

**PROVA** - Una barca per chi ama la formula regata crociera che promette di diventare un classico per armatori che hanno idee sane sulle barche sportive. Attrezzatura non estrema e grande conducibilità la rendono facile da usare, interni e motore adeguati alla crociera.

# FIRST 40.7





di Antonio Vettese

**E** sisteva un tempo in cui il sogno di molti velisti era di avere una buona barca da regata crociera. In estate via per le isole, in inverno e primavera in regata. Lodevole aspirazione, giustificata soprattutto se si pensa cosa comporta un investimento del genere in denari sottratti alla famiglia e in tempo. Che possano concedersi lo snobismo di possedere due barche, una per le regate e una per le crociere, sono davvero pochi, che poi la stampa abbia preso per missione scrivere che una barca da regata "assolutamente" non può essere utilizzata in vacanza è un'altra delle mode del momento, che ha piegato la volontà degli armatori. Sposare questo partito è più facile, perchè si trovano maggiori consensi, da una parte il senso di tranquillità che hanno gli armatori nel sapere che la loro è una barca "da crociera" (non importa se non bolina neanche a calci) dall'altra i cantieri che faticano a costruire barche che vanno forte in regata. Tutto questo preambolo per dire che secondo noi realizzare una barca da regata crociera è possibile e che questo può far felice molta gente.

Il disegno di questo quaranta piedi è

dello studio Farr che ha attinto dalle sue precedenti esperienze in questa misura. Che sono molte, dal primo 39 IMS tipo *Flash Gordon* e simili ai Cookson 40 (come *Silver Age* che in Italia ha vinto molto) al nuovo monotipo Farr 40 che ben si adatta al tipo di barca Ims.

Il tipo di carena "largo di poppa e sottile di prua" è un vecchio pallino di Farr, fin dai tempi di *Rangiriri*, *North Pole* e altre barche storiche della sua produzione. Il 40.7 appare abbastanza estremo soprattutto per la forma della prua piuttosto sottile e addirittura "succhiata". E' la via moderna e raffinata di costruire la prua frutto della più recenti prove di vasca: la lunghezza al galleggiamento è sostenuta, i volumi sono pochi con mare piatto e crescono con l'immersione della prua. Praticamente il contrario delle vecchie barche dove l'incremento di volume era il risultato di un aggressivo slancio. Ma, si sa, l'acqua legge i volumi e non le forme che vede l'occhio e i nostalgici abituati a pronunciare frasi prive di significato come "questa barca ha grandi slanci, può affrontare il mare" saranno ancora una volta fuori strada. A parte i discorsi sulle forme delle prue il 40.7 resta una barca con una carena da considerare sensibile alle variazioni di assetto. E' probabile che sia influenzata dai pesi a prua come da quelli in battagliola, in navigazione con vento forte, secondo i racconti di chi la ha provata, si mantiene docile nonostan-

- Il progetto di Farr è sempre affascinante
- Nel complesso facile da usare
- Diventerà famoso



- Accesso allo specchio di poppa poco pratico
- Il paranco rotaia genoa è poco ridotto per la regata



## FIRST 40.7



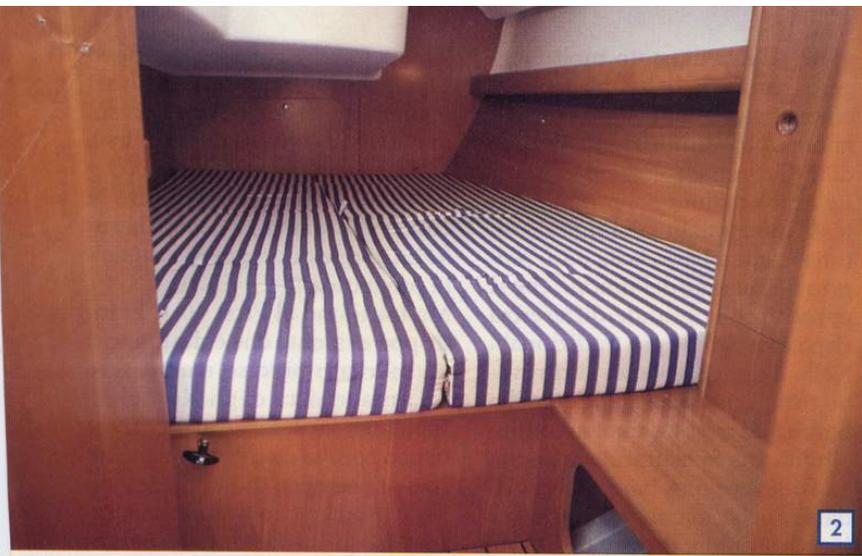
- 1 - Il quadrato con classica disposizione vis a vis di cucina e carteggio.
- 2 - Una delle cabine di poppa simmetriche.
- 3 - Il carteggio con la comoda panca fissa. Il tavolo è lungo 80 cm.
- 4 - La cabina a V di prua, dotata anche di un divanetto.
- 5 - Uno dei divani della dinette in quadrato.
- 6 - L'unico bagno, con le comodità essenziali.
- 7 - La cucina a L ha fornello e forno e un lavello a due vasche con acqua calda e fredda.

