

ATOLL4 - 4977x828x24b

In crociera sull'Atollo

Dieci giorni di crociera in Galizia per visitare il più grande archipelago del mondo per il viaggio comodo, 1000 miglia in tutta libertà per mettere a nudo il fascino di 43 isole. 2400 mq.

Uscite in barca per un viaggio indimenticabile in Galizia, tra le 43 isole dell'Atollo, per un viaggio comodo, 1000 miglia in tutta libertà per mettere a nudo il fascino di 43 isole. 2400 mq.

ATOLL4 - 4977x828x24b

Il progetto

Il progetto è stato studiato per offrire un'esperienza di crociera unica, con un'ampia gamma di servizi e un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza.

ATOLL4 - 4977x828x24b

Il progetto

Il progetto è stato studiato per offrire un'esperienza di crociera unica, con un'ampia gamma di servizi e un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza.

ATOLL4 - 4977x828x24b

Il progetto

Il progetto è stato studiato per offrire un'esperienza di crociera unica, con un'ampia gamma di servizi e un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza.

ATOLL4 - 4977x828x24b

Il progetto

Il progetto è stato studiato per offrire un'esperienza di crociera unica, con un'ampia gamma di servizi e un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza.

ATOLL4 - 4977x828x24b

Il progetto

Il progetto è stato studiato per offrire un'esperienza di crociera unica, con un'ampia gamma di servizi e un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza.

ATOLL4 - 4977x828x24b

Il progetto

Il progetto è stato studiato per offrire un'esperienza di crociera unica, con un'ampia gamma di servizi e un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza.



ATOLL4 100MIGLIAABORDO

In crociera **sull'Atollo**

Dieci giorni in crociera ai Caraibi per trovare pregi e difetti dell'Atoll 4, barca nata al 100% per il viaggiar comodo. 100 miglia in mare per mettere a nudo il rivoluzionario 43 piedi Dufour.



- Imbattibile l'abitabilità in coperta
- Grande facilità d'uso
- Le dimensioni della cucina
- Discrete prestazioni a vela

- Scarsa visibilità per il timoniere
- Eccessivo brandeggio all'ancora
- Motorizzazione da potenziare
- Il posizionamento del quadro elettrico

di L.Sordelli e N.Volpati

Una vera prova sul campo: una barca da crociera testata lungo un percorso di quasi 200 miglia nel regno del charter, l'arcipelago delle

Grenadines nel Mar dei Caraibi. L'Atoll 4 inaugura un nuovo tipo di prove di Vela e Motore: le barche messe sotto torchio nel loro ambiente naturale, non un'uscita di poche ore ma un vero viaggio per avere il tempo di

scoprirne fino in fondo sia le virtù che tutti i difetti.

Per l'Atoll 4, barca al 100% per le vacanze, andava fatto un solo test: quello di una crociera con otto persone a bordo (il massimo dei posti letto disponibili) e

ATOLL4 100MIGLIA A BORDO



1

in un mare caldo. La barca nasce infatti, senza compromessi, proprio per questo, per navigare in molti e in tutta comodità durante le vacanze estive. In 10

giorni di navigazione, per altrettante tappe, abbiamo goduto dell'ospitalità della VPM, società francese, uno dei colossi del noleggio nel mondo che ci ha messo a disposizione Ananas, un'Atoll 4 in perfetta forma. Della stessa famiglia di questo 13 metri fanno parte anche l'Atoll 3 e 6 (il numero indica quante sono le cabine) rispettivamente di 11 e 15 metri di lunghezza.

Il progetto

Monoscafo, catamarano o Atoll? Si può sintetizzare così l'idea che c'è dietro questa barca. Magari i puristi resteranno perplessi di fronte alla sua estetica, alla sua imponente tuga, ma il merito che certamente non si può negare a Philippe Briand è quello di avere portato avanti un progetto coerente. L'obiettivo era fare una barca al 100% da crociera, per il charter e il noleggio, facile da portare, dalla grande abitabilità e che costas-

La coperta

Tanto spazio, grande comodità. L'Atoll 4 è una barca ideata e costruita proprio sulla coperta, sulla sua capacità di accogliere un equipaggio in crociera, magari su uno scafo preso a noleggio. Quindi tutto molto semplice, manovre a portata di mano dello skipper-timoniere e grandi superfici per prendere il sole.

