



DI NAUTICA

VOG

FEBBRAIO 1983 - N. 84 - LIRE 4000

ENGLISH TEXT

MONDO MARI

SYDNEY-HOBART

INFERNALE

JOHN SHUTTLEWORTH

MARC PAJOT

SPECIAL
DESALINIZZATORI

MITSUBISHI GALANT
2300 GLX

CUCINA A BORDO

GIARDALUPA
IL RIPOSO DEI
GUERRIERI

PROFILES
NEWPORT
OFFSHORE

LENS
I SALONI
DI LONDRA
E DI PARIGI

NORTH ITALIA

AMERICA'S CUP

LEWMAR'S WORLD

CAMPIONATI INVERNALI
DELL'ARGENTARIO
E DEL TIGULLIO

MOTORBOATS AKHIR 18 F.B., CONCORDIA 11.40 F.B., ILVER 27' DAY

SUN FURACE GEM 57', SUN SHINE

L'ETÀ DEL FLYING



Dotato di grande e decisa personalità il «piccolo» dei Cantieri di Pisa fin dal suo apparire in pubblico ha raccolto un coro unanime di ammirazione per l'originalità delle sue proposte. Ora si dota anche di flying bridge, e affronta un secondo periodo di rinnovato consenso. È una chance in più per gli estimatori di questa dinastia di grandi barche.



LOWE PIRELLA GÖTTSCHE



Cantieri di Pisa, si sa, sono votati a una grande nautica. Grande di qualità innanzitutto, ma grande anche di dimensione. Grande in questo caso non è un concetto relativo, ma decisamente assoluto: trenta metri per intendersi sono assolutamente grandi. Relativo è invece il concetto di piccolo che viene applicato alla barca dimensionalmente inferiore della gamma dei Cantieri: il diciotto metri appunto. In ogni famiglia numerosa il piccolo rimane tale anche quando diventa grande, si afferma, mille successi rimane sempre «il piccolo». Gli si rivolgono attenzioni particolari, lo si guarda sempre con un po' di attenzione in più. Se poi fin dai primi movimenti rivela qualche dote particolare, una persona-

lità forte e incisiva, dei lineamenti accattivanti e non comuni (con tutte le bellezze dei fratelli maggiori, anche con più grazia e armonia, come spesso)

(continua) **Roberto Franzoni**

Nella foto a doppia pagina una veduta laterale di Akhir 18 Flying Bridge in un passaggio veloce: notare la leggerezza del piano del flying e il disegno «aerodinamico» dell'alberello porta antenne. Nelle foto piccole a sinistra il pozzetto e la scala di accesso al flying particolarmente comoda per l'inclinazione dovuta al diedro molto accentuato dell'alzata di poppa; a destra il sedile del timoniere sul flying

L'ETÀ DEL FLYING

(segue)

so accade agli ultimi nati), un aspetto e un carattere che inducono delle aspettative... «ce ne darà delle soddisfazioni...» è lecito allora pensare, anticipando i tempi e buttando avanti il rimiscolio di affettuose ambizioni suscitate da una stirpe dove sono tutti «riusciti». Fin dalle sue prime apparizioni in pub-

blico il «piccolo» Akhir aveva destato grande ammirazione e un consenso di riconoscimenti privo di controcanto. Unanimemente gli veniva riconosciuta una coerente essenzialità di volumi che gli conferiva quella linea snella, slanciata, inconfondibile da qualunque distanza. Questo equilibrio di masse agli suggeriva ad ogni ammiratore

immagini di dinamismo, di velocità, senza sopraffazione, di sportività, senza rinunce, un'originalità particolarissima, senza ostentazione.

Tutto il coro di consensi s'intonava in particolare intorno a una nota caratteristica, che, curiosamente in questo caso, spiccava per la sua assenza: il flying bridge. Ora, passati anni di affermazioni, di rassicuranti successi, è venuta anche per il piccolo Akhir una seconda età. Consolidata una nuova sicurezza, al cappello mette una piuma, leggera nel vento, si adorna di nuove insegne per rinnovati plausi. È

sima alzata di poppa, staccandosi dal perimetro del pozzetto, e si slancia sopra questo con la levità di una pensilina razionalista, reso ancor più aereo della forma dell'«alberetto», esile e sfuggente piano d'appoggio per le antenne, quasi plasmato dal vento di velocità della barca.

I piccoli Akhir sono costruiti a Limite sull'Arno, vicino a Firenze, lontano dal mare, dove si sviluppò quella rara maestria carpentiera che richiamò il nome di Università del Legno. La chiglia in lamellare di mogano, il dritto di prua in iroko, i madieri e gli staminali in

lare la chimica delle colle consente di mettere a punto ai veri ultimi mastri d'ascia, quelli che conoscono tutti gli impieghi di tutte le essenze.

