

CRUISER

BENETEAU 211





DI VANNI GALGANI

**Ideale per il day cruising,
perfetta per le scuole, in realtà
vi stupirà per come si
comporta in mare: la "mini"
di Bénéteau è la più
amata delle piccole.**

A vedersi è molto graziosa, nonostante le dimensioni ridotte ha una linea elegante e originale, sembra quasi un modello in scala. Ma se pensate sia solo un giocattolo per ragazzi vi sbagliate. Il First 211 ha tutte le caratteristiche e le dotazioni di una barca seria. A cominciare dal suo progettista, quel Jean-Marie Finot che è uno dei padri della progettazione moderna. Anche solo guardando gli optional (che poi tutti prendono), dall'impianto elettrico al wc chimico, dal fornello al lavello, vi renderete conto che è stata pensata per un uso completo. Ma quello che più stupisce è proprio il comportamento in mare: il pescaggio di 1,80 m offre una notevole stabilità, il piano velico particolarmente sfiluppato in altezza (l'albero, che è poggiato in coperta, è alto 9,30 m) garantisce prestazioni di rilievo anche con vento scarso, la doppia pala del timone assicura un controllo totale anche a barca molto sbandata, il pozzetto riparato e i bordi liberi alti la rendono asciutta anche con mare grosso. E quando è ora di fare il bagno, tirado su la deriva, potrete dare fondo in meno di 1 metro d'acqua e portare l'asciugamano sulla spiaggia senza bagnarlo. Quando poi le vostre vacanze sono finite, anziché pagare un costoso posto barca, se volete potete metterla sul carrello e portarla nel giardino di casa: la manutenzione è minima, i costi sono ridotti. Insomma riteniamo che il First 211 non sia l'ultima delle drive ma la prima delle "barche", un oggetto che non vi pone limitazioni: sta a voi farne l'uso che più vi piace, gli unici limiti saranno i vostri orizzonti e la vostra fantasia.

BENETEAU 211



In alto da sinistra, La tuga, anche se integrata nella coperta, ha un suo disegno ben definito; gli arredi interni sono raffinati e completi; il tambuccio con l'apertura a compasso, l'ampio pozzetto, il serbatoio del fuoribordo stivato e il gavone con l'ancora.

Caratteristiche principali del progetto sono la totale assenza di slanci per sfruttare al massimo la lunghezza al galleggiamento, l'armo a 9/10 che consente di avere una discreta dimensione delle vele di prua, la lama di deriva che porta 350 kg di peso distribuiti fino a una profondità di 180 cm fornendo un buon momento raddrizzante per contrastare l'abbondante piano velico. Particolare l'uso dei 2 timoni che garantiscono un ottimo controllo a tutte le andature anche se, in certi momenti, entrano in risonanza e vibrano. L'albero ha le crocette molto acquartierate con lande sulle murate. La randa ha 2 mani di terzaroli, il genoa al 110% della J è rollabile. Il paterazzo è regolabile con un paranco e non vi sono volanti. In coperta troverete, in piccolo, tutto quello che c'è sulle barche di dimensioni maggiori. A prua vi è il gavone dell'ancora, grande e con ombrinale di scarico. La tuga è integrata nel piano di coperta ma i passavanti sarebbero comunque accettabili se non fosse per l'inefficienza dell'antisdrucchiolo di stampo che crea non pochi problemi. Fortunatamente c'è l'elegante falchetta in mogano (un vero tocco di classe) che offre un'ultima barriera prima di finire in mare. Il tambuccio, ben realizzato e con un'ampia superficie trasparente, ha un disegno particolare: può scorrere normalmente in avanti o può sollevarsi a compasso in modo da creare una zona interna riparata ma con una altezza di quasi 180 cm. Sui lati, i 2 winch sui quali sono rinviate tutte le manovre, peccato siano difficilmente raggiungibili dal timoniere. Il pozzetto è ampio, profondo e ben organizzato, anche se le panche risultano un po' strette per sdraiarsi. Sotto parte delle sedute vi sono due gavoni che contengono, tra l'altro, il serbatoio del fuoribordo. La chiusura verticale è molto ampia e realizzata in un solo pezzo: questo, oltre a comportare problemi nello stivaggio, non consente di frazionare la chiusura per poter alzare il livello di soglia che, per altro, risulta troppo basso. Sottocoperta, l'atmosfera è molto accogliente. Le rifiniture in acajou e l'organizzazione razionale e completa degli arredi rendono il poco spazio a disposizione comodamente fruibile. Subito ai lati dell'ingresso vi sono due cuccette molto lunghe (sotto le quali vi sono ampi gavoni) che, con due schienali, fungono da

divani. Sotto il pavimento del pozzetto vi è un ampio spazio per stivare oggetti voluminosi: qui troverete (arrotolato) anche il tubo della pompa di sentina che, all'occorrenza, può essere portato in ogni parte della barca. Verso prua, centralmente, si trova la scassa della deriva rivestita in skai imbottito. Ai lati il lavello e il fornello basculante, sopra due armadietti. Più a prua, separabile con due leziose tendine, vi è una grande cuccetta doppia; sotto di essa, l'alloggiamento del wc chimico, la batteria, i trasduttori del log e dello scandaglio e, oltre, il serbatoio dell'acqua. L'altezza nella zona centrale, con il tambuccio chiuso, è di circa 150 cm, la luce è garantita dall'osteriggio e dai due oblò circolari a murata, oltre che dal tambuccio. I materiali usati sono di buona qualità, le finiture eccellenti per una barca di questa taglia.