Spicca su tutto la grande zona living che, concettualmente, unisce un normale pozzetto ad una dinette. Due i divani ad L con altrettanti tavolini richiudibili che da aperti misurano ben 160 x 50 cm, misure che permettono di far mangiare comodamente otto persone, 10 un po' strette. La parte centrale dell'hard top che copre quest'area si può aprire o chiudere a seconda delle esigenze per proteggere da sole e vento. Sui tre lati liberi è possibile montare abbastanza rapidamente dei pannelli in materiale plastico trasparente che separano completamente dall'esterno (utile d'inverno e quando piove). Di questa sovrastruttura in navigazione abbiamo apprezzato anche la possibilità che offre di lavorare con estrema facilità sulla randa, attenzione però a comunicare sempre a chi è in pozzetto che ci si trova "al piano di sopra", altrimenti si rischia di finire in mare da un boma lasciato libero di muoversi. Da sotto infatti si vede ben poco di quanto succede sopra.

A poppa due grandi gavoni sotto i sedili del timoniere sono riservati uno all'autogonfiabile (collocato quindi in un dei migliori dei posti, visto che non ci sono gradini che ostacolano il suo passaggio verso il mare) l'altro a pinne, maschere e boccagli. Nel complesso a bordo dell'Atoll i gavoni non mancano: a prua alle spalle del pozzo dell'ancora c'è ne infatti uno molto ampio ideale per stivare l'ancora di rispetto, le cime e i materassini per prendere il sole; a poppa i due grandi gavoni sotto i divani sono enormi, il posto ideale per mettere tutti gli oggetti più ingombranti (parabordi, vele ecc.) ma sono anche un luogo comodo per stivare la cambusa. Al loro interno ci sono infatti più mensole dotate di ceste in plastica molto pratiche (e qui la temperatura rimane sempre non eccessiva). In quello a sinistra dei due gavoni è stato collocato anche il quadro elettrico centrale, posizione decisamente scomoda e che non permette di tenere sotto controllo gli impianti. Molto meglio sarebbe stato trovargli un posto sotto coperta.

Scotte di genoa e randa (questa senza trasto) lavorano sui due winch vicini alle ruote, con stopper a monte per togliere il carico. La posizione è comoda per i timoniere ma diventa poco pratica per chi deve lavorare dal pozzetto scavalcando il divano. Borose, drizze a amantiglio sono invece all'albero. In coperta, ma sotto l'hard top, ci sono anche cucina e carteggio. La prima è una delle zone meglio riuscite della barca, con due frigoriferi (di dimensioni "domestiche"), fornello a 3 fuochi (anche se forse era meglio a solo 2 fuochi ma buoni anche pentole di grandi dimensioni) con forno e un grande piano di lavoro. Decisamente comodo anche il "pozzo" per contenere piatti e stoviglie. Lo stesso non si può dire per la zona carteggio, piccola e sacrificata. Unica consolazione la possibilità di comunicare in tutta facilità tra il timoniere e il navigatore (il quale a sua volta può tener sott'occhio contemporaneamente sia le carte che il paesaggio).



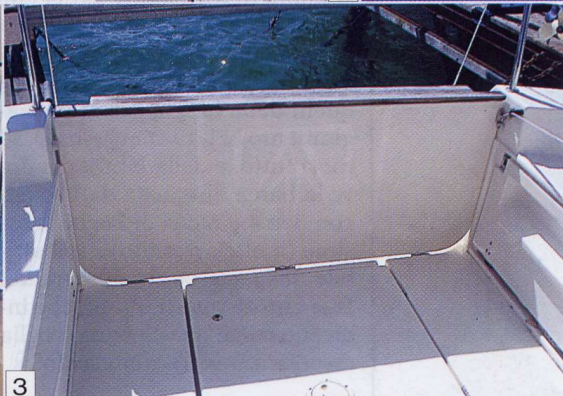
2

1. La coperta vista da prua, si notano la grande tuga finestrata e la zona prendisole ribassata rispetto al piano di camminamento.
2. La linea d'ormeggio può contare su un verricello da 1500 Watt e su un profondo pozzo per l'ancora.