La distribuzione interna di Akhir 18 Flying Bridge non ha subito variazioni rispetto alla prima formulazione, a conferma della validità del progetto e della volontà del cantiere di non scuotere il valido risultato raggiunto. Due le proposte: la prima, più consona a nostro avviso alla personalità della barca, impostata su due cabine doppie, quella

posto a fianco alla cucina, per quando tutti sono nel living e nessuno è costretto a ritornare nella propria cabina o peggio a «violare» quella dell'altro. La seconda proposta sostituisce il living interno con una cabina a due letti bassi a cui viene attribuito di diritto il terzo bagno. Due posti letto in più e inesorabilmente un po' di privacy in meno. Anche l'arredo pacato e riposante di Spadolini e la proverbiale «finitura Pisa» rimangono invariati e forse è il caso di dire che migliorano sempre un pochino di barca in barca. Colori tenui, in armonia tonale con il legno di teak, laccature a spessore da un millimetro impeccabili, un rilevante uso di Alcantara, il materiale di sintesi migliore della pelle, che risponde con la sua opacità alle lucentezze dei laccati, un dosato e simmetrico uso dei volumi che preserva un grande senso di spazio e la possibilità e la voglia di muoversi anche all'interno e di spendervi del tempo senza rimpianti.

La finitura «Pisa» non vuole dire soltanto altissima qualità della lavorazione di ogni singolo materiale, cura «giapponese» dei dettagli, dallo spigolo all'incastro, ma vuole anche dire impiego di materiali esclusivamente di prima scelta, progettazione ed esecuzione dell'impiantistica secondo le norme



Nella foto a doppia pagina uno scorcio del living superiore visto dall'angolo carteggio (verso poppa, è visibile l'accesso alla seconda cabina). Nelle foto piccole dall'alto ancora il living superiore visto da poppa (in fondo al corridoio, la cabina di prua); la cucina; la terza cabina ospiti laterale; uno dei bagni; la cabina dell'armatore.

Lloyd's. Così i serbatoi sono in peraluman, le tubature, sia carburante che acqua sono in rame; i wc sono i Raritan Jet Flusc con pompa elettrica in sala macchine e raccolta acque nere in cassa a svuotamento automatico; lo svuotamento sentine avviene con una pompa in bronzo da 75 litri/minuto collegata a un collettore di scarico in ottone che raccoglie il flusso di cinque pigne in acciaio inox con dispositivo di non ritorno distribuite nei vari compartimenti della barca; l'impianto di allarme, oltre a segnalare in macchina e in plancia i valori di funzionamento dei motori ha una parte sonora relativa alla pressione olio motori e invertitori e alla temperatura acqua di raffreddamento e segnala inoltre la presenza di acqua nei vari compartimenti della sentina; la coibentazione termoacustica della sala macchine è realizzata con materassini di lana di vetro protetta da pannelli rivestiti in tessuti di amianto alluminizzato, mentre tutte le parti metalliche sono verniciate in antirimbombi a spessore. La propulsione è affidata a due classici GM 12 V71 T1 da 675 cavalli l'uno che imprimono ad Akhir 18 una velocità di punta di 28 nodi. Alla velocità di crociera di 25 nodi l'autonomia data dai 3500 litri di carburante è di 420 miglia.

Roberto Franzoni



SCHEDA TECNICA
 lunghezza 11,30 m 18,30
 larghezza max m 5,40
 pescaggio m 1,30
 dislocamento a vuoto kg 22.300
 riserva carburante lt 3500
 riserva acqua lt 1200
 motorizzazione 2x675 Hp diesel GM 12 V71 T1
 velocità nodi 28
 progettazione Pierluigi Spadolini
 materiale di costruzione legno
 costruzione Cantieri di Pisa, via Aurelia km 334 - 56100 PISA - tel. (050) 22072/3 - telex 590044



l'età del flying. Ma attenzione! L'aggiunta di una parte funzionale in questo caso non è un completamento, perché Akhir 18 era già completo, né una sostituzione in prospettiva, perché entrambe le versioni continueranno in parallelo la loro storia. Il flying bridge è solo una chance in più, per gli estimatori degli Akhir. L'operazione di aggiunta di un piano di calpestio al tetto della tuga è stata compiuta con la massima naturalezza, come se fosse stato da sempre in embrione. Il flying si innesta sul motivo a roll bar che circondava l'inclinatis-

olmo, le ordinate flessibili in acacia, i correnti in oregon, i paramozzali di sala macchine in larice, la fasciatura del fondo in strati incrociati di mogano interposti a strati di tele impermeabilizzate e fissati con chiodi di rame e viti di bronzo, la fasciatura delle murate con strati di compensato marino di mogano incollati con colla resorcina e fissati con chiodi di rame e viti di bronzo, la coperta in compensato di mogano rivestita con filarotti di teak sono i testimoni della cultura tradizionale del legno di Limite in continuo aggiornamento con le tecniche che in partico-

dell'armatore verso prua con letto grande, quella degli ospiti a poppa delle macchine con due letti singoli; prevede un doppio living, a giorno al piano di coperta, che comunica con il pozzetto attraverso la grande porta di accesso e ne forma quasi un tutt'uno, e un secondo al piano cabine, più raccolto, più intimo, lontano dagli sguardi invadenti della banchina. La cucina è sottocoperta in locale separato e serve direttamente al tavolo del living interno. Di grande comfort e di squisita riservatezza il terzo bagno,



CARLO BORENGHI