DOPPIO TIMONE: PARLA VALLICELLI

Perché due timoni sono meglio di uno? Lo abbiamo chiesto ad Andrea Vallicelli che, per il progetto di Virtuelle, ha fatto, con il suo studio, approfonditi studi sull'argomento. "Questo tipo di soluzione, oltre ad offrire maggiori possibilità di conduzione in caso di avaria di uno dei due sistemi, migliora la governabilità dell'imbarcazione rendendola molto dolce alla barra in tutte le condizioni. Gli studi che abbiamo condotto hanno evidenziato diversi vantaggi tra i quali due ci sono sembrati particolarmente importanti.

1) la possibilità di mantenere più a lungo la barca centrata sotto sbandamento: all'aumentare dell'angolo di inclinazione trasversale, la pala del timone sottovento accresce la sua efficienza, mentre quella sopravvento, uscendo dall'acqua, la perde. Pertanto, il centro di deriva, spostandosi progressivamente sottovento, segue la traslazione del centro velico e favorisce il mantenimento del sistema in equilibrio.

2) la riduzione dello sforzo sulla barra: la ripartizione della portanza del timone su due pale diminuisce il momento torcente agli assi aumentando la sensibilità della barra che, in questo modo, non ha neppure bisogno di essere molto lunga." (Andrea Vallicelli)

Benvenuti a bordo

Salendo a bordo avete rischiato di finire a mare con la busta della pizza (la barca, ovviamente, da ferma rolla e l'antisdruc-ciolo vi ha tradito per l'ennesima volta), ma ora siete pronti per uscire. In retro, girando anche il motore, manovra bene, a marcia avanti bastano anche solo i timoni. Fuori dal porto (chissà perché ci obbligano a usare il motore, io userei tanto meglio a vela...) date randa, la barca parte rapidamente e potete alzare subito il motore: di slancio non pesa neanche (ma ci sono voluti mesi di allenamento, la slitta non ha il fondocorsa e, se esagerate, finisce che il supporto esce dalle guide). La vostra fidanzata apre il genoa, il canale si fa sentire, vi attestate sui 6 nodi abbondanti sbandando poco. La posizione del timoniere sul paraonde è comoda e in pozzetto ci sono anche i puntapiedi. I due timoni rendono la barca molto equilibrata e la portate veramente con due dita. L'aria aumenta, all'improvviso arriva una raffica, la barca sbanda ma non orza, tentate di mollare la randa ma il bozzello è troppo basso e siete già troppo sbandati ("va sicuramente modificato" pensate); ma la barca non straorza: incredibile come lavorano i timoni, basta portarla volontariamente all'orza per tenere lo sbandamento sotto controllo. Ora però ci vuole una mano: il sistema è tradizionale e, senza vang rigido né mantiglio, si rischia che il boma picchi in coperta; menomale che è tutto così piccolo, basta una mano... Con la tela ridotta si comporta perfettamente, il piano velico si mantiene molto centrato e, avendo regolato correttamente le basse, lavorando sul paranco del paterazzo si riesce a dare una buona tensione allo strallo di prua. E' ora di dare fondo, mandate la vostra metà ad alzare la deriva (50 giri di manovella) ma dopo 20 giri viene su stravolta; cedete il timone e completate l'opera. Andate dove si vede il fondo, lo scandaglio batte 1 metro sotto il galleggiamento. E qui viene il bello: l'ancora è enorme, con varie punte acuminate, e pesa 10 chili, la catena si controlla male e, se c'è un po' di onda in prua, non fare danni (a persone, cioè voi, o cose indifferentemente) è veramente un'impresa! Non parliamo poi di quando si salpa... Il bagno in 1 metro d'acqua, però, è una meraviglia: ne approfittate per dare una pulita alle fiancate e poi a spasso sulla spiaggia (almeno quell'ancorona reggerà bene). Verso le sei sarebbe ora di tornare, ma vi consultate con la vostra ragazza: la pizza c'è, la doccia portatile per lavarsi anche, perché non dormiamo qui? Il tramonto è spettacolare, il mare una tavola (sul fondo vedete i pesci, sembra Laguna Blu) e il romanticismo sale alle stelle. Dentro si sta alla grande, il letto è comodo e avete persino la luce di fonda in testa d'albero ("sembriamo una barca vera!"). Sveglia e tuffo, ammirate la vostra barca di prua: "però che linee questo scafo, sembra una barca da regata". Si cambia posto, salpate e vela con gran divertimento, al lasco vola (ci vorrebbe un bell'asimmetrico), peccato i timoni che cantano un po'. Il pomeriggio dovrete tornare ma non ne avete voglia: piccola sosta in porto all'alimentari, e fuori per un'altra notte. Il 211 è così: da fuori sembra scomodo, ma poi ci entrate in sintonia e non vorreste più scendere...



