

>>

prova

di Leonardo Zuccaro

pregi

- > Tecnologia di costruzione e rispetto dei pesi
- > Attrezzatura di coperta completa e ben posizionata

difetti

- > Regolazione scotta randa piuttosto faticosa
- > Cuccetta matrimoniale sacrificata

FIRST 34.7

Se Bruce Farr lo ha progettato per regatare in IRC, Beneteau punta a farne il monotipo del futuro nel segmento dieci metri. Le prestazioni sono eccellenti, gli interni minimalisti ma funzionali ed è proposto a un prezzo molto attraente

Il nuovo First 34.7 della prova era equipaggiato con l'albero in carbonio di Hall Spars, un optional che Beneteau offre a un costo concorrenziale. Il piano velico prevede un genoa al 145% della J.



Dopo due anni di gestazione, ecco finalmente in acqua la "piccola peste" della gamma First. Accattivante, tecnologico, velocissimo, il nuovo 34.7 di Bruce Farr per Beneteau rappresenta l'anello di congiunzione tra le classi ad handicap e il mondo dell'one design. Nasce sui parametri di stazza IRC, anzi per dirla tutta è il primo modello di serie specificatamente pensato per correre con quella formula. Ma è palese l'intenzione di farne il punto di riferimento della monotipia nel segmento dei dieci metri. Obiettivo, quest'ultimo, alquanto ambizioso, visto che dovrà vedersela con l'X-35, il nuovo one design di Niels Jeppesen che quanto a fascino e prestazioni sembra non essere secondo a nessuno. Le armi in possesso del First 34.7 sono tuttavia altrettanto affilate: la più "temibile" è il prezzo di listino, circa 30 mila euro più basso del modello danese. Non da meno è la tecnica di costruzione, una via di mezzo tra l'infusione e l'iniezione, che garantisce un'elevata rigidità strutturale e un rigoroso rispetto dei pesi, requisito essenziale per assicurare esemplari tutti uguali. E poi ci sono il bompreso in carbonio retrattile su cui armare un asimmetrico di oltre 90 mq; un piano velico con genoa a forte sovrapposizione, ideale per le nostre ariette; una disposizione interna funzionale sia per regata che per andare in crociera. E non

ultimo, un albero in carbonio di Hall Spars - uno dei marchi più prestigiosi, adottato anche sulle barche di Coppa America - fornito come optional a un prezzo estremamente competitivo (circa 12 mila euro inclusivi del sartiame in tondino). Mossa che Beneteau può permettersi in virtù del suo potere contrattuale e che punta a invogliare gli armatori nella scelta di un profilo in fibra nera, anziché quello di serie in alluminio della Sparcraft, così da esaltare le già elevate potenzialità veliche di questo dieci metri. Sal piano progettuale, il 34.7 si distingue per la ridotta superficie bagnata dell'opera viva. L'IRC calcola infatti la larghezza di stazza a livello della coperta, permettendo così di limitare lo sviluppo della BWL (larghezza al galleggiamento). Ne conseguono un notevole baglio massimo con sezioni di carena arrotondate e fianchi più svasati, specie a poppa, rispetto a quelli a cui ci ha abituati l'IMS. La minore stabilità di forma è compensata da una forte stabilità di peso derivante dal siluro a torpedine in piombo di 1075 kg, posto a due metri di profondità, appeso su una lama in ghisa di 600 kg. Chiglia e pala del timone sono ad alto aspect ratio, e specie il timone ha una ridottissima superficie laterale (tanto per fare un raffronto, misura 0,52 mq contro 0,77 mq di quello del First 36.7) che richiede notevoli capacità da parte del timoniere specie con vento fresco. E ve-

segue a pag. 102 >>



Molto comoda la posizione del timoniere, che ha completa visuale dei filetti del genoa.

A destra, la ruota di diametro 160 cm divide in due il pozzetto. Sotto, il piede d'albero con ai lati gli inner di scotta del genoa 3.



Sopra, il quadrato del First 34.7 ha arredi essenziali, buona l'aerazione. A lato, la toilette situata a estrema prua è di ampie dimensioni; visibile in alto a destra il bompreso.





COPERTA

Il layout di coperta privilegia il pozzetto, lungo complessivamente 3,50 metri e aperto sul retro. La ruota del diametro di 160 cm e due puntapedi assicurano al timoniere una comoda seduta laterale, con piena visuale dell'inferitura del genoa. A prua della colonnina c'è una struttura di appoggio in tubolare per il randista, mentre manca un puntapedi tra le due panche. La tuga stretta lascia ampio spazio per i passavanti, efficace l'antidrucciolo ricavato da stampo. L'attrezzatura interamente Harken è ricca e ben posizionata. Prevede barber e inner per le scotte spi e genoa, regolazione dal pozzetto dei carrelli del genoa 1 e 2, rotaie separate per il 3 e il 4, basso del tangone sdoppiato e vang centrale, oltre a 4 winch ben dimensionati. La scotta randa è servita da un paranco a 5 vie con strozzatore su torretta e ridotta; il paterazzo con paranco 12:1 è rinviato sui due lati del pozzetto. Notevole il volume di stivaggio offerto dai due gavoni sotto le panche e da un'altro, posto dietro la ruota, studiato per la zattera.

