

# FRANCHINI 76 NAUTA

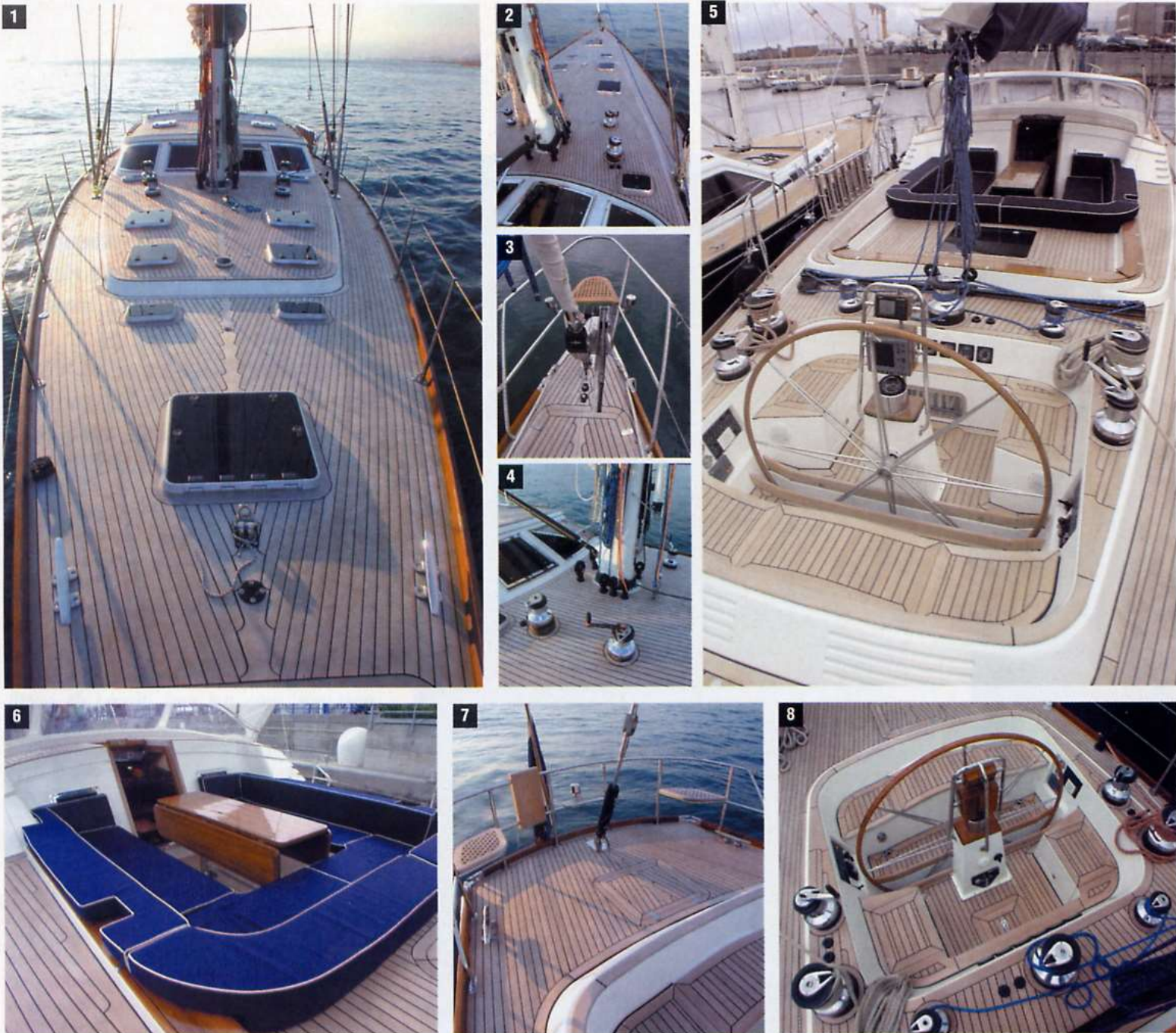


**Le barche a vela stanno diventando sempre più tecnologiche e ricche di elettronica. Molti, però, pensano ancora che la vela sia, prima di tutto, romanticismo e stile. A tutti loro Fare Vela dedica la prova di questo splendido sloop, nato più per piacere che per sbalordire**

