



FRANCHINI 55 T — Arriva da Oriente questo scafo lungo 14 metri, costruito a Taiwan e finito sulla costa romagnola. Un progetto classico con grande pozzetto centrale e ottimi impianti. Gli interni sono semicustom secondo i desideri degli armatori.

Comfort orientale

di ANTONIO VETTESE

Il Cantiere Franchini di Riccione oltre ai modelli di propria costruzione ha in catalogo tre barche contrassegnate dalla sigla T, come questo 55 T, contrazione di Tayana. Si tratta di imbarcazioni costruite in Oriente e finite in Italia su specifiche del cantiere romagnolo. L'operazione è molto interessante per il favorevole rapporto qualità prezzo che si riesce a conquistare. Non è un mistero infatti che materie prime e mano d'opera da quelle parti costino davvero poco e questo consente di proporre una lavorazione accurata, è il caso di certi elementi di legno, senza che debbano intervenire quei processi tipici della lavorazione in serie. I Tayana proposti da Franchini sono tre, da 52, 55 e 65 piedi hanno tutti un disegno piacevolmente classico



FRANCHINI 55 T

orientato alla grande crociera senza limiti di comfort e autonomia, scafi dal dislocamento medio pesante, che non temono impianti completi di generatore, lavatrice e ogni altra diavoleria, grossi serbatoi, dissalatori. La barca che abbiamo provato è il modello da 55 piedi giunto in Italia in occasione dello scorso Salone di Genova.

Per la finitura e la consulenza a clienti interviene il popolare Dondo Bollanti, un ex di "Azurra" e titolare del cantiere Pier 12, ora socio di Franchini Est, divisione per l'oriente del cantiere romagnolo.

Il progetto

Carena come detto di linee collaudate, dal dislocamento

In senso antiorario:
il comodo
seggolino
incastrato nel
pulpito di poppa;
uno dei winch per le
drizze, il trasto
della randa e la
rotaia per il genoa,
piazata sulla tuga.



importante e costruita in modo molto massiccio con laminazione a mano. I volumi sono pieni da prua a poppa e la larghezza è discreta, con una sezione maestra piuttosto stellata, tanto che i serbatoi sono sotto i paioli a centro barca in posizione centrale. Il bulbo è affogato nella resina dello scafo, il timone per gli amanti di questo tipo di sicurezza ha un ampio skeg. Una carena in grado di esprimere ottime prestazioni in crociera e molto scorrevole anche con tempi leggeri. La tuga non è certo invadente ma consente di godere di ampi volumi sottocoperta con una altezza invidiabile. La coperta offre ampie superfici per restare al sole nelle belle giornate estive, con alcune zone cuscinabili soprattutto a poppa dove oltre tutto la barca è molto asciutta e solo raramente arriva qualche indesiderato schizzo.

Il pozzetto è centrale con sedute sufficienti per i sei-otto occupanti, ottima la protezione offerta dalla capottina abbattibile che si alza sopra il tambucio. Il piano velico è molto tradizionale e come su tutte le barche di questa dimensione si tratta di uno sloop/cutter, quindi con un ampio triangolo di prua. L'armatore della barca in prova che vuole utilizzarla con equipaggio ridottissimo ha scelto tutte le vele avvolgibili e tiene sempre issati yankee e trinchetta.

Riteniamo che non sia male la eventuale scelta di una randa

full battened, tipo che nelle realizzazioni più recenti ha dimostrato ottime prestazioni e anche affidabilità, con minor complicazioni all'attrezzatura.

L'impiantistica, anche per una passione personale dell'armatore che ha perfezionato alcune installazioni, è di ottimo livello grazie anche ad una sala macchine che raramente viene realizzata su barche di questa dimensione. Tutto, ripetiamo, è studiato per una autonomia necessaria a quelle barche che restano per lunghi periodi nei mari caraibici e comunque dove le possibilità di rifornimento sono limitate.

