



PROVA — L'Atlantide 45 di Franchini sfata il mito che un fifty/fifty fornisca mediocri prestazioni sia a motore sia a vela. Ben progettato apposta per i venti mediterranei, curatissimo, è un 14 metri davvero abitabile.

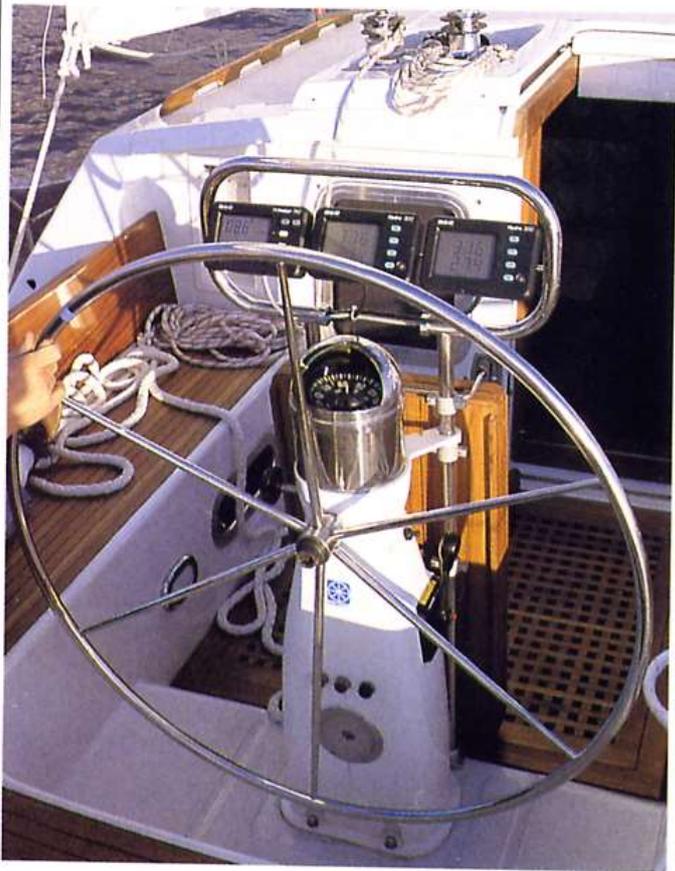
di ALDO MARTINETTO

Il motorsailer in Italia non ha mai avuto numerosi estimatori soprattutto nelle barche piccole e medie, cioè per intenderci fino ai 45-48 piedi. La responsabilità non va completamente accollata all'utenza perché anche i pochi costruttori italiani non hanno mai centrato il problema del motorsailer in Mediterraneo. Infatti non si deve dimenticare che il nostro mare è quello del sole, della navigazione estiva e, quindi, dei mesi di minor vento. Un motorsailer mediterraneo, contrariamente a quanto richiesto nel nord Europa, deve avere molto spazio all'aperto, una velatura adeguata ai venti

Bentornato motorsailer



ATLANTIDE 45



La ruota della timoneria Solimar (in alto) con la bussola Riviera. Gli strumenti elettronici di navigazione sono ben in vista del timoniere. Sulla tuga si intravedono i due verricelli per le drizze con i relativi stopper. Qui sopra, il lato di dritta del pozzetto con i tre verricelli Antal a tre ed a due velocità.

leggeri e una carena che gli consenta di comportarsi dignitosamente alle varie andature veliche senza dover preparare che soffino i 30 nodi di vento.

Una lacuna questa dei produttori italiani, che il cantiere Franchini ha cercato di colmare. Infatti con l'Atlantide 45 è riuscito ad esprimere il meglio del momento. E per non fallire l'obiettivo, Franchini ha affidato la progettazione a Roberto Starkel, un architetto specializzato in barche a vela, e ha attuato la costruzione secondo canoni di sicurezza e comodità.

Studiati con criteri di generosità e di lungimiranza anche l'impiantistica elettrica ed idraulica nonché i serbatoi.

