

CRUISER-RACER

FARR 395



FOTO BILLY BLACK ©

DI CRIS BORDIGNON

Stile e prestazioni sono i punti di forza della più versatile tra le imbarcazioni della Farr Yacht Design. Uno scafo con premesse entusiasmanti per crociere veloci e regate di club.

Una barca che rappresenta la *summa* della sinergia tra lo Studio Farr e la tecnologia costruttiva della Carrol Marine. Il Farr 395 viene realizzato in due versioni che si differenziano per l'immersione: la prima ha un pescaggio di 1.78 metri, la seconda di 2.38 metri. Il rapporto tra la lunghezza fuori tutto e il dislocamento, consente di collocare il Farr 395 nell'ambito delle barche a dislocamento medio-leggero.

Le forme dello scafo sono da puro racer: larghezza al galleggiamento ridotta, entrate sottili e un corpo canoa estremamente avviato. Molti i concetti sviluppati su questa nuova imbarcazione, nata dall'idea base di andare a vela con un mezzo in grado di offrire ottime prestazioni in maniera semplice. Il Farr 395, grazie al suo armo a 9/10 con le crocette acquartierate verso poppa, il fiocco senza sovrapposizione e l'assenza di volanti, è, infatti, realmente gestibile da due persone. Per la costruzione si sono utilizzati tessuti di vetro E e di Kevlar, preimpregnati in resina

epossidica su un' anima in parte di balsa e in parte di schiuma poliuretanic. Un procedimento che garantisce, oltre ad una monotipia assoluta, anche durezza e assenza di tensioni all'interno dei laminati.

Come se non bastasse, gli interni sono comodamente vivibili, anche per crociere molto lunghe. Prestazioni e comfort, quindi, oltre ad un controvalore del futuro usato che, grazie alla diffusione (già vendute 25 barche), si manterrà alto, fanno del Farr 395 un mix eccellente.

La Farr International si è, oltretutto, impegnata a garantire il management della classe. Assicurerà, infatti, che tutte le regate del circuito monotipo abbiano l'armatore al timone, un controllo sui costi di eventuali modifiche e la possibilità di sfruttare il proprio circuito per la commercializzazione dell'usato.

Tutte le scelte, in merito all'attrezzatura di coperta, riflettono il concetto base dell'origine dell'imbarcazione: crociere sportive e la possibilità di partecipare con successo a rega-



FOTO BILLY BLACK ©

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Farr Yacht Design

Cantiere : Carrol Marine

Lunghezza f.t.	12,01	m
Lunghezza gall.	10,40	m
Larghezza	3,71	m
Immersione	2,38/1,78	m
Dislocamento	5.670	kg
Zavorra	2.087	kg
Superficie vel.	92,87	mq
Albero, bompresso carbonio, boma alluminio		
Armamento	9/10	
Cuccette	4	

COSTRUZIONE

La barca ha lo scafo realizzato con tessuti di vetro E e Kevlar preimpregnati in matrice epossidica. Il laminato è in sandwich, con l'anima in parte in balsa e in parte in schiuma di Pvc. L'utilizzo di tessuti preimpregnati per le pelli, assicura un alto grado di monotipia, essendo prestabilito il contenuto di resina all'interno dei materiali. L'incollaggio dell'anima, come la compattazione dei laminati, avviene sottovuoto. Timone in sandwich con asse in alluminio. Bulbo in piombo con gabbia di acciaio inox 316. Struttura (maderi e falso paramezzale) in alluminio resinato, per sopportare le sollecitazioni dell'appendice.

LINEE D'ACQUA

La mano della Farr Yacht Design è inconfondibile: estremo equilibrio ed avviamento delle linee.

APPENDICI

Bulbo con siluro terminale. La superficie di questa appendice è media, ciò sia per questioni di rating e sia per consentire, anche ai non professionisti, di sfruttare a pieno le potenzialità dell'imbarcazione.

Timone sospeso a profilo semiellittico, con un allungamento medio.

DESIGN

Ben proporzionato: nonostante la tuga sia di dimensioni ragguardevoli, la vista d'insieme non è penalizzata. Tra gli accessori è prevista una cappottina, che enfatizza l'utilizzo della barca per la crociera.

ATTREZZATURE DI COPERTA

Estremamente completa, tutto è all'impronta dell'*easy sailing*. Avvolgifiocco con il tamburo a scomparsa, bompresso estraibile dallo scafo e 6 winch Harken la dotazione di base.

ARMAMENTO

Albero e bompresso sono in fibra di carbonio, boma in lega di alluminio con armamento a 9/10. Crocette acquartierate, assenza di volanti e tendipaterazzo idraulico. Armo a 9/10, con due ordini di crocette acquartierate verso poppa. Sartiamo in tondino.

PER INFORMAZIONI

V2 Snc Via Giardino, 28 - 40065 Pianoro (Bo)
Tel. 051 6516188
www.v2snc.it -
www.farr395.org



Sopra, la spaziosa dinette. Da osservare l'abbondanza di legno e il perfetto accostamento cromatico tra i bianchi, l'essenza lignea e il blu dei cuscini. Da sinistra, in senso orario: i ripetitori jumbo a piede d'albero, il rinvio con strozzatore per il trasto della randa, i bozzelli di rinvio delle manovre e l'attacco del vang rigido, due stopper e la torretta girevole con strozzatore, per manovrare il vang anche dalla falchetta.



te di club e non. Sei i verricelli self tailing, disposti e dimensionati alla perfezione. Il bompresso estraibile, che si gestisce da poppa, e i punti di scotta movibili anche sotto carico, rappresentano i cardini delle manovre. La scotta randa è alla tedesca (ossia quando la scotta è rinvata sui verricelli in pozzetto) ed è quindi gestibile anche dal timoniere. La timoneria è a ruota e può essere in acciaio o in alluminio, con la colonnina in pressofusione sempre in lega di alluminio. Il pozzetto è profondo e ha due panche molto corte, apparentemente sembrano al minimo di quanto stabilito dalle regulation crociera dell'Ims. Tale geometria lascerà un po' perplessi coloro che sono abituati ai classici pozzetti: sicuramente per stare in rada, attorno ad un tavolo, la geometria classica con le panche lunghe è più comoda, ma in navigazione questa soluzione è risultata la migliore. L'entrata è a filo con il calpestio del pozzetto, e risulta veramente comoda poichè si accede all'interno senza quasi dover piegare la testa.