**N**el mondo dei maxiyacht vi sono attualmente due tendenze progettuali ben distinte: quella futuristico/minimalista e quella classico/retrò. Se è vero che l'evoluzione, in qualsiasi campo, non può essere fermata, è anche vero che alcune cose, nel corso dei secoli, non sono cambiate. Prendete, ad esempio, gli strumenti musicali: i violini di oggi non sono poi così diversi da quelli magistralmente scolpiti da Stradivari (a parte il suono, naturalmente). Potreste obiettare che, comunque, servono per eseguire la stessa musica per cui nascevano gli Stradivari, musica classica, composta in periodi pre-tecnologici in cui non esisteva neanche la corrente elettrica. E cosa c'è di più classico e "pre-tecnologico" dell'andare a vela? E' probabilmente uno dei più antichi modi di spostarsi, forse il più ecologico, di sicuro il più romantico. Ecco, proprio per chi vede la vela in chiave romantica, per fortuna esistono ancora architetti e strutture che riescono a creare barche come il Franchini 76. Aldilà di come è fatta, di come va, non si può restare indifferenti di fronte alla sua classe che ci fa tornare in mente barche meravigliose come i migliori Sangermani (tipo *Gitana IV*, per intenderci). E le forme "classiche" non sono legate a nessuna epoca: sono rapporti, equilibri, sfumature che rendono una qualsiasi cosa bella per sempre.

Il Franchini 76 è nato dalla collaborazione di menti "eccellenti" ognuna nel suo campo: Doug Peterson per le linee d'acqua, il cantiere Franchini per la costruzione, e la Nauta Yachts, che si è occupata di disegnare la coperta e gli interni e, soprattutto, ha gestito il cliente, vero fulcro di tutto il progetto. Già, perché il Franchini 76 è un costum e, quindi, tutte le scelte, dall'impostazione di massima ai particolari disegni dei masselli, sono state fatte in accordo con le esigenze e i gusti dell'armatore. Seguiteci e vi sveleremo i segreti di questa "dreamboat" possibile per pochi ma bella per tutti.

## TEST



Come dicevamo, il Franchini 76 è un custom, una barca, cioè, pensata e realizzata secondo esigenze specifiche di un singolo armatore. Questo, però, non significa che, almeno per lo schema e l'impostazione di massima, non possa essere replicabile. In effetti il cantiere Franchini ritiene che le soluzioni adottate sono assolutamente equilibrate e, quindi, ad eccezione di alcune scelte estetiche, adattabili a qualsiasi richiesta (il 76 fa parte della linea Franchini Custom). Ma veniamo alla genesi di questo **progetto**. L'armatore, precedentemente proprietario di uno Swan 65 (progetto S&S '72), voleva una barca con maggiori volumi e un piano velico più "mediterraneo", ma che mantenesse la stessa classe. Nauta Yachts ha individuato in Peterson l'architetto adatto a disegnare linee di grande eleganza, garantendo prestazioni di tutto rispetto, e in Franchini la struttura che potesse realizzare, pur utilizzando tecnologie costruttive

d'avanguardia (**la costruzione** è in sandwich di balsa laminata con tecnologia SCRIMP), una barca dal sapore assolutamente classico con finiture di prim'ordine. Inoltre, il Cantiere era già in possesso di uno stampo (quello del 75) con le giuste linee d'acqua. Uno dei temi progettuali richiesti dal cliente era la realizzazione di una Deck House "vera", che desse, cioè, la possibilità di guardare fuori stando seduti in dinette, senza che questo stravolgesse l'eleganza dello scafo. Il risultato è sotto i vostri occhi. Quando l'abbiamo vista per la prima volta, affacciandoci sulla darsena del Salone di Genova, siamo rimasti veramente colpiti, ma non perché fosse la barca più grande del Salone: al contrario, proprio perché, nonostante le dimensioni, non lo dimostrava. La linea, allungata e stretta, il bordo libero relativamente basso, la sensibile insellatura, gli slanci pronunciati (ai quali, ormai, non siamo più abituati) e il pia-

Foto 1, 2, 5, la raffinata coperta del Franchini 76; foto 6, il pozzetto ospiti; foto 8 il pozzetto di manovra con la grande ruota; foto 7, l'elegante "terrazza" di poppa; foto 3, 4, alcuni particolari

cevole disegno del piano di coperta, fanno del Franchini 76 un indovinato equilibrio tra linee d'acqua attuali e forme classiche, rendendo più "leggera" l'effettiva mole della barca (è pur sempre un 23 metri da 35 tonnellate). Il **piano velico** è un testa d'albero con crocette leggermente acquarellate, in modo da rendere necessarie le volanti solo con mare formato, l'armo è a cutter con trinchetta amovibile. In **coperta** la vita scorre serena: chi manovra (volendo, anche solo due persone) ha a disposizione un raccolto e ben organizzato **pozzetto** intorno al quale sono disposti i winch per le regolazioni (ben 7 di cui 3 elettrici). Quindi, a parte le drizze che sono volutamente gestite da 4 winch intorno all'albero,



