



PREGI

- * Ottime prestazioni veliche
- * Piano di coperta efficiente
- * Prezzo di listino contenuto

DIFETTI

- * Design discutibile della tuga
- * Accessibilita' scarsa del motore
- * Porte strette delle cabine di poppa



FIRST 47.7



LA CARENA È DI BRUCE FARR, IL COMFORT
DI UN CRUISER DI 15 METRI: DOPO IL 40.7 BENETEAU
FA ANCORA CENTRO NEL SEGMENTO CROCIERA-REGATA

La formula è la stessa del First 40.7, il dodici metri attuale leader del segmento crociera-regata che ha dimostrato come una barca vincente possa costare una cifra equa. Ma con due metri e mezzo di lunghezza in più che servono a trasformare uno scafo sportivo in uno yacht a "cinque stelle". Il nuovo First 47.7 ha tutte le carte in regola per ripetere il successo della "sorellina": una carena potente disegnata da Bruce Farr, un buon rating IMS, tanto spazio da far invidia ai modelli da crociera pura, ma soprattutto un prezzo allettante, frutto della capacità produttiva del cantiere Beneteau che, per inciso, lo scorso anno ha varato qualcosa come 2800 imbarcazioni. Numeri straordinari che permettono al colosso francese di pagare meno degli altri le materie prime, le attrezzature, i motori. E di "industrializzare" il prodotto, per usare una brutta ma efficace definizione, con l'ausilio del CAD, dei macchinari a controllo numerico e dell'infusione, così da ottenere un ottimo rapporto qualità-prezzo.

PROGETTO ★★★★★

Basta un'occhiata al grafico "tipologia del progetto", che compare nell'ultima pagina del servizio, per intuire le caratteristiche peculiari del 47.7: anche la versione crociera, che dispone di un piano velico ridotto rispetto a quella da regata (22 mq di tela in meno), vanta una superficie velica relativa tra le più alte della categoria. Una barca quindi molto invelata in rapporto al suo dislocamento, che con 11500 kg si posiziona tra i medio-leggeri. Ma anche molto lunga al galleggiamento, e non solo in assetto statico (12,60 m) ma



Livio Fiorani

La versione regata del nuovo First 47.7 in bolina con dieci nodi di vento reale. Da notare la scia pulita della carena firmata da Bruce Farr.

anche dinamico, grazie alle linee di carena tese e di conseguenza alla poppa bassa sull'acqua. Il baglio massimo è arretrato, la prua sottile e la poppa larga e svasata per ridurre la superficie bagnata e al contempo equilibrare la distribuzione dei volumi immersi sotto sbandamento. Le solite forme che caratterizzano gli scafi IMS dell'ultima generazione, con una maggiore altezza dei bordi liberi necessaria a garantire quelle esigenze di spazi interni richieste a uno scafo destinato anche alla crociera. Entrambe le versioni di bulbo sono in piombo (il pescaggio varia tra 2,30 e 2,80 m) con il tipico scarpone che serve per abbassare il baricentro e aumentare al contempo la portanza. Ad alto aspect ratio anche il timone, lungo oltre 2 metri, che garantisce un facile controllo a elevati angoli di inclinazione. Qualche critica si può muovere all'estetica della tuga, penalizzata da quella fila di sei oblò per lato.

COSTRUZIONE ★★★

Per ottenere la rigidità necessaria, pur con una costruzione dello scafo a pelle

singola e non a sandwich, Beneteau ha realizzato un controstampo strutturale composto da un fitto reticolo di madieri e longheroni molto alti. Oltre a questo, le murate sono irrigidite da quattro correnti che vanno da prua fino a poppa. La coperta è invece in sandwich di balsa. Le lande sono agganciate con una piastra a U di acciaio al madiere principale, che è resinato direttamente a scafo. L'asse del timone in composito di vetro e carbonio con resina epossidica sotto infusione è provvisto di boccole autoallineanti: al vantaggio della leggerezza si abbina un minor rischio di infiltrazioni d'acqua causato dall'accoppiamento degli assi in metallo con la struttura della pala.

