



Farr 52 Od

Veloce come un Maxi, il Farr 52 Od entra di prepotenza nella grande vela agonistica. Sfruttabile sia per il circuito Ims che per le regate in monotipo, con l'armatore al timone, ha tra le sue caratteristiche una gestione con costi contenuti e una longevità agonistica garantita dalla classe.

di CRIS BORDIGNON
foto FRANCO RODINO

Progettato da Farr Yacht Design, costruito da Carroll Marine e commercializzato dalla Farr International, questo nuovo monotipo di 52 piedi ricalca, per filosofia progettuale e contenuti, il fratello minore di 40'. La barca è tutta incentrata sulle prestazioni ed è significativamente più veloce di un Ims di pari dimensioni. Altro aspetto, tenuto in grande considerazione nello sviluppo di questo monotipo, è stato il fattore prezzo: sufficientemente contenuto da invogliare armatori d'imbarcazioni Ims di dimensioni più pic-

cole. Ciò si è potuto realizzare grazie all'elevato grado di *engineering*, raggiunto nella progettazione e nella messa in serie di strutture e stampi. I numeri ipotizzati di barche da produrre hanno permesso l'ammortamento di tali studi e ricerche. La monotipia è assicurata da un numero notevole di stampi che lasciano poco spazio a customizzazioni o modifiche. Anche la messa a profilo delle appendici è inclusa nel pacchetto base. La monotipia è eccellente perché sia scafo, che coperta, sono realizzati con materiali impregnati da un macchinario che predetermina il percento di resina nel laminato. Tornando alla barca, possiamo osservare che il Farr 52 Od ha un dislocamento leggero, è ben invelato e ha un basso centro di gravità che limita lo sbandamento e massimizza le prestazioni. Se andiamo ad analizzare un programma Vpp, possiamo notare che il nuovo monotipo di Farr è addirittura più veloce di poppa al di sotto dei cinque nodi di vento e al di sopra dei venti di un Ilc Maxi del-



di 60 a 1 nella configurazione clip top e, del verricello per la scotta della randa che è un 53 a 1 self tailing. Il paterazzo, dato il forte allungamento della randa, è sdoppiato e richiede un winch di sopravvento e uno di sottovento per la sua regolazione. I verricelli, addetti a questo compito, sono due Lewmar da 50, a due velocità self tailing. Questa soluzione ci lascia un pò perplessi in quanto richiede un membro dell'equipaggio che si dedichi a questa regolazione che, anche se non strutturale (essendoci le crocette acquartierate il paterazzo non è "vitale" per l'albero), è di fondamentale importanza per il controllo dello strallo di prua. Gli interni sono molto curati: abbondante uso di carbonio a faccia vista e numerosi armadi ben studiati per lo stivaggio di abbigliamento tecnico e provviste. Di fatto manca una dinette vera e propria, ma non si può avere tutto. La parte impiantistica è ben realizzata: numerosi i punti luce e, soprattutto, un quadro elettrico di facile utilizzo, realizzato con componenti di prima qualità. In merito al design la connotazione da "corsa" è evidente: slancio di prua assen-

In apertura, il Farr 52 Od di bolina stretta. Da osservare il flesso del dritto di prua fuori dall'acqua. Sopra, la barca di bolina evidenzia le sue forme avviate. Sotto, stessa andatura ma vista da poppa.

te, quello di poppa è appena accennato e tuga al minimo. Da un'ulteriore analisi del certificato Ims appare un valore di assoluto rilievo che è la superficie bagnata: questa imbarcazione ha appena 44,2 mq di bagnato, che rapportati ai 314,43 mq di superficie velica alle portanti ci dà la misura di quali possano essere le sue prestazioni. In regate lunghe, dove le andature predominanti sono con venti portanti, il Farr 52 Od può causare in termini di classifica seri problemi a imbarcazioni ottimizzate per L'Ims. Come per il fratello minore, il Farr 40 Od, nelle regate monotipo è d'obbligo che armatore e timoniere siano la medesima persona.

Uno degli aspetti più importanti è rappresentato dal prezzo: la barca pronta a regata escluse le vele costa solo 665.000 dollari Usa, senz'altro meno di un 50' One Off. ■

l'ultima generazione. Questo risultato è dovuto, oltre che alle linee d'acqua dell'imbarcazione, anche alle piccolissime appendici: il bulbo è realizzato da una lama di acciaio sciolto e da un "siluro" terminale in piombo dove è concentrata la zavorra che rappresenta un'aliquota del 54% sul dislocamento totale della barca. Paragonando il certificato del Farr 52 Od con quello di un 50 piedi Ims, si vede che il monotipo risulta più veloce in un percorso a bastone di circa 40 secondi miglio di bolina e tra i 23 e i 50 secondi miglio di poppa. Semplificando il nuovo 52 per la stazza Ims, paga come se fosse un 58 piedi. L'attrezzatura è ottimizzata per la regata e per rendere "semplice" la conduzione del mezzo: l'albero in fibra di carbonio ha due ordini di crocette acquartierate verso poppa ed è senza volanti. Il pozzetto è di grandi dimensioni, con due ruote e due colonnine per i *coffe grinder*, nel mezzo, che sono a servizio dei winch primari del genoa con rapporto di riduzione