te la larghezza della poppa. La carena Ims è accoppiata a un piano velico di una certa semplicità con albero frazionato a due o tre crocette inclinate verso poppa, quindi senza sartie volanti. La disposizione della manovre sul piano di coperta rispecchia l'esigenza di mantenere le manovre semplici e pulite per non complicare l'uso anche da parte di equipaggi non espertissimi. Anche il pozzetto è realizzato secondo questa filosofia, dominato da una grande ruota (necessaria per motivi commerciali e non certo per la conduzione della barca, che con una bella barra andrebbe benissimo) ben realizzata e molto dolce da azionare, ha il giusto spazio a disposizione. Inoltre il cantiere propone l'invenzione delle panche con gavone smontabili che in effetti sono un toccasana per liberare il pozzetto in regata e conservare un buono spazio di stivaggio in crociera. Il First 40.7 è offerto in due versioni definite crociera e regata. La prima ha l'albero a due crocette e sartie spirroidale, con i



dieci milioni circa in più della versione regata si hanno una attrezzatura più ricca, albero a tre crocette con sartie di tondino Navtec, paterazzo idraulico, strallo cavo Tuff Luff, sartie volanti e drizze di Vectran (una scelta che non approviamo per la durata nel tempo, meglio un buon Spectra/Dyneema), tangone e scotte per

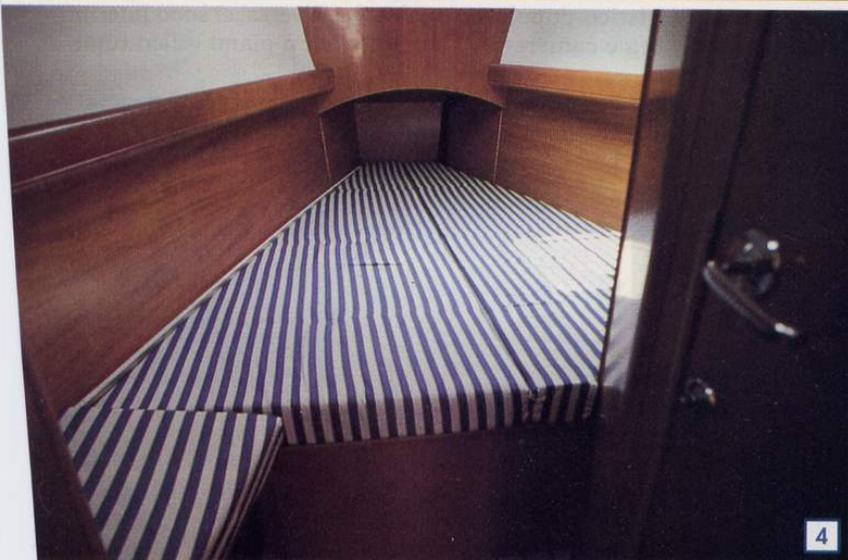
lo spi. C'è poi una lista di accessori alcuni dei quali necessari, che a nostro avviso sono il bulbo di piombo, il salpaàncora, i due gavoni sedile smontabili per il pozzetto, la doccia in pozzetto, l'elica a pale abbattibili (di serie per la versione regata), i passascafi a scomparsa. Per quanto riguarda la strumentazione elet-



2



3



4



7

tronica la casa offre gli ottimi B & G nelle due versioni Network o Hydra.

