **45,80 metri quadri**  
 Fiocco: **25,80 metri quadri**  
 Spi: **110 metri quadri**  
 Tormentina: **10,40 metri quadri**  
 Albero: **Canclini ML25; l. 13,74 m**  
 Sezione: **135 x 200 mm; peso 5,8 kg/m**  
 Strallo prua Ø: **8**  
 Sartame Ø: **7**  
 Timoneria: **idraulica**  
 Verricelli: **Barbarossa 2 + 3**

## Sistemazioni interne - accessori

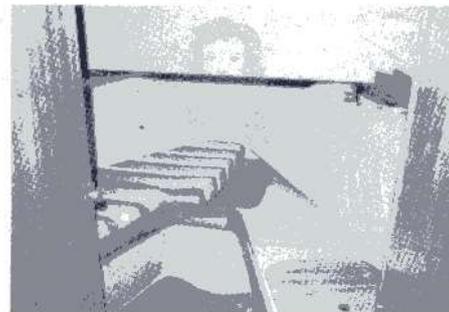
Altezza cabina: **1,90 metri**  
 Cuccette: **numero 9 in 4 cabine**  
 W.C.: **2 tipo marino in locale separato**  
 Lavello: **inox**  
 Serbatoio acqua: **500 litri**  
 Fornello: **3 fuochi**  
 Combustibile: **gas**  
 Pompa sentina: **elettrica**  
 Aspir. motore: **SI**  
 Imp. elettrico: **V 12**  
 Cap. batteria: **200 Ah**  
 Accessori stand.: **log. ecoscandaglio, motore Mercedes 60 HP, 5 vele, barometro, bussola, orologio, ancora, salvagenti, frigorifero, verricello manuale.**  
 Accessori extra: **Strumentazione del vento; pilota automatico; generatore corrente, boiler elettrico, verricello elettrico.**

## Indici di prestazione

1 - Slanci car.: **LOA/LWL = 1,182**  
 2 - Finezza car.: **BWL/LWL = 0,35**  
 3 - Rapp. zavorra: **(Z/Δ) 100 = 41,6**  
 4 - indice stab. di forma: **SA x H/(BWL)<sup>3</sup> = 28,91**  
 5 - Sup. velica per tonnellate: **SA/Δ; m<sup>2</sup>/tonn. = 12,375**  
 6 - Potenza motr. per tonnellate: **HP/Δ; HP/tonn. = 10**  
 7 - Num. Bruce B: **√SA/√Δ = 0,47**  
 8 - Disl. relativo: **Δ/LWL<sup>3</sup>; kg/m<sup>3</sup> = 7,45**  
 9 - Veloc. limite: **2,54√LWL (nod) = 7,74**



Il blocco cucina-frigo e lavandino trova spazio sulla destra, all'altezza della scala di accesso. La riserva d'acqua prevede 500 litri.



La cabina di prua con sistemazione per due.



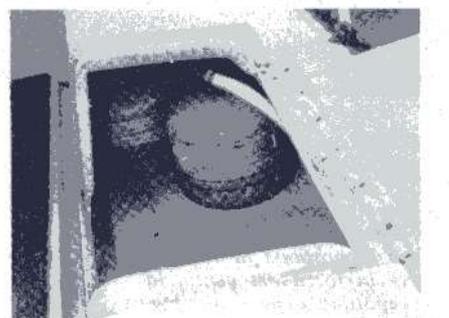
Il locale W.C. di prua non ha la doccia interna, ma viene fornito di doccia a telefono con una lunga manichetta per lavarsi sul ponte, alla francese. Il locale W.C. poppiero offre anche la doccia interna con drenaggio in sentina e pompa automatica di esaurimento.



Un particolare della cabina poppiera di sinistra. La brandina in tela — superiore — è ora sostituita da una vera cuccetta.



Il gavone di prua con verricello a mano, pozzo-catena e sistemazione per un piccolo fuoribordo di fianco al verricello.



Il locale-bombole è ricavato in un gavone del pozzetto. È completamente stagno verso l'interno della barca, ed ha uno sfogo fuoribordo per le eventuali perdite.

Unica lieve difficoltà: il passaggio dal tetto tuga alla prua a causa della grande finestratura.

## Ottanta metri quadri di vela

Poi è stato il vento l'unico suono. Ottanta metri quadrati di vela, anche se frazionati in due alberi, sono una misura giusta per allontanare dall'Atlantic '36 il pericolo di acquistare il significativo appellativo di « piombo ». La grande stabilità di forma unita ad una sufficiente stabilità di peso, permettono molte « cose » a questa barca.

Ora capisco meglio la battuta iniziale di Mauro Stefini. Non si può ar-

rivare a nuoto all'Atlantic '36. E ciò non sta — ovviamente — a significare la difficoltà di arrampicarsi su una barca che ha un bordo libero medio ben superiore al metro.

Questa è una barca a vela da viaggio, costruita bene e disegnata in modo intelligente. Ci si arriva dopo essere già stati in mare su altre barche. A sognare e ad odiare la vela.

A questa barca si arriva nella maturità. Una maturità che, comunque non ha molto a che fare con l'età.

Alberto Bonzi