1. La zona living, con due divani e due tavolini richiudibili, è ben al riparo da sole e pioggia sotto l'hard top.
2. Anche cucina e carteggio sono in coperta. Grande la prima, decisamente più sacrificato il secondo.
3. La parte centrale dello specchio di poppa, quando si fa il bagno o si è in banchina, si può abbassare per facilitare la discesa.
4. Una delle due timonerie gemelle.

1



3



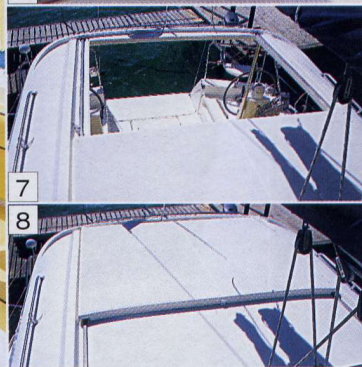
4



5



6



7

8

5. Grandi e profondi i due gavoni in pozzetto.
6. Tra i punti di forza dell'Atoll i due enormi frigoriferi.
7/8. La parte superiore dell'hard-top si apre a scorrimento.

ATOLL4¹⁰⁰MIGLIAABORDO

se poco. Ecco allora una barca che sottocoperta ha solo bagni e cabine e sopra una grande coperta protetta da un hard top di derivazione motoristica che racchiude sotto di se anche cucina e zona carteggio. Molte soluzioni sono state importate direttamente dal mondo dei catamarani (la grande finestratura centrale, il tavolo della dinette-pozzetto sdoppiato, la doppia timoneria, l'hard top) e bando alle discussioni estetiche, è la comodità che conta.

Nei numeri l'Atoll 4 mostra valori medi su tutti fronti con un dislocamento (a vuoto) di poco più di 9 tonnellate, una percentuale di zavorra del 30% e 88 metri di tela a riva di bolina (con la randa steccata, da evitare assolutamente quella avvolgibile). I volumi sono pieni e offrono una buona stabilità di forma alla barca che infatti risulta molto graduale nelle reazioni. I numeri che si staccano dalla media sono invece quelli della lunghezza al galleggiamento, 11.19 metri su 13.30 fuori tutto, e della larghezza dove la barca disegnata da Briand, con ben 4.6 metri di baglio massimo (molto arretrato) è imbattibile nella sua fascia di mercato. Due fattori, questi ultimi, che indicano come questa barca voglia essere un "mono-multi scafo".

La prova

Da Fort de France in Martinica a Union Island alle Grenadi-



1



2 3



1. Le due cabine di prua si possono unire rapidamente facendo scorrere la paratia centrale. La cuccetta arriva così a misurare 260 x 206 cm.
2. I bagni sono due, l'altezza massima è di 196 cm.
3. I locali di poppa hanno letti da 204 x 140 cm. Molto lo spazio per stivare il bagaglio, scarsi i volumi all'altezza dei piedi.

Interni

L'Atoll 4 è una barca pensata per essere vissuta tutta all'esterno, sotto coperta ci sono solo cabine e bagni. Una scelta che abbiamo molto apprezzato nella nostra navigazione nel clima caldo dei Caraibi, dove la vita si svolge proprio all'aperto e sotto si va solo per dormire. E' una scelta coerente da parte del cantiere, soprattutto se la si pensa nell'ottica di una barca nata per il charter e la vacanza (che, qualcuno ci smentisca, è sempre meglio farla al caldo che non nei mari del Nord). Ed è anche una scelta che va a vantaggio della funzionalità: niente dinette, niente cucina e carteggio che sono "al piano di sopra". Su questa base è facile immaginare come le quattro cabine e i due bagni ne abbiano guadagnato un bel po' di centimetri.

A prua i locali per dormire sono due, separati da una paratia mobile che si sposta con una rapida manovra. Si può così ottenere un'unica cabina dalle dimensioni "esagerate" (260 x 206 cm), al posto di due che possono già vantare buone misure (130 x 206 cm) e dove l'altezza massima è di 205 cm. Dufour è stata la prima a lanciare sul mercato delle barche di serie l'idea della cabina trasformabile, idea pratica (ed economica) ma che comporta lo svantaggio di avere due locali per dormire separati tra loro solo da una sottilissima paratia con i conseguenti inconvenienti di rumorosità. Ottima la ventilazione grazie anche ai due piccoli oblò verticali orientati verso prua che affacciano sul prendisole.