Gli interni

Il cantiere offre uno schema base che può essere modificato secondo i desideri degli armatori, unico vincolo importante è l'installazione del motore e della relativa sala macchine cui è opportuno, per il bilanciamento dei pesi, faccia riscontro la cucina. Lo schema proposto è una ottima e diffusa soluzione per abitare la barca in tre coppie più un eventuale marinaio. A poppa la cabina armatoriale con un grande bagno che ha anche la doccia/vasca separata, le dimensioni del letto sono pari a quelle di un normale letto di casa. A prua due cabine gemelle con bagno comune di testa, queste hanno letti sovrapposti molto confortevoli. Ogni cabina ha abbondanza di armadi e cassetti per la gioia di





La foto dall'alto mette in evidenza il grande pozzetto centrale del 55T. Sulla barca in prova l'armatore ha montato quattro winch elettrici con i quali in pratica governa tutto lo scafo senza muoversi dal pozzetto stesso. Nel riquadro, la ruota, con la classica strumentazione, piazzata davanti al trasto della randa.



FRANCHINI 55 T

Dinette (foto grande) e cucina (a destra) denotano il livello decisamente alto degli arredi interni. Sotto, un particolare del tavolo della dinette.



chi non ama lasciare a terra il superfluo.

Unica modifica della barca provata era la posizione del tavolo da carteggio che era in quadrato e non a poppa nel corridoio di passaggio verso la cabina. In quadrato spicca il tavolo di forma ovale con la panca che lo circonda, è pieghevole con una cerniera al centro e sull'asse della barca uno sgabello a due posti normalmente fissato sotto il tavolo viene messo in posizione secondo necessità. Di fronte alla dinette sono piazzate due poltrone con mobile bar centrale arredano l'ambiente creando un angolo di disimpegno. Una delle due poltrone ruota per fungere da sedile per il carteggio.

Notevole in ogni caso la lavorazione di particolari come la scala, i tientibene, tutti gli elementi in massello.



In cucina spiccano il frigorifero da 200 litri e la ghiacciaia che consente di stivare provviste per altri 120 litri, la aerazione in questa zona è assicurata da un oblò a murata. Quattro fornelli, forno, forno a microonde, grandi cassetti ed armadi non fanno rimpiangere la cucina di casa. Per altri dati numerici vi rimandiamo come di consueto al riquadro della penultima pagina.

Qualità nautiche

Una legge non scritta vuole che ogni volta che si tenti di provare in mare una barca a vela ci sia il mare piatto, e neanche un alito di vento. Per fortuna con il Franchini 55 T ci è toccata una delle poche eccezioni annuali e abbiamo potuto uscire in mare con aria fresca e mare formato. Niente di meglio per uno scafo del genere, disegnato per gli oceani. Abbiamo iniziato la navigazione di bolina, verificando subito una buona velocità e un timone giustamente reattivo. La randa era completamente svolta e utilizzavamo una parte della trinchetta. Abbiamo verificato che non conviene stringere molto il vento, soprattutto con le condizioni che abbiamo incontrato che ci costringevano contromare, e che è più confortevole allargare una decina di gradi lasciando che la carena acceleri e prenda un assetto più disteso.

La velocità è buona e non ci sono anomale reazioni nel passaggio sull'onda e al timone che ha un ritardo di risposta corretto per il tipo di barca. Allargando verso la bolina larga incontriamo l'andatura ideale della carena, che anche contromare (non proprio in prua) resta stabile e regala una piacevole sensazione di sicurezza. Al lasco si accelera ancora e decidiamo di svolgere tutta la tela, sia lo yankee che per la bolina avevamo tenuto parzialmente avvolto, sia la trinchetta. Superiamo i nove nodi e con questa velatura il timone diventa ancora più facile da usare, la maggior tela a prua infatti ci "traina" e contrasta la spinta all'orza della randa un po' grassa con vento forte.