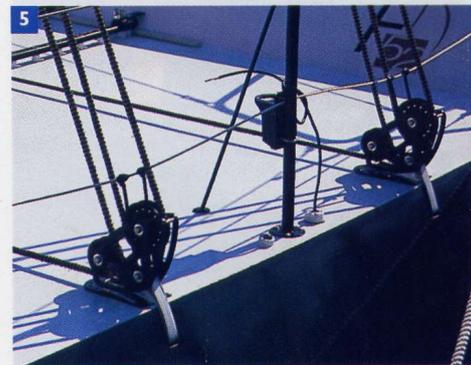


Foto 1 - Vista del lato posteriore del pozzetto. In primo piano la colonna del coffee del verricello self tailing della scotta della randa, sulla sinistra il winch per il paterazzo, al centro le due ruote in fibra di carbonio e, per finire, sullo sfondo il trasto della randa montato sul fondo del pozzetto sulla perpendicolare della fine del boma.

Foto 2 - Il paranco per la movimentazione del punto di scotta. Il rimando è "carterato"

Foto 3 - La mastra dell'albero con i rinvi.

Foto 4 - Il winch self tailing della randa montato su un supporto a lui dedicato, al centro del pozzetto subito avanti alle ruote del timone.

Foto 5 - I bozzelli di rinvio della coda del paterazzo.

Foto 6 - Il musone di prua in carbonio faccia vista. La mura del genoa e il cavo del sensore della tensione dello strallo di prua.

Foto 8 - Gli arridatoi per la regolazione delle sartie.

Foto 9 - L'albero in carbonio con i due ordini di crocette acquartierate verso poppa.

Foto 10 - Il trasto della randa con il carrello. La sua regolazione avviene con un paranco nascosto all'interno della barca.

La coda esce nelle mani del randista nella vicinanza del winch della randa.



Scheda tecnica

Progettista: Farr Yacht Design Ltd.

Costruttore: Carroll Marine

Varo: 31 giugno 2000

Caratteristiche tecniche:

Lunghezza ft	16.904	m
Lunghezza al gall.	13.721	m
Larghezza max	4.500	m
Dislocamento	9.156	kg
Immersione	3.249	m
Superficie bagnata	42,44	mq

Armo a sloop con albero frazionato a due ordini di crocette acquaretate

Fiocco al 103%

Albero, boma tangone in carbonio

Superficie velica di bolina 166,24 mq

Randa 103.31 mq

Genoa 68.08 mq

Spinnaker 211.12 mq

Costruzione sandwich con prepreg in carbonio

Attrezzatura di coperta Lewmar

Electronica B&G

Motore Yanmar

Vele North Sails 3DL

Gph Ims 493,5

Per informazioni: Farr Yacht Design Ltd.

613 Third Street, Suite 20 - P. O. Box 4964

Annapolis MD 21403-0964 Usa

Tel. + 1 410 26707870

Fax + 1 410 2680553 www.farrdesign.com



Foto 1 - La scaletta in composito per l'accesso sottocoperta. Da notare le tre false paratie, con geometria differente in relazione alle sollecitazioni interessate dalla zona di scafo-coperta di pertinenza.

Foto 2 - La "cucina". Per correre in Ims, date le dimensioni della barca, le Regulation prevedono una cucina a tre fuochi. Per ottimizzare il peso, questa è sicuramente la soluzione più leggera.

Foto 3 - Il vano motore con il coperchio in carbonio lucido con funzioni da tavolo da pranzo o piano di appoggio.

Foto 4 - La parte posteriore del vano motore ha un piano simmetrico al coperchio con la funzione di tavolo da carteggio. Sul supporto verticale del calpestio del pozzetto è montato il quadro elettrico e il Vhf.

Foto 5 - Le cuccette di poppa e il quadro motore.

Foto 6 - Il tubo di scarico del motore e il serbatoio dell'olio idraulico.

Foto 7 - Il piede d'albero con i tiranti della coperta, il mast jack e la cabina di prua ingombra di vele.

Foto 8 - La scala di accesso con dietro il vano motore.

Foto 9 - Un armadio compreso tra due separatie. A terra la cassetta degli attrezzi.