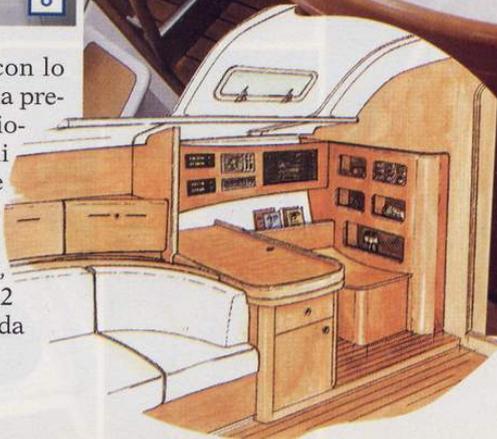
## Gli interni

Semplici ma completi ed effettivamente adatti alla crociera. Hanno due cabine di poppa matrimoniali, una armatoriale a prua, per sei posti letto adeguati. Il bagno è uno solo ed in effetti è l'unico locale dove si poteva guadagnare qualche centimetro in più. E' comunque funzionale e il cantiere ha scelto una finitura classica con molto legno a vista e disposizioni "riconoscibili". Con il volume a disposizione si potrebbe tentare qualcosa di più moderno, ma comprendiamo il timore di realizzare interni difficili da "digerire". Rispetto a barche di uguale dimensione da crociera l'unica sostanziale differenza è nella mancanza di un bagno in più, del resto per una crociera estiva una buona doccia esterna di solito lo sostituisce con profitto. Per l'acqua ci sono serbatoi rigidi per 300 litri e il boiler



6

da 22 litri che funziona con lo scambiatore del motore e la presa a banchina. Le dimensioni degli elementi funzionali sono quelle consuete anche per lo stivaggio dei materiali e delle vettovaglie. L'altezza in dinette è di m 1,90, la cuccetta di prua è di m 2 x 1,6, quelle di poppa sono da



# FIRST 40.7

- 1 - La poppa larga, con gradino di accesso.
- 2 - Il trasto.
- 3 - Il gavone per l'ancora ospita anche il verricello.
- 4 - I gavoni-panca smontabili.
- 5 - I portacime fissi.
- 6 - La bombola del gas nell'apposito alloggiamento.
- 7 - Il piede d'albero.
- 8 - I rinvi verso il pozzetto.

m 2 x 1,50 con materasso in due parti che può consentire l'allestimento di teli antirollio.