Allargando ancora non conviene più la trinchetta, che finisce per sventare lo yankee,



La cabina armatoriale di poppa (sotto a sinistra) e una delle due gemelle piazzate a prua (a lato) hanno spazio in abbondanza per armadi e cassetti. Sotto, il bagno di poppa.



Una soluzione originale: una delle due poltrone con il mobile bar in mezzo, ruota per diventare sedile del carteggio.

FRANCHINI 55 T

mentre il mare di poppa innesca un po' di rollio. Stringiamo nuovamente il vento e ci ritroviamo nelle andature ideali, laschi e boline larghe, per nulla faticose anche con le condizioni incontrate. Avvolgendo le vele di prua restiamo con la sola randa e cerchiamo un ridosso per la prova a motore. Anche con la sola vela maestra si riesce a navigare senza negative reazioni del timone.

A motore abbiamo subito visto che la potenza installata sia corretta anche per la navigazione controvento nella quale non è necessario salire molto con il regime. Per la crociera e i lunghi trasferimenti si può contare su una velocità di nove nodi con regimi attorno ai duemila giri. Bene anche la manovra con una solida retromarcia.

Il 55 T ci è sembrata dunque un'ottima barca che aggiunge alla solidità un prezzo decisamente concorrenziale (e il fratello maggiore 65 è ancor meglio) vista la qualità, che citiamo in una cifra assolutamente indicativa, viste le possibili variazioni di cambio, costi di trasporto e accessori, che possono esserci. A questo si aggiunge per i potenziali armatori la concreta possibilità di realizzare la barca con gli interni e gli impianti che preferiscono.



Indici di paragone

Slanci della carena
LOA/LWL = **1,19**
Finezza della carena
BWL/LWL = **0,27**
Rapporto di zavorra
(Z/Δ)100 = **36**
Superficie velica per tonnellate SA/Δ = mq/ton **7,3**
Potenza motrice per tonnellata HP/Δ = HP/ton **6,13**
Numero di Bruce
√SA/Δ = **0,45**
Dislocamento relativo Δ/(LWL)³ = Kg/m³ **8,02**
Velocità limite teorica 2,54 √LWL = nodi **9,50**
Allungamento randa P/E = **3,26**
Allungamento fiocco I/J = **3**

TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Prestazioni a vela

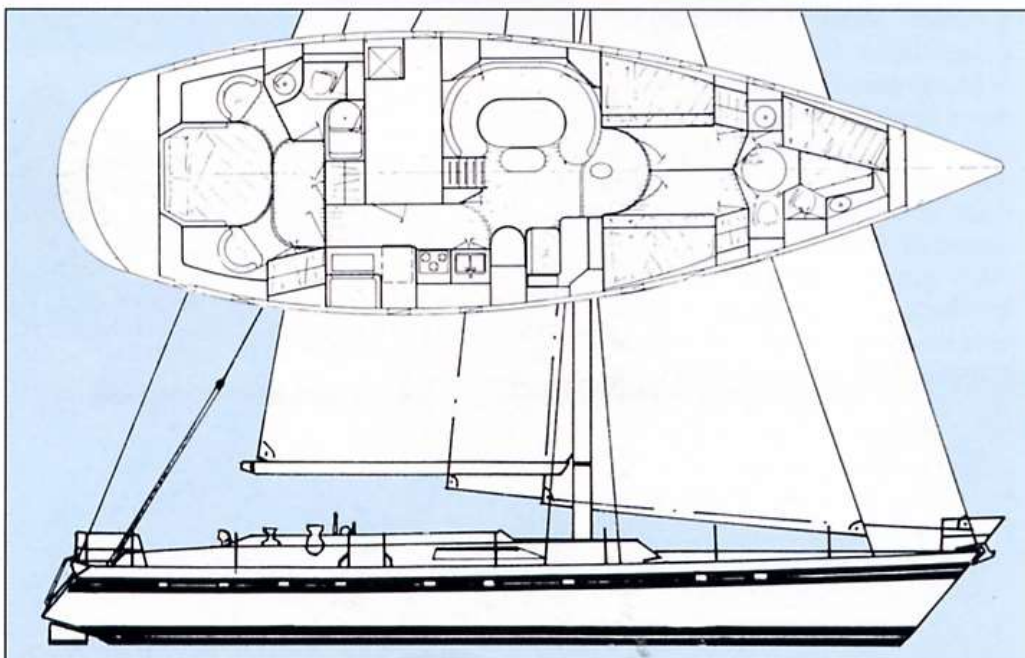
Condizioni della prova: mare mosso, vento reale 15-20 nodi, vele impiegate randa, yankee e trinchetta.