Scafo e carena

La linea generale, se non fosse per la presenza dell'ampia tuga vetrata, è assimilabile a quella di una barca essenzialmente a vela. La sovrastruttura comunque, che comprende anche il paramare del pozzetto semicentrale, non mortifica la caratteristica e si inserisce armonicamente nel disegno.

La carena è realizzata mediante la stratificazione di resine poliesteri rinforzate con fibre di vetro (P.R.F.) e l'irrigidimento è garantito da una struttura a longheroni con anima di poliuretano espanso e con rinforzi locali di legno massello resinati allo scafo nelle zone più sollecitate (timone, basamento motore, piede albero). Da prora a poppa, nella zona che un tempo era occupata dalle tavole dei controtorelli, corrono due serrettoni, alti 60 centimetri a centro barca e rastremati a prora e a poppa. Nella zona dell'alerone di deriva alcune sezioni d'acciaio si interpongono per accogliere i 19 bulloni passanti di inox che sostengono la pinna. Togliendo il pagliolo centrale i bulloni sono completamente in vista.

L'opera morta è invece in sandwich con anima di termanito al fine di unire alle ottime doti di rigidità e resistenza un alto grado di coibentazione termica ed acustica. Una serie di ordinate di compensato marino resinato allo scafo provvedono all'irrigidimento trasversale. Gli spessori e la composizione degli stratificati sono secondo norme RINa. La finitura esterna è ottenuta con gelcoat ad alta resilienza.

L'opera viva è ricoperta da due mani di pittura antivegetativa, previo trattamento anti-ossidanti a base di stucco e vernice epossidica. Il bulbo di ghisa è rivestito con P.R.F., stuccato e pitturato con antivegetativa.

La coperta di vetroresina è in sandwich con anima di termanito. I piani di calpestio sono in minima parte con disegno antisdrucchiolo e per la quasi totalità rivestiti con listoni di teak massello. In corrispondenza