PIANO VELICO ★★★★★

Entrambe le versioni di piano velico sono armate a 9/10 con tre ordini di crocette acquartierate di 17°, senza volanti né stralutto. Poche, di conseguenza, le regolazioni da fare, a vantaggio del crocierista ma a scapito del regatante. Buona nel complesso la qualità dell'albero, uno

(segue a pag. 34)

DETTAGLI AZZECCATI

1 Piccola, ma pur sempre utile, la plancetta ribaltabile evita di appesantire le linee della poppa con i soliti spoiler a gradini. E offre una superficie di appoggio sufficiente per facilitare la risalita dalla scaletta. **2** Stivare l'acqua in sentina, approntando una serie di piccoli serbatoi collegati tra loro con valvole di intercettazione, ha permesso di abbassare il baricentro, a tutto vantaggio della stabilità e del passo sull'onda. Ma ha anche consentito di liberare i gavoni della dinette, tutti destinati allo stivaggio. **3** Con l'aggiunta di un secondo compressore opzionale, il First 47.7 può disporre di un volume refrigerato di 300 litri, composto da un frigo ad apertura verticale e da una ghiacciaia a pozzetto.



COPERTA ★★★★★

Lo spazio vivibile è analogo a quello di una comoda barca da crociera pura, con la sostanziale differenza di una disposizione dell'attrezzatura più efficiente che, specie nella versione S, è completa di tutto ciò che serve per regatare. La priorità della funzione non va dunque a discapito del comfort, d'altronde poter disporre di passavanti larghi 70 cm e di una tuga lunga e con poco bolzone (la curvatura in senso trasversale) non fa che agevolare l'agibilità del ponte e l'ampiezza delle superfici prendisole. Resta il fatto che la peculiarità del 47.7 resta quella di avere il trasto randa piazzato davanti alla ruota, la relativa scotta sdoppiata alla tedesca da regolarla da sopravvento, due lunghe rotaie del genoa con paranco del carrello rinviato in pozzetto, quattro potenti winch per genoa e spi e due per le drizze a cui si lavora in posizione eretta, bene appoggiati alla tuga. Insomma, le cose giuste al posto giusto. La ruota da 160 cm di diametro consente di timonare comodamente seduti sui paraspruzzi, che allo scopo sono ribassati e rivestiti in teak, godendo di una perfetta visuale del genoa. L'equipaggio dispone invece di panche del pozzetto lunghe 160 cm, che in crociera offrono tre sedute per lato. Geniale anche la plancetta ribaltabile incernierata sullo specchio di poppa, sulla quale si aggancia la scaletta da bagno. Alle solite bitte d'ormeggio di prua e di poppa, a cui mancano i passacavi, si aggiungono altre quattro bitte laterali per i traversini. Il pozzo della catena ospita un verricello elettrico con tamburo orizzontale per la cima e barbotin per la catena. Subito dietro la cala vele, molto utile per lo spi e i parabordi. In pozzetto, infine, quattro grandi gavoni e un vano aperto per l'autogonfiabile sotto la schiena d'asino. Unico difetto rilevato, nessun tientibene all'uscita dal pozzetto.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: . . . 2 Lewmar 58 st 2 vel
Winch randa e spi: . . . 2 Lewmar 48 st 2 vel
Winch drizze: 2 Lewmar 44 st 2 vel
Rotaie genoa e trasto randa: Lewmar
Stopper: 10 Spinlock XT
Albero e boma: Sparcraft Performance
Oblò e boccaporti: Lewmar
Bussola: Plastimo
Timoneria: Whitlock con boccole JP3
Salpancora elettrico: Leroy Somer



Livio Fioroni

Sopra, l'ampio pozzetto del 47.7, lungo 300 cm e largo 216, offre tre sedute comode per lato, oltre alle due per il timoniere ai lati della ruota. Da notare il vano per la zattera.



Sopra, il corridoio di accesso agli interni consente di lavorare alle drizze in posizione eretta, appoggiati alla tuga.



Sopra, i quattro boccaporti a pruvia dell'albero, sotto, una delle due maniche a vento Dorade.



Una immagine della carena del First 47.7 che mette in evidenza le linee d'acqua tese e il lungo galleggiamento.