Foto 9, 10, il quadrato panoramico, visto anche dalla zona studio; foto 12, la grande e ben disposta cucina; foto 13, 14, la suite armatoriale con bagno privato; foto 11, la cabina ospiti con i letti in piano

la barca può essere agevolmente portata senza muoversi da lì. Oltre alla grande e ben realizzata ruota, vi sono anche i comandi del motore, del bow-truster, dell'idraulica, e i ripetitori di tutta l'elettronica. Più avanti vi è la **zona destinata agli ospiti**: un paraonde, nel quale viene alloggiato, a scomparsa, il bimini, delimita prima una ampia area prendisole e, quindi, un grande pozzetto, dotato di tavolo fisso, che può ospitare sedute più di 10 persone. La deck house, seppur voluminosa, si integra perfettamente nel disegno complessivo e non disturba più di tanto la vista al timoniere; offre invece un comodo riparo per il pozzetto ospiti. Il resto della coperta è una distesa di caldo e ben lavorato teak, costella-

to di osteriggi e di attrezzatura (come l'intelligente soluzione che lascia parzialmente scoperto il tamburo del salpancora per manovrare prontamente le cime d'ormeggio); il tutto è racchiuso da un'elegante falchetta. Scendendo **sottocoperta**, lo stile è decisamente classico e ricco, con largo uso di legni lucidi e di ottone, senza però risultare pesante o opulento. Persino alcuni vezzi, come il divano in pelle capitonné, appaiono in tema. Appena entrati la **dinette** rialzata offre uno spettacolo notevole: sui lati del corridoio ad altezza d'uomo vi sono le due zone vivibili, sulla destra attrezzata a salotto e a sinistra a zona pranzo, con sedute ad altezza finestra e, quindi, totalmente panoramiche. Altri tre gradini verso prua e si scende in un'ampia zona che, trovandosi in corrispondenza del baglio massimo, dà la piena sensazione delle dimensioni della barca. Oltre alle porte di accesso alla zona di prua, sulla destra vi è la **cucina**,

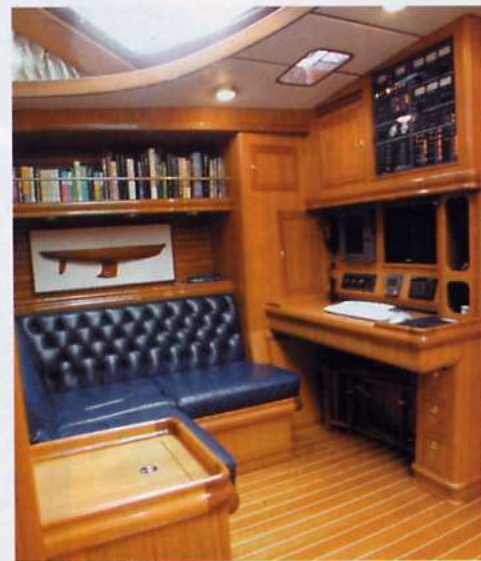
grande, bella e più completa di quella di molte case. Sulla sinistra un ambiente **carreggio/studio**, con tavolo poco profondo ma ricco di spazio per l'elettronica e piccolo salottino arricchito da librerie e arredi lussuosi. Particolarmente piacevole, in questi ambienti, la luminosità e l'effetto doppia altezza dovuto alla parziale sovrapposizione della parte anteriore, totalmente finestrata, della deck house. A prua si trova la zona ospiti, con **due cabine** e due bagni che hanno in comune il vano doccia, e la **cabina dell'equipaggio**, comoda, rifinita e completa di bagno. Verso poppa, invece, troviamo una piccola cabina con letto singolo, l'accesso alla completa e agevole sala macchine e l'incredibile **suite armatoriale**, ambiente decisamente lussuoso, dotato di due grandi letti, una scrivania/toilette, un divanetto e una incredibile quantità di armadi, stipetti e cassetti. Annesso un **bagno** spazioso e completo di box doccia. ■