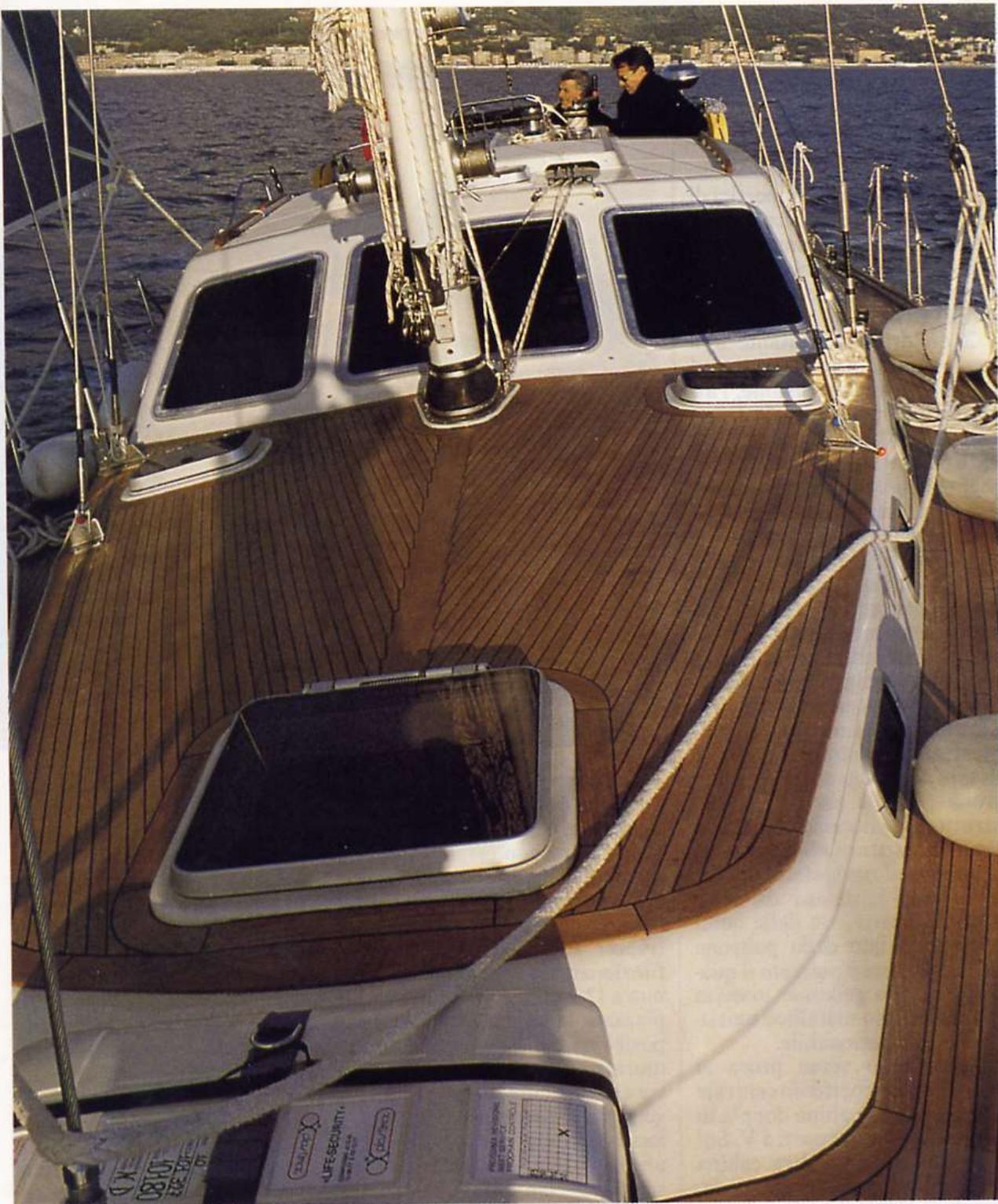
dei punti di attacco più sollecitati delle manovre e delle attrezzature sono posizionati dei rinforzi di acciaio inox e di legno massello. Viti, bulloni, staffe, rinforzi sono abbondantemente sovradimensionati e tutti di materiali marini inossidabili. Aerodux, Araldite System, Kalfa sono i collanti, le resine e i sigillanti utilizzati.

Attrezzatura

L'attrezzatura è a cutter con albero estruso di lega leggera verniciato a spessore e ricotto, due ordini di crocette, avvolgitore manuale interno all'albero (solo su richiesta) e rinvii in pozzetto. Il sartame è di acciaio inox 1 x 19 fili spiroidale con terminali pressati e tenditori inox con snodi alle lande. L'albero è passante e insieme con l'avvolgifiocco è della Bamar. Le sartie alte sono di 8 mm, quelle basse e le volanti sono di 7 mm, mentre gli stralli di poppa e di prora sono di 12 mm. Lo stralsetto della trinchetta ha il regolatore di tensione ed è staccabile, il paterazzo ha il regolatore di tensione a manovella, le volanti sono a paranco. I 6 verricelli di coperta (due a tre e quattro a due velocità) e i tre sull'albero sono dell'Antal. Della stessa marca sono il bozzellame, le rotaie e gli stopper. Le lande sono inchiodate su una struttura di acciaio inox che interessa la scassa metallica dell'albero e la paratia corrispondente.

Il boma è di lega leggera verniciato con manovre dei terzioli rinviate interamente e strozzatoi alle uscite delle borese. L'avvolgifiocco è manuale con canaletta doppia e tutte le manovre rinviate in pozzetto. Drizze in tessile prestirato a basso allungamento, paranco di scotta randa a tre vie, vang con paranco a mano a tre vie e strozzascotte, tangone con rotaia sull'albero completano l'attrezzatura.