Buone anche le dimensioni delle altre due cabine: per un'altezza anche qui di due metri. Ampia la zona di disimpegno davanti al letto che lascia parecchio spazio per muoversi. Qui come in tutte i locali molto lo spazio per stivare il bagaglio, compresi gli armadi con appendiabiti. Nelle due cabine di poppa scarsi i volumi all'altezza dei piedi della cuccetta (cm 120 cm), necessaria conseguenza dello spazio lasciato in coperta ai gradi frigoriferi e alla cucina.

Due i bagni che oltre alle dimensioni hanno anche un grande pregio, sono facilissimi da pulire, grazie alla totale assenza di angoli o spigoli, ai piani leggermente inclinati con un efficiente sistema di raccolta dell'acqua con pompa di sentina automatica. A separare le quattro cabine c'è una sorta di disimpegno centrale dove si aprono le sei porte, qui è stato collocato un piccolo quadro elettrico secondario (con livello gasolio e voltmetro) e anche lo spazio per una piccola cassaforte.

Alla prova in crociera

- **AUTONOMIA.** Più che ottima. Con un consumo effettivo di 10 litri/ora alla velocità di crociera e un serbatoio da 500 litri si arriva ad una autonomia complessiva di circa 50 ore. E' veramente molto, garanzia di tranquillità non solo per chi deve fare lunghi trasferimenti ma soprattutto per chi non vuole avere, tra i vari problemi della crociera, anche quello del rifornimento.

- **ALL'ANCORA.** Un pozzo ripido e profondo, con un bel verricello da 1500 watt in coperta sono garanzia di facilità di manovra e di efficienza di tutto il sistema di ormeggio. Nota dolente, quando si è in rada, è il brandeggio. La sovrastruttura centrale accentua infatti il movimento all'ancora che diventa decisamente più ampio di quello delle barche vicine. Una soluzione possibile, che noi abbiamo adottato nelle nostre tappe in rada alle Grenadines, è quella di appennellare una seconda ancora non lontano dalla barca. In questo modo si riduce di molto il "periodo" del brandeggio. Un secondo grande gavone di alle spalle di quello dell'ancora rende inoltre molto facile avere sempre a portata di mano la seconda ancora.

- **ORMEGGIO IN BANCHINA.** La grande tuga rende leggermente più difficili anche le manovre in banchina, ma non in maniera rilevante. Bisogna prenderci la mano, le reazioni sono comunque graduali, l'importante è prevedere in anticipo il movimento soprattutto col vento al traverso.

- **CAMBUSA.** Difficile trovare di meglio. Molto lo spazio, grandi i due frigoriferi (azzeccata la scelta, nella barca della prova, di installare un Frigo Boat e un frigo elettrico a 12 volt). I gavoni posteriori sono due vere e proprie cantine, ampie e fresche.

- **CARTEGGIO.** Manca un vero tavolo da carteggio, ma dalla zona del navigatore (che dispone di un ripiano su cui carteggiare) si ha una diretta vista verso l'esterno, si hanno sotto mano radio e gps e si può comunicare con facilità con il timoniere.

- **DIVERTIMENTO.** Qui la barca da veramente il meglio di sé. Per dei bambini è un vero e proprio "parco giochi", con un facile accesso al mare, un "tetto" da cui fare i tuffi, un grande gavone per stivare pinne, maschere e boccagli. Si possono anche tranquillamente portare altri "giochi" come il windusurf o una piccola canoa. Altra grande fonte di comfort in crociera è il "tettuccio" sopra al pozzetto. Difende dal sole, dalla pioggia e, di notte, dall'umidità.

- **PULIZIA.** Pochi gradini, tutto a "livello", lavandini con doccette telescopiche e molte sentine con altrettante pompe ad innesco automatico. L'Atoll 4 si pulisce con estrema facilità e non è un caso ma l'evidente frutto di una scelta mirata.



ATOLL4¹⁰⁰MIGLIAABORDO

nes, una navigazione di quasi 200 miglia che ci ha consentito di testare le doti dell'Atoll 4.