Sopra, le panche sono lunghe 160 cm, sotto si aprono due capienti gavoni. Da notare la torretta di scotta con i puntapedi del randista.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa:	2 Harken 40.2
Winch drizze:	2 Harken 32.2
Rotaie e trasto randa:	Harken
Stopper:	8 Spinlock Xts
Albero e boma:	Sparcraft
Strallo cavo:	Harken
Obliò e boccaporti:	Lewmar
Timoneria:	Lewmar



Sopra, il gavone di poppa; a sinistra, gli ampi passavanti.



Sotto, la cuccetta singola posta alle spalle della cucina e, nella foto a destra, la cabina separata con cuccetta matrimoniale e armadio a due ante. Agevole e sicura la scaletta a tre gradini, provvista di due tientibene ai lati.

INTERNI

Per quanto minimalisti, gli interni si fanno apprezzare per la ripartizione funzionale degli spazi. La zona a prua della paratia maestra è infatti interamente destinata al bagno, soluzione che consente di infilare dal boccaporto una vela senza problemi di umidità e di garantirsi una maggiore privacy in crociera. Una toilette peraltro molto più spaziosa del solito, che annette un capiente armadio cerate. Il quadrato è spoglio, del tutto assenti ripiani o stipetti e le due panche/cuccette sono in parte penalizzate dalle semiparatie su cui si intestano le lande. Molto ampia, invece, la zona carteggio e ben organizzata la cucina a L che dispone di frigo a pozzetto e abbondante stivaggio. Sul retro si apre una cuccetta singola, mentre sull'altro lato c'è una cabina separata con una cuccetta matrimoniale (sacrificata la parte che si incunea sotto il pozzetto). Buona ovunque l'aerazione, un po' limitate le altezze interne. Nel complesso, interni che consentono a un equipaggio di 4/5 persone di effettuare crociere a corto e medio raggio.



A sinistra, la cucina a L offre numerosi vani di stivaggio, inclusa una ghiacciaia del volume di circa 70 lt che può essere trasformata in frigorifero elettrico. Il lungo obliò apribile garantisce una efficace ventilazione.

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa dx	cm 178
Cabina di poppa sn	cm 180
Cucina	cm 181
Carteggio	cm 181
Dinette	cm 185
Toilette di prua	cm 176



« SEGLIE DA PAG. 100

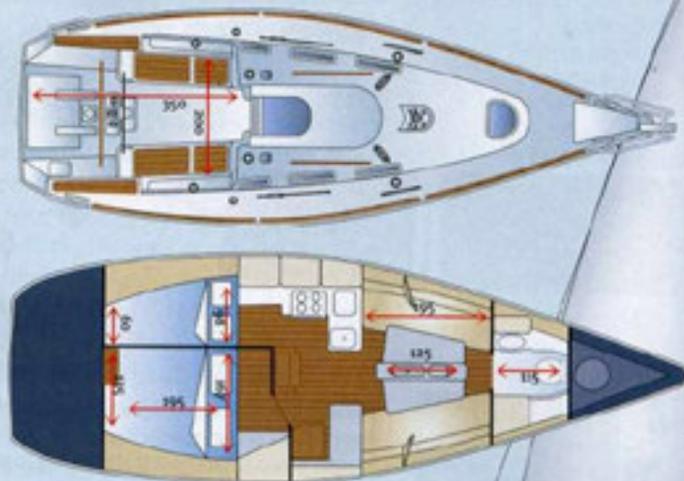
niamo ai risultati della prova, svolta nelle acque di Valencia in una giornata piuttosto impegnativa: da 15/18 nodi reali del mattino il vento ha rinforzato fino a 30 nodi nel pomeriggio, costringendoci a passare dalla randa e genoa olimpico 3DL in Kevlar di North Sails a una randa con una mano e genoa 4, entrambe in Pentex. Purtroppo, la presenza di un solo asimmetrico da 0,5 oz. non ci ha permesso di testare il comportamento alle andature portanti, che sembrano essere il punto di forza di questa barca. In compenso abbiamo potuto apprezzare la qualità dell'albero in carbonio con sartie in tondino continuo regolabile dalla coperta. In bolina con 15 nodi d'aria, il log ha oscillato tra 6,8 nodi e 7,1 nodi con un angolo al vento reale intorno a 40°. In uscita dal-



Il First 34.7 è equipaggiato di serie con un compresso retrattile in carbonio per il gennaker.