La dotazione di vele standard prevede una randa con tre mani di terzaroli e rinforzi locali di Kevlar, un genoa avvolgibile (150%) a ferzi verticali, grammatura differenziata e rinforzi radiali cuciti a mano, una trinchetta da vento ad alta grammatura con garrocci e rinforzi cuciti a mano. Le scotte sono di



Le sovrastrutture dell'Atlantide 45, pur essendo tipiche del motorsailer, si inseriscono armoniosamente sulla linea dello scafo prevalentemente velico.

Molto sviluppati gli spazi all'aperto, come si conviene ad una barca prevalentemente mediterranea. La coperta ha piani di calpestio rivestiti per la quasi totalità di listoni di teak massello con comenti sigillati di gomma nera. In corrispondenza dei punti più sollecitati come l'attacco di lande ed attrezzature esistono opportuni rinforzi di acciaio e legno.

tessile prestirato per tutte le vele. Le vele sono della South Sails, ma è previsto altro fornitore alternativo.

Pozzetto e coperta

Il pozzetto è semicentrale con panche laterali fisse perché al di sotto sono gli spazi abitativi. Il pagliolato è di teak con puntapiedi centrale amovibile. La ruota del timone è montata su colonnina bussola completa di protezione inox. Il funzionamento della timoneria è a pompa idraulica con valvola di non ritorno e possibilità di di-

sinserimento per comando d'emergenza a barra. Le tubazioni sono di gomma a tenuta d'alta pressione e i raccordi rapidi di bronzo. La barra di rispetto è di acciaio. Il pozzetto può accogliere almeno sei persone, più il timoniere che rimane in completa indipendenza e libertà di movimenti.

La coperta prevede un ampio spazio a poppavia del pozzetto, generosi passavanti, un buono spazio di manovra a prora e un esteso piano sopra la sovrastruttura a proravia della tuga. Le zone sono interamente rivestite di teak massello. Il verri-

cello salpa-ancora è Lofran's, la bussola è Riviera e la timoneria è Solimar-BCS.

Interni

L'architetto Starkel e il cantiere hanno saputo sfruttare egregiamente tutto il volume interno realizzando una barca di comodità eccezionale. Le paratie strutturali sono di compensato di teak da mm 15 resinato allo scafo, i paglioli sono pure di compensato marino di teak filettato in acero bianco. L'arredamento è costruito con compensato marino e massello

ATLANTIDE 45

di teak del Siam. Le superfici di legno a vista sono verniciate a pennello con flatting trasparente setificato. Sentine e gavoni sono finiti con vernici protettive e gelcoat.

Il quadrato sottostante alla tuga vetrata, oltre al divano ad U con il tavolo estensibile, l'armadio bar ed eventuale frigo, comprende anche la zona dedicata al carteggio e alla strumentazione. Gli spazi a murata e quelli sottostanti al divano sono ottimamente utilizzati come armadi e ripostigli. Sotto il pagliolo il vano compreso tra i due serrettoni cui abbiamo accennato in precedenza è facilmente sfruttabile per lo stivaggio delle bottiglie con l'inserimento di apposita rastrelliera. La Tavola di carteggio e degli strumenti, rivolta in avanti, è dotata di una comodissima poltrona girevole che con la sua struttura anatomica e la sua ottima imbottitura rende agevole il lavoro del navigatore. Il locale è reso luminoso da nove grandi finestre, tre delle quali apribili. A lato della poltrona del navigatore è piazzato il quadro elettrico generale inserito in un armadio metallico inossidabile ed ispezionabile.

Procedendo verso prora si accede ad un corridoio centrale che porta alla cabina doppia di prora con letti disposti a V. Sul lato sinistro è un'altra cabina doppia a letti sovrapposti e incrociati, mentre sulla destra del corridoio trovano collocazione un locale wc e un capace armadio.