Le prestazioni a vela sono dignitose, con una forte predilizione per la bolina larga. I generosi volumi danno alla barca un ritmo sulle onde decisamente pacato, con reazioni morbide. Ne trae vantaggio anche il pilota automatico che "regge" piuttosto bene anche con mare un po' formato e alle portanti. Buone anche la stabilità di rotta e le velocità al lasco dove, la poppa larga e potente si fa subito sentire. Di bolina la randa steccata (munita dal Lazy Jack) fa il suo dovere dando una certa potenza alla barca che tende ad acquistare 20/25°

gradi di sbandamento per poi prendere il suo placido passo. A motore si riusciva a tenere una media di sei nodi di velocità di crociera. Il propulsore montato è un Nanni Diesel da 62 cv "bloccato" a circa 50/52. La scelta di limitare la potenza è comune tra le società di charter che evitano in questo modo che il motore funzioni ai massimi regimi. Qualche cavallo in più però avrebbe consentito di navigare con un regime di rotazione più elevato e guadagnare qualche nodo di velocità in crociera. In navigazione le note dolenti riguardano la visibilità. La forma e le dimensioni della tuga e la presenza dell'hard top coprono quasi completamente

la visuale da entrambi i timoni e anche la comunicazione tra prua e poppa non è troppo semplice. Durante le operazioni di ormeggio è meglio che un membro dell'equipaggio si metta a mezza barca a fare da "ripetitore", cosa piuttosto rara su scafi di queste dimensioni.

L'enorme pozzetto che comprende l'angolo cucina consente di vivere tutti i momenti della navigazione all'aperto. Anche a pieno carico, cioè con otto passeggeri, ci si muove in tutta comodità grazie a un piano di coperta a livello, un camminamento centrale largo più di un metro e mezzo e i passavanti laterali sgombri da carrelli del genoa e dalle sartie.



Ananas, l'Atoll 4 della prova, ormeggiato al gavitello "all'ombra" dei Pitons di S.Lucia.

VPM - I padroni di casa

Perché la sigla VPM per una delle più importanti società di noleggio al mondo? "V" per sta Voisard, il suo direttore generale, "P" come Poncin, il proprietario della Dufour e "M" come Maillot, direttore generale di Nouvelles Frontières. Dal 1994 infatti queste tre realtà si sono messe insieme per realizzare un nuovo gigante del noleggio. Tra i punti di forza una flotta di barche praticamente nuove,

la massima attenzione al cliente, un'immagine verso l'esterno nuova e moderna. Ai Caraibi VPM dispone di 120 barche nelle sue cinque basi in Martinica, Guadalupa, Saint Martin, Tortola e Union. Nel mondo ha flotte anche alle Baleari, a Morea e Raiatea (Polinesia), alle Seychelles e in Madagascar.

In Italia per noleggi, sia bareboat che imbarchi singoli con VPM: Mondovela via Marghera 6/B Milano. Tel: 02/4819071, fax 468369, info@mondovela.it



ATOLL 4 LA SUPERPROVA IN CIFRE

Progetto

Philippe Briand

Il prezzo

Lire **371.000.000**, versione Granrociera con motore Nanni Diesel da 62 cv, franco cantiere, Iva esclusa.

I dati

Lungh. ft **m 13,35** – lung. al gall. **m 11,20** – baglio max **m 4,64** – pescaggio **m 1,60** – dislocamento **kg 9.500** – zavorra **kg 3.000** - sup. velica **mq 88**, genoa **mq 41**, randa **mq 47** – sup. velica spinnaker **mq 113** – serbatoio acqua **2 x 500 lt** – serbatoio carburante **lt 500** – batterie **3 x 135 Ah** – posti letto **6/8** – motore Nanni Diesel da **62 cv**.

Le misure interne

Cabine di prua: cuccetta cm 206x130, altezza in cabina cm 200, altezza sopra la cuccetta cm 120 – **cabine di poppa:** cuccetta cm 204x140, altezza in cabina cm 200, altezza sopra la cuccetta cm 108 – altezza in **bagno** cm 196 – larghezza accesso sottocoperta cm 60 – altezza in **pozzetto** cm 205 – sportello hard top cm 177x147 – divanetto a L 120 x 220 x 50 – larghezza **passavanti** centrale del pozzetto cm 155 – larghezza passavanti laterali cm 55 – **gavoni** laterali di poppa per autogonfiabile cm 95x50x65 – **gavoni** laterali in pozzetto cm 214 x 156 x 170 – piano **cucina** a U cm 116 x 212 x 124 – tavolini pozzetto cm 50 x 80, allungati cm 160 x 50.