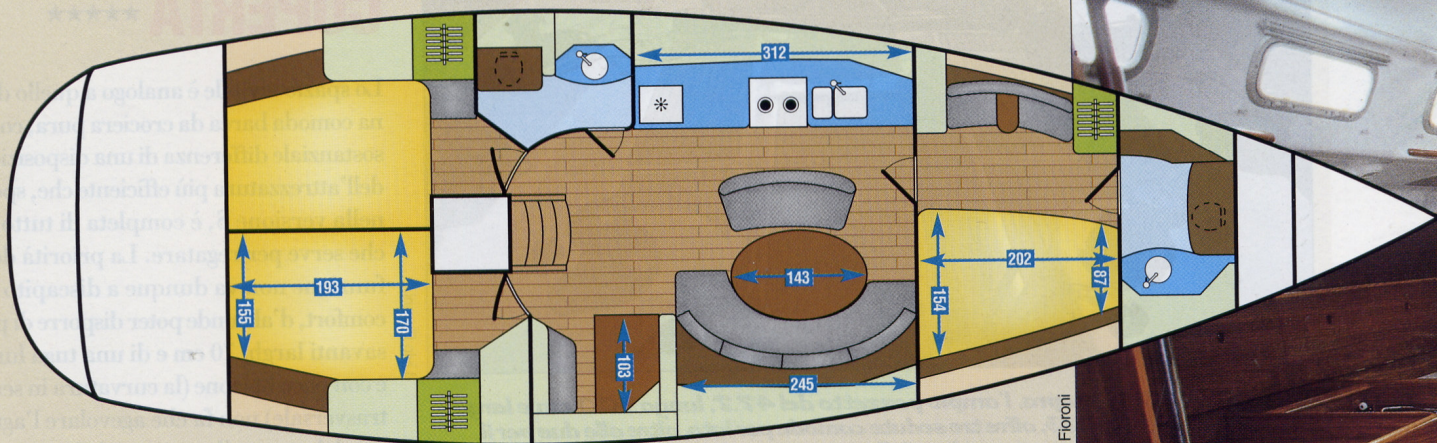


Sopra, uno dei quattro gavoni del pozzetto. A sinistra, i larghi passavanti.

Sotto, il pozzo catena con il verricello interno e, a poppa, l'accesso alla cala vele.



Le dimensioni sono espresse in centimetri



Livio Fioroni

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 200
Toilette di poppa	cm 202
Cucina	cm 204
Dinette	cm 207
Cabina di prua	cm 205
Toilette di prua	cm 200

A destra, il carteggio dispone di spazio abbondante per carte, libri e attrezzi di bordo. Accostato alla dinette l'armadio cerate. Sotto, la cucina a sviluppo lineare.



Sopra, la dinette ad arco con panca contrapposta, per un totale di otto sedute comode. Le due ante del tavolo possono inclinarsi per seguire lo sbandamento dell'imbarcazione. A sinistra, la toilette di poppa.



L'ampio e luminoso quadrato del First 47.7 misura quattro metri e mezzo di lunghezza.

INTERNI ★★★★★

Sono ben cinque le versioni di interni, tutte con la costante delle due toilette: si va dalla più esclusiva due cabine (una a prua e l'altra a poppa), fino alla charter con quattro cabine, di cui due a castello a pruvia dell'albero e due con cuccette matrimoniali a poppa. Due anche le opzioni per la cucina, che può essere a L ai piedi della discesa oppure a sviluppo lineare lungo la murata di sinistra, con relativo spostamento della zona carteggio da sinistra a dritta. L'esemplare della prova, a cui si riferiscono le foto e il disegno, presentava la soluzione delle due cabine gemelle a poppa (in realtà quella di dritta ha un armadio in più), cabina armatoriale a prua, con cuccetta matrimoniale addossata alla murata, e cucina a sviluppo lineare. Una disposizione equilibrata che esalta l'ariosità del quadrato, lungo complessivamente 4,5 metri, ma che a nostro avviso non sfrutta l'enorme spazio che si apre ai piedi della discesa, sostanzialmente sprecato. Con la cucina a L, che occupa parte di questa zona, si guadagna un utile divanetto in dinette e soprattutto si migliora la circolazione verso prua, punto debole della soluzione con cucina lineare. Tralasciando queste considerazioni soggettive, c'è da dire che i volumi interni sono sorprendenti, tanto più tenendo conto che si tratta pur sempre di una carena sportiva. Aria, luce e altezze in cabina sono ai vertici della categoria, così come le dimensioni delle cuccette che, anche sul fondo, conservano una larghezza abbondante. Molto ampie anche le due toilette e il carteggio, il cui piano misura cm 103x60. Tra questo e la dinette, è ricavato un armadio basso per le cerate. Notevole, infine, il volume di stivaggio, che può contare su numerosi armadi e stipetti e su vari compartimenti separati ricavati in sentina.