Dal quadrato, procedendo



verso poppa, nell'ampio corridoio che porta alla cabina armatoriale, è molto ben sistemata la cucina con estesi piani di lavoro, cucina basculante a tre fuochi, forno, lavello doppio di inox, frigorifero di 100 litri e freezer a pozzetto da 80 litri funzionanti a corrente continua a 12 volts. Sopra i fornelli è piazzata la cappa aspirata. La posizione della cucina posta a murata consente al cuoco di lavorare in sicurezza perché alle sue spalle corre la paratia del locale motore che costituisce un sicuro appoggio anche in assenza della cintura.

La cabina armatoriale dispone di letto matrimoniale, di armadi, di cassetti e gavoni molto capienti. Il letto ha lateralmente ampi spazi per cui anche il

lavoro di rigoverno è facilitato.

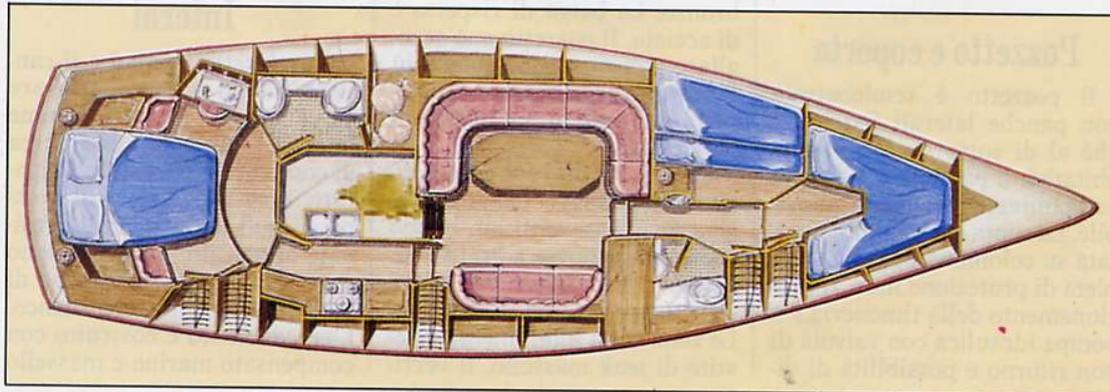
Il locale toilette dell'armatore è molto grande ed è naturalmente completo di doccia e wc Orvea a pistone manuale.

In tutti i locali l'altezza minima sotto baglio è di m 1,90. Degna di rilievo l'illuminazione di tutta la barca che è ottenuta con plafoniere e appliques eleganti ed originali. La luce è diffusa e alcune lampade, a richiesta, sono dotate di reostato.

Impianti

La parte elettrica è a norma RINa con cavi di distribuzione ben dimensionati del tipo vinilpiombo con guaina di protezione resistente agli agenti chimici e alla corrosione. Tutte le linee sono canalizzate, ispeziona-

La zona dinette (foto grande ed in questa pagina) gode di ottima visibilità, trovandosi leggermente sopraelevata, rispetto al quadrato. Divano e tavolo sono confortevoli. Il tavolo di carteggio, che si trova in quadrato, a dritta, (pagina a fronte) ha una ricca dotazione di strumenti. La comodità della poltrona regolabile e la disposizione degli apparati rendono agevole il lavoro del navigatore. La porta da' alla zona notte di prua. La cucina (pagina a fronte) è posta nel corridoio di dritta che mette in comunicazione il quadrato con la zona poppiera. In primo piano il mobile bar che volendo può essere adattato a frigo-bar.





ATLANTIDE 45

La cabina di poppa con il letto matrimoniale è molto spaziosa (qui sotto). Dispone di armadi, cassetti e ripostigli in buon numero, presenta un'ottima altezza sotto baglio ed ha un locale servizi con doccia.

bili e prive di giunzioni intermedie e scatole di derivazione se non specificamente previste dal costruttore dell'apparato utilizzatore. La tensione generale è a 12 V ed è alimentata da due batterie da 180 Ampères, di cui una a carica secca e bassa manutenzione, montate separatamente in apposite cassette con disinnesto e parallelo automatico. Due sono gli staccabatterie. Nel quadro generale sono inseriti interruttori magnetotermici per la protezione delle utenze con scritte di individuazione e spie di funzionamento.