Il motore della prova

Nanni Diesel – modello 5280 HE – potenza **62 cv**, bloccato a 2400 giri/min – posizione cilindri **5 in linea** – iniezione indiretta – regime massimo di rotazione **2800** - cilindrata **2746 cc** – alesaggi x corsa **mm 87 x 92,4** – rapporto di compressione **23:1**.

Dotazioni optional

Spi asimmetrico (lire 5.990.000) – tender Bombard AX3 più motore FB Yamaha 4 Hp (lire 4.800.000) – antivegetativa (lire 2.980.000) – antivegetativa più trattamento epossidico antiosmosi (lire 3.980.000).

Indirizzi

Costruito da **Dufour Yachts**, Perigny La Rochelle Francia, www.dufouryachts.com. Importato da **Lagon Yachting** Marina degli Aregai Santo Stefano al Mare (IM) tel. 0184/481010 fax 481007.

Le prestazioni a vela

Andatura	intensità del vento in nodi	velocità barca in nodi
Bolina 50°	25	6,3
Bolina 70°	25	7,4
Traverso	25	8,2
Lasco	25	7,8
Poppa	25	6,4

Le condizioni della prova

La prova si è svolta nelle acque dell'arcipelago delle Grenadines (Piccole Antille), genoa al 90%, una mano di terzaroli, mare mosso, vento 19 nodi con raffiche a 25, otto persone a bordo, dotazioni di sicurezza, serbatoio acqua 1/2, serbatoio carburante a 3/4, buona la pulizia della carena.

Le prestazioni a motore

Giri	vel. (nodi)	rumorosità dB (A)	
		pozzetto	dinette
1.200	4,6	56.2	52.1
1.500	5,4	59.7	55.2
1.800	6,2	61.4	57.3
2.000	7,0	65.1	61.0
2.200	7,5	69.3	65.2
2.400	7,8	78.9	74.8

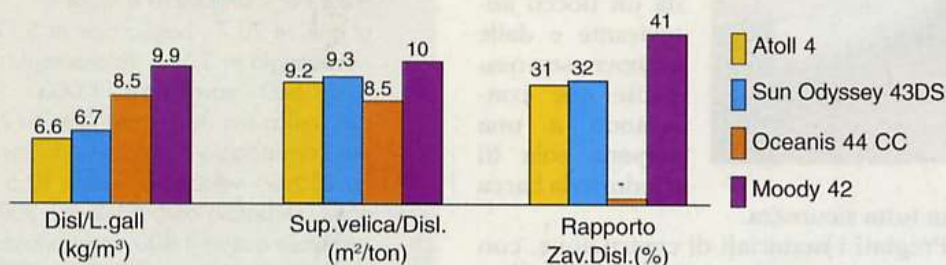
Nota: il motore della barca della prova era un Nanni diesel da 62 cv bloccato a 2400 gir/min sui 2800 a disposizione e quindi non in grado di erogare la massima potenza.

Le avversarie

	Lft (m)	Largh. (m)	Disl. (kg)	Sup. Vel. (mq)	Pescaggio (m)	Progettista	Cantiere	Prezzo (Lirex1000)
Atoll 4	13.35	4.64	9500	88	1.6	Briand	Dufour	371.000
S. Odyssey 43DS	13.21	4.19	9300	87	1.6/2.0	Andrieu	Jeanneau	319.000
Oceanis 44 CC	13.40	4.25	12000	102	1.7	Farr	Bénéteau	409.000
Moody 42	12.86	4.05	10520	78	1.8	Dixon	Moody	134.500*

Nota: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere, *prezzo in sterline.

Gli indici di prestazione



Note: dislocamento relativo (disl./l.gall.): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche molto invelate.

Giudizio in sintesi

Per il noleggiatore evoluto, per chi non bada all'estetica e al superfluo ma vuole solo praticità e comodità. Facile da portare, dalle prestazioni nella media, perfetto per navigare nei mari caldi e per le crociere più lunghe. Gli spazi sono abbondanti, è comoda anche per otto persone.