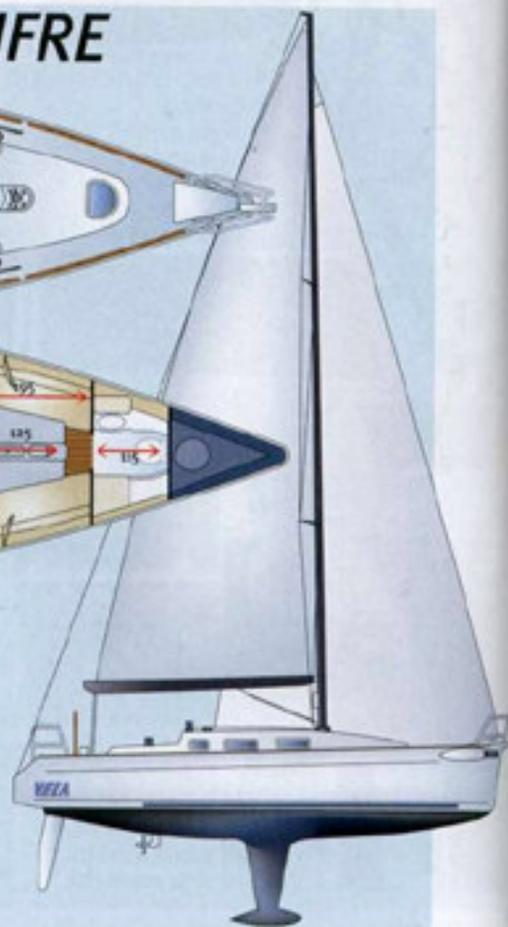
le virate l'accelerazione è rapidissima, con un iniziale scarroccio derivante dalla ridotta superficie laterale delle appendici. Pur con tre sole persone a bordo (contro le sette previste), il 34.7 ha conservato un angolo di sbandamento contenuto, a conferma dell'alto coefficiente di raddrizzamento. La ruota è morbida ed efficiente, tranne sotto raffica, quando occorre anticipare con tempismo la lascata della randa utilizzando la ridotta e il carrello: se la barca scappa all'orza, è infatti difficile riprenderla. Con 30 nodi d'aria è stato possibile bolinare con la prua nel vento, spuntando un angolo strettissimo e una velocità tra 7,3 e 7,4 nodi: dati che evidenziano la bontà delle linee d'acqua, in grado di mettere a frutto il notevole galleggiamento dinamico. Una barca indubbiamente molto tecnica per il timoniere e molto "fisica" per il randista, ma davvero divertente.

First 34.7 LA PROVA IN CIFRE



DATI BARCA

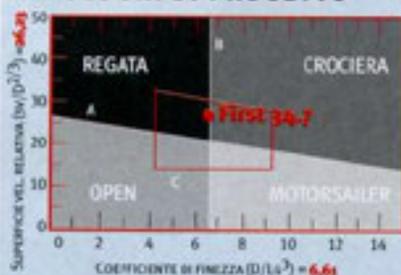
Lunghezza fuori tutto	..... m 10,26
Lunghezza scafo	..... m 9,99
Lunghezza al gall.	..... m 8,73
Larghezza al b. max:	..... m 3,37
Pescaggio:	..... m 2,00
Dislocamento a vuoto:	..... kg 4400
Zavorra:	..... kg 1675
Superficie velica	..... mq 70,30
Superficie randa:	..... mq 35,30
Superficie genoa 145%:	..... mq 35,00
Superficie spi:	..... mq 91,00
Numero cuccette:	..... 4+2
I - J - P - E:	..... m 13,17 - 3,70 - 12,80 - 4,49
Motore:	..... Yanmar 21 cv
Capacità serbatoio carburante:	..... lt 75
Capacità serbatoio acqua:	..... lt 100
Omologazione CE:	..... Cat. A
Disegnata da:	..... Farr Yacht Design
Costruita da:	..... Beneteau
Importata da:	..... Rete concessionari Beneteau



FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x Vlw):	..... nodi 7,17
Lunghezza scafo/baglio max:	..... 2,96
↳ 2,90 = barca molto larga	
↳ 3,50 = barca molto stretta	
Rapporto zavorra/ dislocamento:	..... 38% vers. bulbo sid.

TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

PREZZI

Versione std con mot. 21 cv: .€ 87.000,00
f.co cantiere, ha esclusa
Dotazioni di serie
Albero in alluminio con sartie in Dyform, strallo cavo con amidoato, chiglia con lama in ghisa e torpedine in piombo, timoneria a ruota Ø.150 cm rivestita in pelle, sedute pozzetto in teak, 2 batterie 70 Ah, autoclave, pompa di sentina elettrica e manuale, attrezzatura spi con compresso in carbonio, elica a due pale abbattibili su S-Drive, druze in Dyneema.

Optional	
Suppl. albero in carbonio + tondino	..€ 12.900
Vang rigido	.....€ 340
Cunningham-barbers-inners	.....€ 600
Pilota automatico Raym. 6001	.....€ 3.850
Vhf Raymarine 54E	.....€ 655
Pack elettronica	.....€ 6.825

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL.	PESC.	SUP. VEL.	CANTIERE	PREZZO (€)
First 34.7	10,26	3,37	4400	2,00	70,30	Beneteau	87.000,00
X-35 One Design	10,61	3,27	4300	2,15	74,00	X-Yachts	114.000,00
A 35	10,59	3,55	4200	2,05	66,35	Archambault	92.800,00
Barbaris 35 Match	10,35	3,45	4900	2,15	69,50	Bavaria	74.828,00
Dufour 34	10,60	3,48	4700	1,90	65,00	Dufour	87.571,00

Note: i prezzi si intendono iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".