FOTO MARTIN RAGET

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Finot

Lunghezza f.t.	6,40	m
Lunghezza gall.	6,00	m
Larghezza	2,48	m
Immersione	0,70/1,80	m
Dislocamento	1.100	kg
Zavorra	350	kg
Superficie vel.	25,20	mq
Randa	13,80	mq
Genoa 110%	11,40	mq
Motore fuoribordo max	10	hp

ATTREZZATURA

- Albero Z-Spar 1 crocette acuartierate,
- Avvolgifiocco Plastimo 406-T
- Winch Lewmar 2x6
- Stopper (4) Spinlock

COSTRUZIONE

- Scafo: stratificato di poliestere monolitico integrato, rinforzi in unidirezionale, controstampo strutturale.
- Coperta: sandwich con le pelli in resina poliestere.

METEO DELLA PROVA

Vento: da 1 a 20 nodi reali.

Mare: da calmo a molto mosso

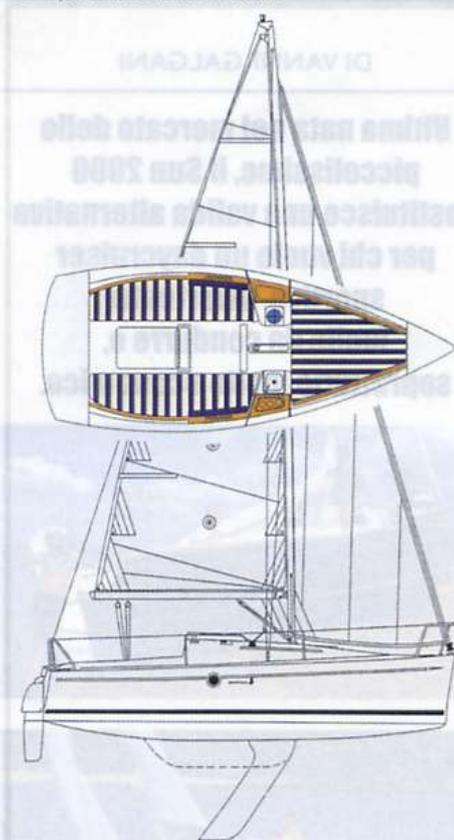
PREZZO

First 211 (con motore fb 6 hp) € 16.865,93

Optional:

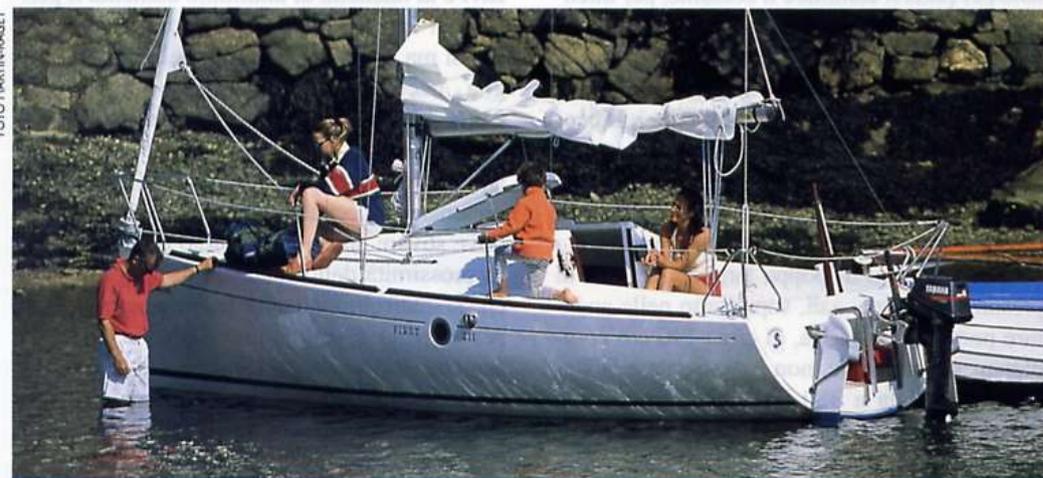
Pack First Yacht Club	1.782,81
Pack elettronica B&G	608,39
Colore scafo giallo	436,41
Vele	774,69

Prezzi f.c.o cantiere in euro IVA esclusa



PER INFORMAZIONI

Bénéteau Italia Via Puccini, 15 - 43100 Parma
Tel. 0521 243200 - Fax 0521 243220
e-mail: info@beneteauitalia.it
www.beneteau.com



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP.VEL.	PREZZO €
Sun 2000	Jeanneau	6,64	2,55	1.150	24,00	11.886,26
Catalina 22 mkII	Catalina Y.	6,55	2,54	1.106	19,70	14.460,79
Brezza 22	CNA	6,50	2,50	700	22,00	16.888,14
Etap 21i	Etap Y.	6,56	2,49	1.150	25,10	17.043,08