Andatura	angolo vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	45°	7	sbandato	con randa e yankee
bolina larga	60°	7,7	sbandato	con randa e yankee
lasco	90°	8,6	poco sbandato	con randa e yankee
gran lasco	130°	9,1	poco sbandato	con anche trinchetta
poppa	170°	8,2	piatto	con randa e yankee

La velocità massima raggiunta è di **9,2 nodi** al lasco - gran lasco con tutte le vele spiegate. La miglior bolina è quella indicata sopra con angolo 45°. Abbiamo provato per 35° con il vento con velocità di **6,7 nodi** ma visti i risultati non sembra una scelta conveniente.

Gli interni

Il cantiere offre una versione base dalla distribuzione molto ragionevole e interessante, che pubblichiamo qui a fianco. Resta aperta la possibilità di fare modifiche anche notevoli, seguendo lo schema personale dell'armatore. Sono previste tre cabine, di cui una armatoriale a poppa e due doppie con letti a castello a prua. La cucina è nel corridoio verso poppa, il quadrato è molto ampio e godibile. A estrema prua cala vele con cuccetta marinai; cabine 3+1; posti letto 6+1; bagni 2; dimensioni letto di poppa cm 200x180, altezza in cabina cm 205; dimensioni cuccette cabine di prua cm 210x90, altezza in cabina cm 215; tavolo dinette cm 150x80, ovale; tavolo carteggio cm 80x60; altezza cm 205; altezza nei bagni cm 200; macchina dei fuochi con tre fornelli e forno, frigorifero elettrico da 200 lt e ghiacciaia da 135 lt; serbatoi inox dotati di paratie anti-sciacquo per lt 1100, posti sotto il pagliolo del quadrato in zona centrale, valvole a sfera di inox, wc marini manuali.



Lo scafo

lunghezza	m 17,35
lunghezza scafo	m 16,76
lunghezza al gall.	m 14,00
larghezza	m 4,90
immersione	m 2,20
dislocamento	kg 22000
zavorra	kg 8000
materiale scafo	vr
resine	poliesteri
rinforzo fondo	struttura longitudinale con anima poliuretano, madieri in legno massello resinati allo scafo
bulbo	in ghisa affogato nello scafo

La stratificazione è manuale, con tecnologie tradizionali. Tranquillizzanti gli spessori e la cura posta per rendere ogni cosa molto robusta. Grazie al bulbo affogato si ottiene una chiglia a prova di tutto.



Piano velico

attrezzatura sup.	sloop/cutter
randa + yankee	mq 160,5
genoa 150%	mq 110
fiocco	mq 73,5
yankee	mq 99
trinchetta	mq 35
spinnaker	mq 139
P (alt. rande)	m 19,1
E (base rande)	m 5,85
I (alt. fiocco)	m 21
J (base fiocco)	m 7
marca albero	Bamar
marca winch	Lewmar
marca vele	Diamond/Ta-Yang



Un piano velico senza sorprese, la barca in prova aveva una randa avvolgibile e due avvolgitori per le vele di prua, yankee e trinchetta, e il tutto si è dimostrato molto pratico anche per la manovra con equipaggio ridotto.