## Qualità nautiche

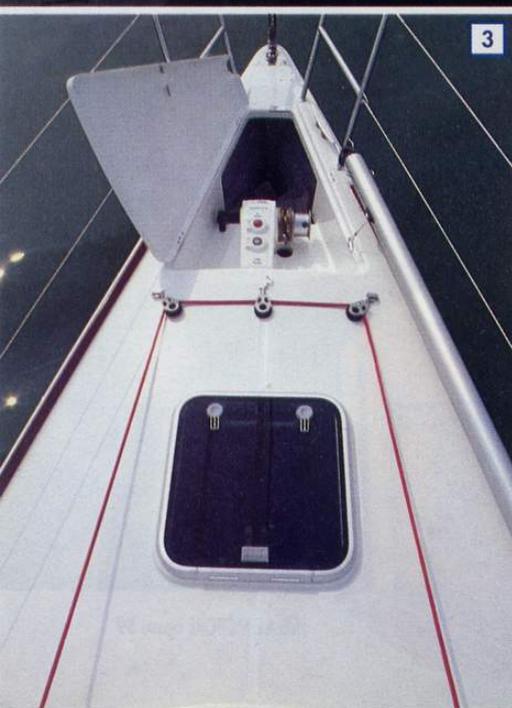
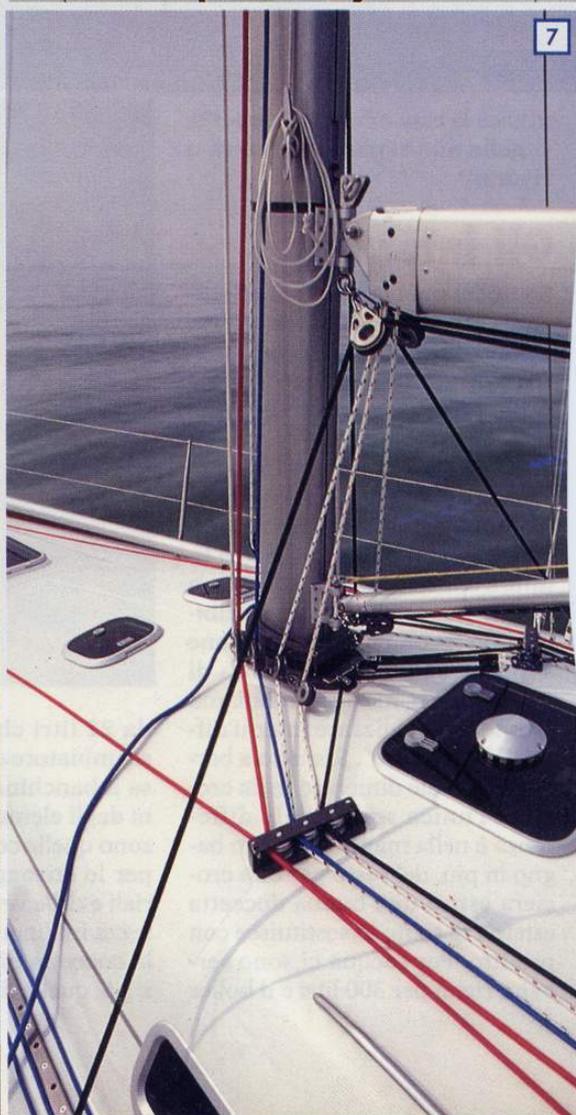
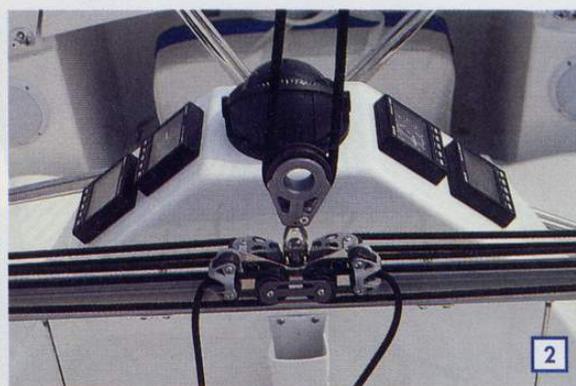
La barca ci è stata messa a disposizione per la prova da Meta Mare di Santa Margherita di Caorle nella versione regata e disponeva di belle vele nuove. La fase di messa a punto non è ancora completa ma le prestazioni possono cambiare di quelle piccole frazioni che servono in regata. La

giornata era di vento molto leggero, con raffichette massime di cinque, sette nodi, sotto le quali la barca ha dimostrato subito le doti di carena.

Le accelerazioni sono immediate, la direzionalità del timone ottima anche a bassa velocità: è proprio nell'azione del timone che si percepisce la grande differenza rispetto a carene più tradizionali. Nella maneggevolezza si ritrovano tutte le rassicuranti doti delle barche da regata, quella conducibilità che fa la grande differenza tra avere una barca di cui fidarsi anche in condizioni dure e invece il timore delle reazioni delle carene crocieristico-popolari tutte piombo, skeg e camerette.

E, sapete, una carena che non si esprime, un vecchio disegno rimodernato è sempre venduto come "comoda barche da crociera". C'è una larga fascia di cantieri che ha tutto l'interesse a lasciare le cose come stanno, a negare la validità di questi progressi fatti nella progettazione.

Ma torniamo al First 40.7. E' fin troppo evidente che è destinato a un mercato preciso e ad essere un antagonista degli X Yachts. Bénéteau ha sempre avuto in catalogo barche da regata, anche un Ims 40, sempre di Farr, che non ha avuto però un grande successo. Ma qui la formula è sostanzialmente diversa, ci sono interni completi e un piano velico tutto



sommato semplice da usare. Le prime uscite in regata sono state positive e bisognerà attendere che un esemplare venga affidato a un equipaggio competitivo per vedere come vanno le cose. Il certificato Ims mostra un Gph di 619,5, un Tmf per il time on time di 0,961 e un Ilc weighted average di 702,4. Il compenso TCF del certificato Chs è di 1,078.