Sono pure sistemati un interruttore generale salva-vita e voltmetri di controllo per le tensioni 12 e 220 V, nonché gli amperometri per il controllo di carica e scarica. L'impianto a 220 V è alimentato attraverso un raddrizzatore caricabatterie automatico da 40 Amp/h con presa di banchina stagna. Pure dal quadro si avvia e si arresta il gruppo elettrogeno.

L'impianto idrico è alimentato da due serbatoi strutturali intercomunicanti per un totale di 1600 litri con sfiati di troppo pieno fuoribordo. Le tubazioni sono in "Rilsan" alimentare con raccordi rapidi di bronzo a tenuta di pressione. Un autoclave a depressione con valvola di non ritorno provvede alla distribuzione. L'impianto di acqua calda è servito da un boiler

di acciaio inox che funziona elettricamente in corrente alternata a 220 V.

Qualità nautiche

Trattandosi di motorsailer il motore riveste un'importanza primaria. La barca della prova utilizzava un motore Iveco Aifo da 145 cavalli, ma normalmente vengono montati o un Iveco Aifo da 95 cavalli o un Volvo Penta da 100 cavalli. La barca prova in effetti risultava super motorizzata, tanto che la sua prestazione con motore a 2.000 giri risultava di ben 8 nodi. Velocità veramente ragguardevole che peraltro metteva in evidenza le buone caratteristiche della carena. Tuttavia bisogna dire che un simile motore si inserisce un po' forzatamente nel compartimento, mentre il 95-100 cv a 4 cilindri consente una migliore agibilità del locale. Inoltre, le caratteristiche del motore nella soluzione a quattro cilindri vengono meglio sfruttate. Con il sei cilindri è pur vero che si viene a disporre di una buona riserva di potenza, ma è una potenza eccessiva che, viste le prestazioni già elevate a due terzi dei massimi giri/motore, con tutta probabilità rimane inutilizzata. Infatti una barca lunga al galleggiamento m 10,72 a 8 nodi è pressoché al limite della massima velocità teorica in dislocamento e pertanto ben difficilmente si verificheranno condizioni tali da consentire il pieno utilizzo della potenza in mancanza di un'elica a passo variabile.

Le buone caratteristiche dell'Atlantide 45 emergono forse meglio sotto vela. La barca prova, oltre che di avvolgifiocco, era dotata di avvolgiranda e per l'esattezza devo dire che, mentre il genoa lavorava molto bene, un po' meno bene lavorava la randa che presentava la caduta leggermente fileggiante. Purtroppo è un inconveniente di difficile correzione in presenza dell'avvolgitore ed è un po' il prezzo che si deve pagare alla comodità. Tuttavia con 14 nodi di vento reale la barca filava 6 nodi pieni di bolina abbastanza stretta. Abbiamo provato a stringere al massimo della portanza e si può indicare in 40 gradi l'angolo minimo. In poppa con 7 nodi di vento apparen-



Il locale bagno, visibile qui a fianco, monta di serie wc Orvea. Nella foto a lato, invece, uno scorcio della cucina, con la porta che da verso la cabina armatoriale di poppa. Ha fornelli e forno basculanti piazzati a murata, come i lavelli ed i piani di lavoro.



Scheda tecnica

Imbarcazione **Atlantide 45**; costruttore **Franchini Yachts**, via dell'Industria 9, 47036 Riccione (FO), telefono 0541/603606; progetto **Roberto Starkel**.