FOTO FRANCHINI



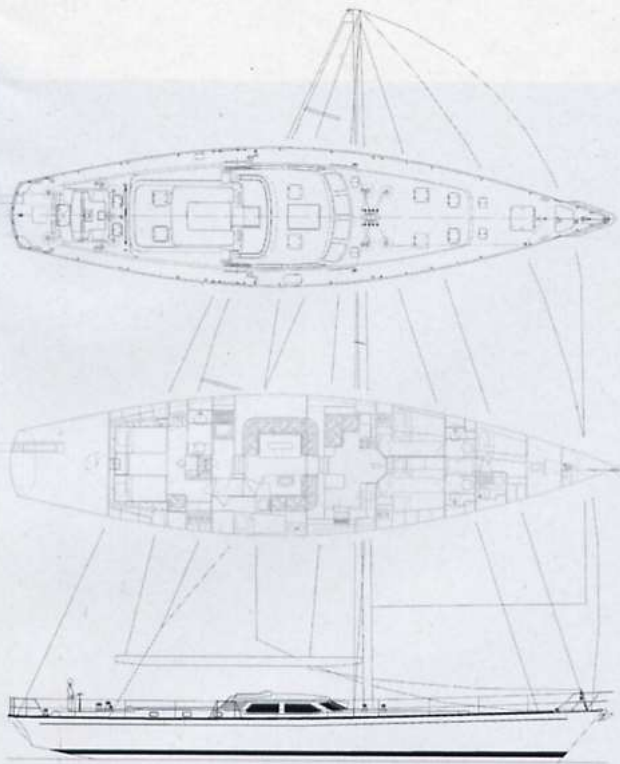
FOTO FRANCHINI



## Benvenuti a bordo

Non c'è niente da fare: per quanto abbiano cercato di convincervi, elogiando le prestazioni e la facilità di conduzione delle barche di ultima tendenza, a voi piacciono le barche classiche. In un'epoca di mostri autoviranti e cupi "stealth", siete ancora follemente innamorato del vostro ketch classe 1972. Ma vi mancano un pò di volumi, un piano velico più performante nei nostri mari e, soprattutto, anche stando dentro vorreste godere di tutto quello che c'è fuori, dall'acqua azzurro-verde di Spargi ai tramonti di Basiluzzo. Ne parlate con i vostri esperti e, dopo varie proposte, vi mostrano un disegno bellissimo di cui vi invaghiate a prima vista. I nomi coinvolti sono una garanzia: Peterson, Franchini e Nauta. Ognuno di loro ha già dato prova di eccellere nel proprio settore e, molto importante, tutti e tre sono a disposizione per esaudire al meglio i vostri desideri. Dopo anni di esperienza su barche di serie vi state imbarcando nel vostro primo custom: vi sentite pronto ma, lo stesso, temete di fare qualche scelta sbagliata. Molto presto, però, vi rendete conto che la professionalità di chi si occupa del progetto e della costruzione serve proprio a proporvi soluzioni allineate con quello che avevate in mente senza farvi fare errori. Anche l'aiuto del vostro skipper di fiducia risulta prezioso per le scelte tecniche. Vostra moglie, invece, si occupa con passione di seguire la parte legata agli arredamenti. Il giorno del varo siete tutti commossi: in quel bellissimo oggetto blu profondo c'è qualcosa di ognuno di voi. Persino l'architetto Franchini, che ha già varato centinaia di barche, scalpita per provarla: velista appassionato, sa di aver superato sé stesso e vuole vedere come va a

vela. La prima prova avviene con poco vento 6/7 nodi al massimo. Uscite delusi ma, incredibile!, la barca si muove con agilità. Il timone dimostra una sensibilità a cui non eravate assolutamente abituati: nonostante il vento debole, e quindi l'andatura lenta, reagisce con estrema rapidità, virando e manovrando dolcemente ma senza incertezze. Di contro, la sensazione sulla ruota (una sola e bellissima) è di estrema leggerezza. Rientrando a motore vi rendete conto che la compensazione sulla pala del timone è addirittura esagerata, ma si tratta di rifiniture che, su una barca custom, sono naturali. In compenso state viaggiando in silenzio e senza vibrazioni a più di 9 nodi! In porto, assistito dal vostro skipper, tentate il primo ormeggio: la stazza della barca, una volta compresi i ritardi di risposta dovuti all'abbrivio, si traduce in stabilità e, incredibilmente, riuscite a ormeggiare senza l'aiuto del bow-truster. Di sera vostra moglie ha organizzato una cena per ringraziare tutti quelli che hanno contribuito a questo splendido progetto: il tramonto fuori e le luci soffuse dentro, danno al gioco lucido/opaco dei legni interni un sapore ancora più caldo e intimo. Quando gli altri se ne vanno, vi godete la prima notte a bordo: i letti, il bagno, gli armadi, i cassetti, nulla vi fa rimpiangere le comodità di una casa. Il giorno dopo aiutate a organizzare la partenza per la Sardegna. Questa prima breve crociera servirà anche come banco di prova per la messa a punto. Quando, al tramonto, la barca lascia l'ormeggio, correte sul frangiflutto per guardarla partire: purtroppo dovete tornare al lavoro, ma la ammirate fino a quando scompare dietro l'orizzonte, in modo che la bellezza delle sue forme vi resti nella mente il più a lungo possibile, pre-gustando il momento in cui la rivedrete.



### UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	235x60 cm
Panca timoniere	197x44
Tavolo pozzetto	160x150 cm
Passavanti	50+40 cm
Area prendisole	235x130 cm
Tavolo quadrato	160x90
Tavolo carteggio	118x0 cm
Letti armatore	200x100 cm
Spazio tra i letti	82 cm
Letti ospiti	200x80 cm
Larghezza porte	50 cm

### DEDICATO A...

Il Franchini 76 è una barca classica dal dislocamento importante e dal piano velico tradizionale. Nonostante queste premesse, e contrariamente a quanto si possa pensare, è però risultata molto piacevole a vela nonostante lo scarso vento della nostra prova. Piacevole perché reagisce prontamente e con leggerezza al timone. Piacevole, cioè, perché non dimostra i chili che ha. Si porta come una barca più piccola, più leggera. Anche le manovre, concentrate nel pozzetto di poppa e assistite da potenti winch elettrici, sono risultate più che agevoli. E, mentre in pochi manovravamo la barca, alcuni ospiti giocavano con i loro bambini nel pozzetto di prua, un vero pozzetto. Questo dimostra che anche le barche classiche, se ben progettate, sono piacevoli e facili da portare. Come diciamo spesso, non importa quanti nodi si fanno, ma come. Il Franchini 76 è dedicato a chi ama le barche in modo intimo e completo. A chi ama studiarle nei minimi dettagli. A chi ama anche solo guardarle. È una barca per chi ha una cultura del mare, perché è poco appariscente, poco d'effetto e, quindi non ha secondi fini, non deve dimostrare. Ultimo, ma non meno importante, è una barca nata per navigare, solida, marina, completa di tutto e assolutamente autosufficiente per lunghi periodi: qualità che potrebbero sembrare scontate ma che, se si dà un'occhiata al panorama attuale del mercato, non lo sono affatto.

### SPECIFICHE TECNICHE

Progetto:	Doug Peterson/Nauta Yachts
Lunghezza f.t.	23,26 m
Lunghezza gall.	19,50 m
Larghezza	5,52 m
Immersione	3,35 m
Dislocamento	35.000 kg
Zavorra	11.500 kg
Superficie vel.	285,00 mq
Motore Yanmar 6LPDTE	250 hp
Serb. nafta	2.000 l
Serb. acqua	1.480 l

### ATTREZZATURA

- Albero 3 crocette in alluminio Sparcraft Usa
- Sartieme tondino Navtec
- Centralina idraulica Navtec a 3 vie (paterazzo vang, drizza genoa)
- Avvolgifiocco Reckmann
- Attrezzatura di coperta Harken
- Winch Harken: 2x980 + 1x66 elettrici, 2x56 ST, 2X48 ST in pozzetto; 2x56 elettrici + 2x56 ST all'albero
- Timoneria Solimar ruota ø 180 cm
- Stopper Spinlock



### COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich di fibre di vetro E multiassiali e unidirezionali, anima in balsa a spessore variabile; resina epoxy-vinilestere; metodo di impregnazione sotto vuoto per infusione SCRIMP

### DOTAZIONI

- Osteriggi (12) e oblò Lewmar (+ finestratura deck-house)
- Salpancore Lofrans 2000 w
- Passerella idraulica retrattile Opacmare
- Wc elettrici Sealand Vacuflush
- Fornello con forno Force 10 4 fuochi
- Forno microonde Miele
- Aria condizionata caldo/freddo
- Bow-truster
- Generatore Onan 6,5 kw
- Desalinatore
- Batterie 24 v 400 Ah + 12 v 200 Ah
- Caricabatterie 80 Ah
- 2 pompe autoclave
- Elettronica B&G
- Pilota automatico Autohelm 7000



### METEO DELLA PROVA

**Vento:** da 2 a 7 nodi reali.

**Mare:** calmo con leggera onda lunga

### PER INFORMAZIONI

#### Franchini Yachts

SS 424, loc. Pianaccio - 61040 Mondavio (PS)

Tel. 0721 987014 - Fax 0721 987832

E-mail: franchiniyacht@libero.it

www.franchiniyachts.it

Nauta Yachts - Tel. 02 4814317



### I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
Swan 77	Nautor	24,01	6,00	51.000	329,40	-
Holland 76	S. W. S.	23,15	5,81	44.000	320,00	-
Starkel 76	St. Polare	23,40	6,25	32.000	340,00	-
Wally 77	Wally Y.	24,00	5,80	27.000	308,00	-