Il piano di coperta ci sembra ben disposto, unico neo il paranco per la regolazione del punto di scotta genoa, che ci sembra troppo diretto per poter agire sotto carico in regata. Altro piccolo difetto, ma solo per l'uso in crociera, la mancanza di un adeguato antisdrucchio o di un ulteriore gradino quando si passa dal pozzetto allo spoiler e viceversa. A motore la potenza sembra adeguata, al massimo regime di 3.600 giri abbiamo raggiunto 8,6 nodi, con il tranquillizzante regime di 2.500 giri si viaggia a quasi sette nodi, che può essere considerata la velocità di trasferimento ideale anche per i bassi consumi. I 130 litri di gasolio dovrebbero essere sufficienti per una autonomia di circa 230 miglia, che basta per gli impieghi mediterranei.

Vela  
MOTORE

8

## LA PROVA IN CIFRE

### FIRST 40.7

#### Progetto

Bruce Farr & Associates.

#### Prezzi

Versione provata: regata con motore entroborlo Volvo 40 cv lire 222.889.000 più Iva • opzioni: bulbo piombo lire 8.507.960 • coppia gavoni smontabili lire 2.608.459 • kit elettronica B&G Network lire 13.407.000, Hydra lire 25.206.000 • salpaancore Racing lire 2.925.000 • impianto 220 volt banchina lire 1.694.000.

#### Lo scafo

Lunghezza ft m 11,99 • lunghezza scafo m 11,93 • lunghezza al gall. m 10,62 • larghezza m 3,75 • dislocamento dichiarato kg 6.900 circa • d-spl Ims 6.972 • zavorra kg 2.700 • immersione m 1,90 con bulbo in ghisa e m 2,40 con bulbo in piombo • costruzione con Vtr monolitica vetro poliestere con controstampo strutturale stratificato, coperta di sandwich di balsa vetro/ poliestere, timone con asse di carbonio.

#### Piano velico

Albero marca Sparcraft con due crocette e sartie spiroidale nella versione crociera con profilo da 7,8 kg per metro, tre crocette con profilo da 7,08 kg per metro con sartie di tondino Navtec per la versione regata • armo 9/10 • misure del piano P 14,80; E 5,40; I 15,72; J 4,42 • rapporto sup velica/dislocamento 2,95 • superfici Ims: totale mq 83,10; randa mq 48,2; genoa mq 52,85; spinnaker mq 116,63.

#### Motore e impianti

Marca Volvo Penta • modello MD 2040 • potenza kW 29,1 (cv 40) • giri max 3.600 • cilindri 3 • cilindrata cc 1.500 • alesaggio x corsa 84 x 90 • peso a secco con piede Sail Drive kg 210 • impianto di raffreddamento con scambiatore di calore • batterie 1 x 95 Ah per servizi e 1 x 75 Ah per motore • pannello elettrico con 16 funzioni • serbatoio carburante lt 130.

#### Interni

Posti letto 6 • cabina di prua altezza m 1,90, cuccetta doppia da m 2,00 x 1,60 • quadrato con altezza interna m

1,90, divano ovale, tavolo carteggio con misure di m 0,58 x 0,80 con ribaltina portacarte • cucina con fornello a due fuochi dotato di forno su cardano, frigo elettrico 12 volt, lavello a due vasche con acqua calda e fredda • cabine di poppa con letti m 1,50 x 2,00 • serbatoio dell'acqua dolce da lt 300.

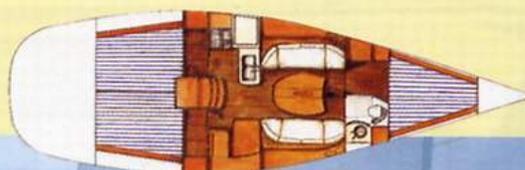
#### Indirizzi

**Costruttore**  
Bénéteau, St Hilaire de Riez, Francia  
**Importatore**  
Bénéteau Italia, via Puccini 15, 43100 Parma, tel. 0521/243200.

#### Le prestazioni

Andatura	gradi al vento	velocità nodi
bolina	42,4	6,6
bolina larga	60	7,2
lasco	90	7,7
gran lasco	135	5,95
poppa	170	5,8

nota: le velocità sono riferite alle predizioni del calcolatore



#### Velocità a motore

giri	velocità nodi
2.000	6,4
2.500	6,8
3.000	7,7
3.600	8,6



Sopra, le polari di velocità. A lato il vano motore cui si accede spostando la scaletta di discesa.