Generalità

Tipo di imbarcazione **motorsailer**; materiale di costruzione **vetroresina rinforzata e sandwich di termanto**; lunghezza fuori tutto **m 13,93**; lunghezza scafo **m 13,48**; lunghezza al galleggiamento **m 10,72**; larghezza **m 4,10**; immersione **m 1,85** oppure **m 2,30**; dislocamento a vuoto **kg 12.700**; serbatoio acqua **1.600 litri**; serbatoio gasolio **1.800 litri**; zavorra **kg 5.000**; motore barca prova **Iveco Aifo 8061 145 cv**; motore standard **Iveco Aifo 8041 95 cv** o in alternativa **Volvo Penta 100 cv**; batterie **due da 180 Amp/h**; superficie velica totale **mq 104,5**; randa **mq 35**; genova **mq 65**; trinchetta da vento **mq 5**; albero **Bamar**; attrezzatura di coperta **Antal**. Prezzo da concordare.

Motore standard

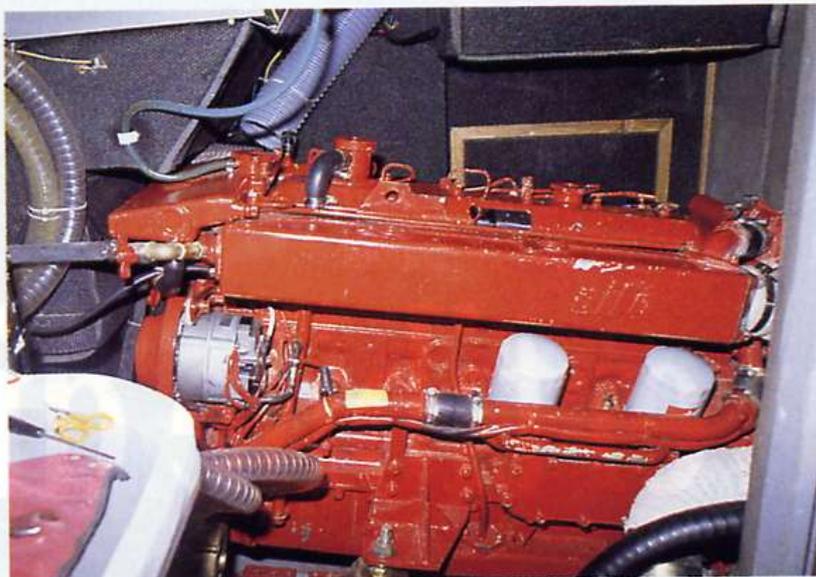
Iveco Aifo 8041 M05, quattro cilindri in linea; quattro tempi iniezione diretta; alesaggio/corsa mm 105 x 115; cilindrata totale 3900 cc; rapporto di compressione 17:1; peso a secco senza invertitore kg 358; massimo numero di giri 3000; potenza massima kW 70 (cavalli 95); consumo specifico g/kWh 236.

Pro

Prestazioni veliche
Abitabilità
Materiali e finiture di alto livello

Contro

Scarsa agibilità locale motore



Il motore **Iveco Aifo 8061 6 cilindri, 145 cv** della barca prova occupa gran parte del vano motore. Nel compartimento è intelligentemente ricavato anche un piccolo banco di lavoro con bordo.



Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	Atlantide 45	Najad 440	HR 45	Vagabond 451	Nauticat 43
Lunghezza f.t. (m)	13,93	13,30	14,06	13,80	13
Lunghezza al gall. (m)	10,72	11,50	11,60	11,50	10
Larghezza (m)	4,10	3,99	4,32	4,30	4,20
Immersione	1,85	2,20	1,94	1,70	1,90
Dislocamento (kg)	12.700	14.500	16.000	12.000	15.000
Zavorra	5.000	6.000	6.500	4.200	4.000
Superf. velica (mq)	104	113	110	100	117
Posti letto (nr)	6/8	6	8	10	9
Motorizzazione	95 cv	94 cv	94 cv	60/90 cv	90 cv
Progetto	Starkel		Frers	Sciomachen	S&S
Costruttore	Franchini	Najadvarvet	Hallberg Rassy	Vagabond	Siltala
Importatore	—	Cesare Tibaldi	T-Yachts	—	Siltala
Prezzo	da stabilire	450.000.000	540.000.000	345.000.000	476.000.000

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato, nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.