Sopra, una vista da prua della cabina armatoriale. A sinistra, l'accesso frontale al vano motore. A destra, una delle cabine gemelle di poppa. Da notare l'ampiezza della cuccetta sul fondo.



Livio Fioroni

I CONCORRENTI

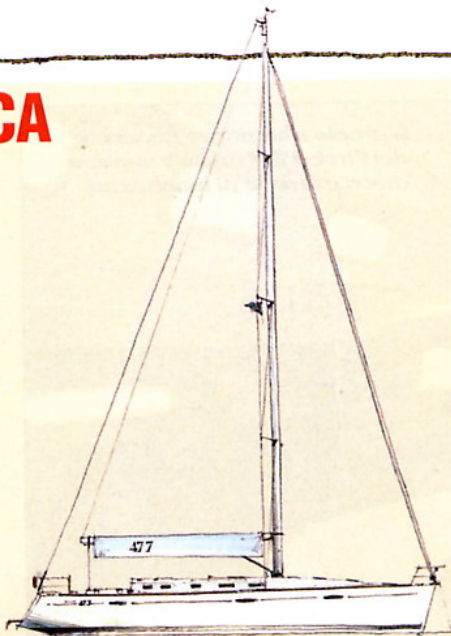
NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
First 47.7	Farr	14,50	4,49	11500	120	2,30	6/8	Beneteau	368.307.500 Lire*
X-482	Jeppesen	14,50	4,31	12700	138,5	2,50	6/8	X-Yachts	751.660.000 Lire
Centurion 48 S	Dubois	14,65	4,50	15000	147	2,50	6	Wauquiez	786.912.500 Lire
Grand Soleil 46.3	J&J	14,30	4,40	11500	127,3	2,20	6/10	C.del Pardo	420.000.000 Lire
Comet 50	Chance	15,20	4,40	12500	134	2,40	6/10	Comar	495.000.000 Lire
S.Odyssey 45.2	Jeanneau	14,15	4,48	9300	93	2,00	6/8	Jeanneau	367.753.000 Lire
Dufour 45	J&J	14,00	4,30	11000	118	2,35	6/10	Dufour	357.257.000 Lire

I prezzi sono riferiti ad imbarcazioni nuove con valori in lire, IVA esclusa, rilevati ad agosto 2000.

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:m 14,50
 Lunghezza al gall.:m 12,60
 Larghezza:m 4,49
 Pescaggio:m 2,30/2,80
 Dislocamento a vuoto:kg 11500
 Zavorra:kg 3800
 Superficie velica:mq 120/142
 Superficie spi:mq 146/153
 Numero cuccette:6/8
 Motore:Yanmar-Volvo 56/76 cv
 Capacità serbatoio acqua:lt 700
 Capacità serbatoio gasolio:lt 250
 Omologazione CE:Cat. A - 12 persone
 Disegnata da:Bruce Farr & Associates
 Costruita da:Beneteau
 Importata da:Beneteau Italia
 Via Puccini 15, 43100 Parma, tel. 0521
 243200, fax 0521 243220.



PREZZI

Vers. croc. con mot. 56 cv:L. 381.403.000
 f.co cantiere, IVA esclusa, ad agosto 2000.

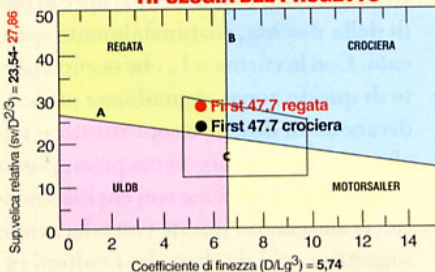
OPTIONAL

Albero e attrezz. RegataL. 46.642.000
 Bulbo pesc. m 2,80L. 4.513.000
 Elica 2 pale Max PropL. 2.679.000
 Ponte in teakL. 16.400.000
 Doccia pozzetto c/fL. 665.000

PAGELLA

Progetto★★★★★
 Coperta★★★★★
 Piano velico★★★★★
 Costruzione★★★★★
 A vela★★★★★
 A motore★★★★★
 Interni★★★★★
 Impianti e dotazioni★★★★★