Il motore

marca	Perkins
modello	Range 4135
configurazione	4 tempi, 6 cilindri
iniezione	diretta, pompa rotativa Cav
alesaggio	mm 98,4
corsa	mm 127
cilindrata	cc 5800
potenza max	135 cv (100,7 kW)
giri max	2800
peso	kg 615 con inv. Borg Warner
impianto el. batterie	12 volt
caricabatterie	2 x 180 Ah
impianto 220V	40 Ah con salvavita e strumenti
raffreddamento	con scambiatori acqua/acqua e olio/acqua
serbatoio gasolio	lt 680
consumo	max 28 lt ora, crociera lt 11 ora



Un propulsore collaudato, con una ampia e rete di assistenza, che garantisce la giusta potenza a regimi di tutto riposo e adatti ad un uso molto intenso. Grande autonomia, vicina alle 500 miglia, per navigare in zone poco servite.

andatura	giri	velocità
crociera ec.	1.800	8,4
crociera	2.200	9,2
massima	2.800	9,4

FRANCHINI 55 T

Costruttore

Ta - Yang Building Co Ltd Taiwan

Importatore

Franchini Est via Dell'Industria, 9; 47036 Riccione (Fo); telefono 0541/603606; fax 0541/602303; base nautica Cantiere Navale Pier 12, via del Marchesato, 27; Marina di Ravenna; tel. 0544/538038; fax 0544/530047

Progetto

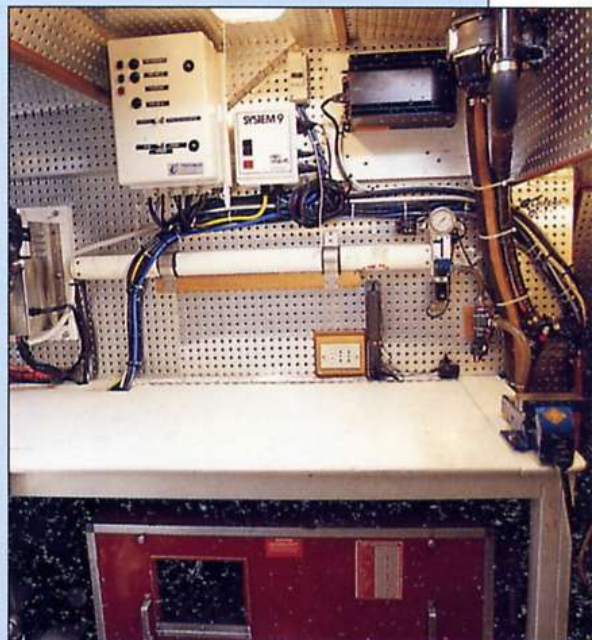
Pieter Beeldsnijder Massimo Franchini

Prezzo

Indicativo, secondo il cambio e le dotazioni 500.000 dollari Usa.

Le dotazioni

Trattandosi di una realizzazione semicustom è un po' difficile parlare di una dotazione di serie, compresa nel prezzo. Va sottolineata comunque l'attitudine dello scafo ad accettare tutto quanto faccia autonomia e crociera, come generatore autonomo, frigo, pompe varie, riscaldamento. Nella autentica sala macchine ci sta tutto, dalla lavatrice alla morsa per le piccole riparazioni. Il progetto base comprende tutto quello che serve, e riteniamo che gli interventi degli armatori possano essere limitati alle scelte relative alla compartimentazione e agli accessori. Sono già previsti 9 winches, il salpa ancora da 2000 Watt, 18 oblò e 8 osteriggi, ancora Cqr da 30 kg con 50 mt di catena da 10 mm.



Ci è piaciuto

La finitura complessiva, grazie alla lavorazione artigianale
Il prezzo in relazione alla qualità
La grande autonomia

Da migliorare

Baricentro della carena un po' alto, tende a sbandare con facilità