

# Franchini 74: Estratto da "Vela & Motore.it" 23/09/2008



Franchini 74 Emozione in navigazione

Franchini

FRANCHINI 74



74 Emozione in navigazione

## INTRODUZIONE

Quando lo stampo della prima barca a motore di Franchini è iniziato a crescere nello stabilimento di Mondolfo c'erano ben pochi modelli in Italia e nel mondo disegnati con lo stile new old delle aragostiere americane. La barca da pesca spesso costruita con pezzi di compensato piegato in qualche modo non aveva ancora ispirato del tutto le barche di chi va per mare in un certo modo con un certo stile, soprattutto di chi non vuole esser visto su un ferro da stiro. Il primo sintomo della moda dilagante che presto avrebbe preso piede anche dalle nostre parti era stata la barca che il bilionario (in dollari) usava per muoversi nel porto di San Diego durante la Coppa America del '92. Aragostiera tutta nera, quasi undici metri, costruita dallo storico cantiere per barche a vela Hinckley, era la prima della fortunata e copiatissima serie di Pic Nic boat. Massimo Franchini dopo quel 55 piedi che ha chiamato Emozione ha apportato alcune varianti e altri modelli per realizzare una gamma completa. Per le carene si rivolge allo studio americano di Raymond Hunt, che in Italia è certamente famoso, molto copiato, ma poi raramente utilizzato con una firma ufficiale e garantita. Insomma ci sono molte carene "tipo Hunt" e poche vere Hunt. Va spiegato al lettore che le lobster boat originali, come abbiamo scritto più sopra, sono barche piccole e leggere destinate a navigare in acque basse con bel tempo. Da loro arrivano le suggestioni estetiche che sono state riprese in queste operazioni new old: cose nuove con il vestito vecchio. Nella riscoperta e con il crescere delle dimensioni si è persa l'esilità conquistando anzi una nuova identificazione con la tenuta di mare. Le barche di Franchini sono costruite con la tecnica dell'infusione. Va ricordato anzi che attraverso una società al tempo collegata, è stato il primo in Italia a sperimentarla e usarla per la produzione di serie. In diverse declinazioni, ovvero con qualche differenza operativa da un cantiere all'altro, il principio è sempre lo stesso: con la tecnica della lavorazione sottovuoto "infondere" la resina nelle pelli di vetro e altri materiali già preparate in una sola operazione. I vantaggi rispetto alla lavorazione tradizionale sono un più corretto rapporto tra resina e vetro, emissioni durante la lavorazione molto ridotte. Franchini e coperta sono di sandwich, la carena è monolitica con un rinforzo sul fondo e nelle zone più soggette a urti ci sono rinforzi di Kevlar con funzione antisfondamento.

Il merito di andare in mare è andato in barca?

Tutto sullo Scrimp. tratto da "Solo Vela.net"

Franchini 37L. Estratto da: "Il Giornale della Vela"

Franchini 575 estratto da: "SVN Solo Vela" del 16/6/2009

Emozione 55 Open: Tratto da "Vela & Motore.it" dell'11/3/2010

Franchini 63S: tratto da "Vela & Motore.it" del 1/4/2008

Franchini 74: Estratto da "Vela & Motore.it" 23/09/2008



Franchini 74 Emozione: Salone

### PROVA IN MARE

La prima uscita "pubblica" di Emozione 74 è stata durante il Fano Yacht Festival, in occasione del quale è stato possibile effettuare la prova in mare. Navigare su barche di questa taglia può somigliare un po' ad andare in treno: non si sente nulla. Uno dice "Che bello, che stabile". Non sempre è vero che le cose vanno così: carene più dolci e docili talvolta si comportano meglio, più morbide quando serve, più disponibili ad assecondare il mare piuttosto che subirlo. Emozione 74 è un po' delle due cose: una taglia importante, ma una costruzione attenta, una sovrastruttura leggera che contiene rollio e altri movimenti. Quasi quasi si può dire che prende il meglio degli open e dei fly. Spinto da due Man da 1.550 cavalli, ha raggiunto al Gps la velocità massima di 32,5 nodi. Accelerazioni e sensazioni sono corrette, anche il raggio di virata è adeguato e la barca risponde. Molto dolce il passaggio in planata che abbiamo stimato sui 1.500 giri. A 1.000 giri si naviga in dislocamento a oltre undici nodi, ogni motore vuole 40 litri per ora: non molti. La velocità di crociera che ci sembra il miglior compromesso tra consumi e voglia di arrivare è tra i 26 e i 28 nodi, con regimi di 2.000 giri e poco più di 400 litri/ora. Le doti della carena si traducono anche in consumi interessanti, caratteristica positiva di questi tempi.

Vai all'articolo: <http://www.velaemotore.it/franchini-74-2-prova-vela-5837>

Mi piace 0

Share



#### About Massimo Franchini

Classe 1953. Romagnolo di Riccione, Laureato nel 1977 a Firenze con Pierluigi Spadolini con una tesi sull'industrializzazione edilizia in Olanda; Nulla di più lontano dalla nautica anche se "figlio d'arte" di quel Michele Franchini, detto "Guido" che, già nel 1947, dopo aver passato la gioventù lavorando da "bocia" nei cantieri sul porto di Rimini, fonda il primo Cantiere Navale Franchini a Riccione. [leggi tutto...]

[View all posts by Massimo Franchini](#) →

Language:

Italiano

English



Massimo Franchini architetto navale © 2024 - info [at] massimofranchini.com

credits