TIPOLOGIA DEL PROGETTO

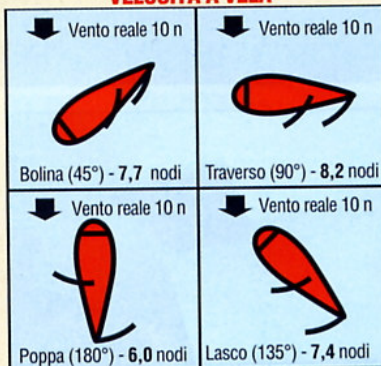


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **Superficie velica relativa:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **Coefficiente di finezza:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:nodi 8,62
 L. scafo/baglio max:3,22
 (< 2,90 = barca molto larga)
 (> 3,40 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/
 dislocamento:33 %

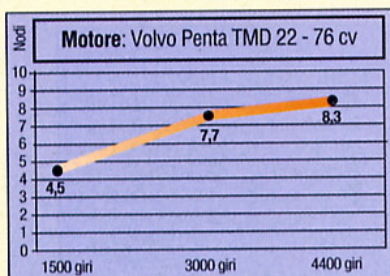
VELOCITÀ A VELA



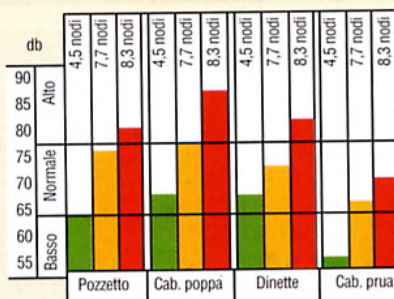
CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:8/10 nodi
 Stato del mare:calmo
 Equipaggio imbarcato:4 persone
 Pulizia carena:buona
VELE USATE
 Randa steccata - Genoa 150% avv. - Gennaker
STRUMENTAZIONI USATE
 Gps Panasonic con cartografia Navionics -
 Fonometro Delta - Staz. del vento B&G.

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



(segue da pag. 30)

Sparcraft anodizzato rastremato in testa e passante. La versione crociera è fornita di vang rigido e avvolgifiocco, la regata di sartame in tondino, tendipaterazzo idraulico, tangone in carbonio e strallo cavo Tuff Luff. Optional le vele.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Buone le autonomie di acqua e carburante, sufficiente il banco batterie che ne prevede due da 140 A per i servizi e una da 110 per il motore. Il quadro elettrico è completo di doppio amperometro e voltmetro, l'autoclave è provvista di vaso di espansione e filtro in linea. Completa la dotazione di serie, da cui è praticamente esclusa solo l'elettronica.

A VELA ★★★★★

Precisiamo subito che l'esemplare della prova disponeva del piano velico maggiorato con bulbo profondo, a nostro avviso la configurazione che si merita una carena come questa: oltre venti metri quadrati in più di tela che, con vento leggero come quello incontrato durante il nostro test, fanno la differenza. E infatti, con questa versione si bolina a oltre 7,5 nodi con dieci di vento reale, stringendo 40°. E si superano gli 8 al lasco stretto con il gennaker. Ma è la stessa scia pulitissima, con lo specchio che lambisce appena l'acqua senza trascinamenti, a indicare l'ottimo disegno delle linee d'acqua e la corretta corrispondenza tra pesi progettuali e di costruzione. Al timone si apprezza la leggerezza e la sensibilità della ruota, a cui contribuiscono i frenelli in Kevlar con settore circolare. Buona anche la posizione del timoniere, sia in piedi che seduti di lato; funzionali e ben dimensionate le attrezzature, aspetto essenziale per regatare ma pure per alleggerire il compito di un equipaggio in crociera.

A MOTORE ★★★

Le velocità e la rumorosità rilevate con la motorizzazione Volvo da 76 cv (opzionale) a linea d'asse, sono state inficiate dall'elica Max Prop a due pale di passo non adeguato, confermato da un vistoso fuori giri e da un incremento di velocità tra regime massimo e di crociera minimale. D'altronde, da un rapporto potenza-peso di 6,6 cv per tonnellata ci si aspetta di più. Appena sufficiente anche l'accessibilità al vano, scarsa sui lati. Facile, invece, la manovrabilità. (L.Z.)